

**T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ DENİZCİLİK
STRATEJİLERİ ÇERÇEVESİNDE GEMİ TEDARİK VE
İNŞA FAALİYETLERİ**

DOKTORA TEZİ

Evren MERCAN

Enstitü Anabilim Dalı: Tarih

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Ebubekir SOFUOĞLU

ARALIK – 2015

T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ DENİZCİLİK
STRATEJİLERİ ÇERÇEVESİNDE GEMİ TEDARİK VE
İNŞA FAALİYETLERİ

DOKTORA TEZİ

Evren MERCAN

Enstitü Anabilim Dalı: Tarih

Bu tez 11/12/2015 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oybirliği /Oyçokluğu ile kabul edilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI	İMZA
Prof. Dr. Ebubekir Sofuoğlu	Oylu	
Prof. Dr. Şakir B. TUNAZ	Oylu	
Doç. Dr. Gültekin YILDIZ	Oylu	
Yrd. Doç. Dr. Turpüt SUBAŞI	Oylu	
Yrd. Doç. Dr. Naciin KEMAL	Oylu	

BEYAN

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

Evren MERCAN

11.12.2015

ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti'nin kendi uzun kıyı hattından başka ticaretinin bel kemiğini teşkil eden boğazların, kıyı hattının ve Sultan Abdülhamid'in iktidarının merkezi sayılan payitahtın savunulabilmesi noktasında Jeune École stratejisi, bahriye kurmaylarına önemli açılımlar sunmuştu. Ülke savunması için "Deniz Gücü"nü ne denli gerekli olduğu konusuna her daim kafa yoran Osmanlı siyasi eliti, büyük borç yükü altında ezilme pahasına ufak çaplı da olsa bir donanma programını yürürlüğe koymaktan geri durmamıştı. Mevzu bahis donanma programı, yurt dışından gemi tedarikinin yanında envanterdeki zırhlı filonun da modernizasyonunu ve hatta Tersane-i Amire'nin teknolojik gelişmelere uygun biçimde ıslahını kapsayan geniş çaplı bir projeydi. Makro düzeyde bakıldığında bu projenin, Sultan II. Abdülhamid devri boyunca süregelen toplum ve ferdin hayatlarını doğrudan etkileyen altyapı, eğitim, sağlık gibi birçok alanda uygulanan reformların askerî ayağını oluşturduğunu iddia etmek de yanlış bir değerlendirme sayılmaz. Ne var ki mütemadiyen artan kamu masraflarına, her daim yükselme eğilimi gösteren donanma masraflarını karşılama sorunu eklendiğinde, Sultan Abdülhamid ve ona bağlı devlet erkânının da bu yükü finanse etmek adına diplomatik arenada bir dizi ödün vermesi, bu çalışmanın askeri tarih çerçevesi dışında değerlendirilebilecek bir yanını teşkil etmektedir.

Gerçekten de uzun ve meşakkatli bir çalışmanın ürünü olan bu tez, araştırma aşamasından kaleme alınışına hatta son düzenlemesine kadar pek çok kişinin desteğiyle hayat bulduğunu rahatlıkla söyleyebilirim. Bunların başında, danışman hocam ve beni süreç boyunca hiç kırmamış olan Prof. Dr. Ebubekir Sofuoğlu'na şahsıma huzurlu bir tez dönemi yaşattığı için müteşekkirim. Keza, tez izleme komitemde yer alan Yrd. Doç. Dr. Turgut Subaşı, Yrd. Doç. Dr. Nesrin Kenar'a da göstermiş oldukları anlayış ve tavsiyeler için minnettarım. Ayrıca doktora yeterlilik jürime ta İstanbul'dan gelme zahmetine giren ve "Sultan Abdülhamid Dönemi Gemi İnşa" konusuna eğilmeme vesile olan Prof. Dr. Ali Fuat Örenç hocama teşekkürlerimi sunarım. Yıllar süren tez çalışmasının hazırlık sürecinde, Sultan II. Abdülhamid Dönemi Donanması'nı hakkıyla çalışan yegâne kişi olarak şahsımdan yardımlarını hiç esirgemeyen müşfik tavrı ve bunun yanında paylaşımcı tutumuyla beni her daim motive eden Şakir Batmaz hocamı da burada teşekkürle anmam gerekir.

Diğer yandan, tez süresince desteğini hiç zaman esirgemeyen, hatta akademik çalışmalarıyla bana örnek teşkil eden ve şüphesiz öğrencisi olmaktan gurur duyduğum, Doç. Dr. Gültekin Yıldız'a teşekkürlerimi sunmak boynumun borcudur. Elbette, Osmanlıca hususunda ve bana özverili yaklaşımıyla gönülleri fethetmiş kadim dostum Dr. Tarık Demir'i burada anmak isterim. Meşakkatli yazı sürecinde bana her türlü destek veren sevgili dostlarım Bahadır Tokgöz, Uçar Sayıl Gündem ve teknik değerlendirmeleri için de Dz. Yzb. Uğur Bozkurt'a ayrıca şükranlarımı sunarım.

Bu kıymetli kişilerin yanında, muhtelif katkılarıyla beni her daim feraha kavuşturan Dr. Hümmet Kanal'a ve donanma konusunda değerli görüşlerini benimle paylaşmaktan hiç çekinmeyen Doç. Dr. İbrahim Başak Dağgülü'ne, ayrıca bu tezi her boş zaman bulduğumda iş yerinde yazmama tek kelime eleştiri getirmeyen ve her daim desteklerini aldığım Eda Özcan ve Görkem Kozanoğlu'na çok teşekkür ederim.

Bu çalışmaya yönelik incelemelerim esnasında her daim kolaylık ve hizmet gördüğüm 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 tezi hayata geçirmemde bana en büyük desteği veren tartışmasız ailemdi. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Devleti'nde olduğu gibi her araştırmacının da en temel sorunu olan finansman gediklerini kapamaya elverişli ortamı bana yarattıkları için başta anne ve babama ardından kardeşlerim Yunus Emre, Çağrı ve Ozan'a ne kadar teşekkür etsem azdır. Aynı şekilde, eşim Hande'nin hiç dinmeyen, sevgi dolu, motive edici desteğini arkamda hissetmesem herhalde bu tez hiçbir zaman bitmezdi.

Evren MERCAN

11.12. 2015

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....	iv
TABLO LİSTESİ	v
ÖZET.....	vi
SUMMARY	vii

GİRİŞ.....	1
------------	---

BÖLÜM 1:TEÇHİZAT VE DOKTRİN BAĞLAMINDA DONANMADAKİ

YENİ DÖNEM: ZIRHLI DEVRİ.....	12
-------------------------------	----

1.1. Demir Zırh Dönemi.....	16
-----------------------------	----

1.1.1. Hampton Roads Muharebesi ve Monitörler.....	18
--	----

1.1.2. Mahmuzun Yeniden Doğuşu ve Lissa Muharebesi	19
--	----

1.1.3. Merkez Bataryalı Zırhlılar.....	21
--	----

1.1.4. Taretli Zırhlılar.....	22
-------------------------------	----

1.2. Dretnot Öncesi Muharebe Gemisi ve Çelik Zırh Devrimi	23
---	----

1.2.1. Topçuluk Alanındaki İlerlemeler	25
--	----

1.2.2. Torpidolar.....	26
------------------------	----

1.3. Gemi Sınıfları.....	29
--------------------------	----

1.3.1. Kruvazör.....	30
----------------------	----

1.3.2. Fırkateyn	32
------------------------	----

1.3.3. Torpidobot ve Muhrip	33
-----------------------------------	----

1.3.4. Denizaltı	35
------------------------	----

1.4. 19'uncu Yüzyılda Denizcilik Alanındaki Stratejik Mülahazalara İki Karşıt Örnek: <i>Mahan & Jeune École</i>	37
--	----

BÖLÜM 2: SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ DONANMA STRATEJİSİ .44

2.1. Sultan Abdülaziz Dönemi'nden Devralınan Miras	43
--	----

2.1.1. İngiltere'den Tedarik Edilen Zırhlılar	47
---	----

2.1.2. Fransa'dan Tedarik Edilen Zırhlılar.....	48
---	----

2.1.3. Avusturya'dan Sipariş Edilen Zırhlılar	48
---	----

2.2. 93 Harbi ve Osmanlı Bahriyesi'ndeki Stratejik Etkileri	50
---	----

2.3. 93 Harbi Sonrası Strateji Arayışı ve Jeune École Doktrini'nin Tatbiki.....	57
---	----

2.3.1. Kıyı Savunma Doktrini'nin Jeopolitik Temelleri	59
---	----

2.3.2.	Yeni Deniz Stratejisi Tercihinde Yaşanan Finansman Sorunları.....	62
2.3.3.	Jeune École Stratejisi'ne Ait Platformların Osmanlı Bahriyesi'ne Entegrasyonu	64
2.4.	Jeune École Stratejisi'nin Düşüşe Geçmesi ve Buna Mukabil Osmanlı Savunma Tertiplenmesi.....	74
2.4.1.	Boğazların Stratejik Önemi ve Savunması	78
2.4.2.	Boğazların ve Payitaht'ın Müdafaasına Yönelik Planlar	83
2.5.	1897 Osmanlı-Yunan Harbi ve Muharebe Gemisi Doktrinine Geçiş	90
2.5.1.	Stratejik Rakip Olarak Yunan Donanması.....	91
2.5.2.	Osmanlı Donanması'ndaki Savaş Hazırlıkları.....	93
2.5.3.	Osmanlı-Yunan Harbi'nde Donanma ve Alınan Dersler	100

BÖLÜM 3: SİLAHLANMA YARIŞI BAĞLAMINDA OSMANLI GEMİ TEDARİK SÜRECİ..... 109

3.1.	Denizcilik Alanında Silahlanma Yarışı ve Gemi Tedarikine Etkileri.....	110
3.1.1.	Denizlerdeki Silahlanma Yarışında İki Örnek: <i>Latin Amerika ve Japonya</i>	112
3.1.2.	Alevlenen Silahlanma Yarışı'na Karşı Bir Önlem: <i>İngiliz Donanma Savunma Yasası-Naval Defence Act</i>	118
3.2.	Silahlanma Yarışında Osmanlı ve Gemi Tedarik Süreci	121
3.2.1.	Torpidobot-Muhrip Siparişi ve Osmanlı Bahriye Silahlanmasının Arka Planı.....	122
3.2.2.	Gambot Siparişi.....	141
3.2.3.	Denizaltı Siparişi.....	145
3.2.4.	Kruvazör ve Zırhlı Siparişi	148

BÖLÜM 4: GEMİ TAMİR VE İNŞA FAALİYETLERİ..... 157

4.1.	Sınırlı Modernizasyon: <i>Gemi Teçhiz ve Tadil Faaliyetleri</i>	158
4.1.1.	Zırhlı Gemiler ve Torpidobotlara Dönük Tamir Faaliyetleri.....	161
4.1.2.	Yunan Harbi Sonrası Gündeme Gelen Zorunlu Seçenek: <i>Zırhlı Gemilerin Modernizasyonu</i>	170
4.2.	Gemi İnşa Faaliyetleri	182
4.2.1.	Zırhlı Fırkateyn İnşasında Bir Başarısızlık Örneği: <i>Abdülkadir</i>	187
4.2.2.	Muhtelif Tonajdaki Gemi İnşa Faaliyetleri.....	192

SONUÇ.....	197
KAYNAKÇA	201
EKLER.....	212
ÖZGEÇMİŞ.....	237

KISALTMALAR

ADM	: Admiralty
ASK	: Askerî Maruzat
BEO	: Babıâli Evrak Odası
Bkz	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
CB	: Ceride-i Bahriye
Çev	: Çeviren
DH. MKT	: Dâhiliye Nezareti Mektubî Kalemî
DMA	: Deniz Müzesi Arşivi
EH	: Erkan-ı Harbiye
FO	: Foreign Officiers
HAT	: Hatt-ı Hümayun
HR. MKT	: Hariciye Mektubî Kalemî
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 Bahrî
TTK	: Türk Tarih Kurumu
TRS	: Tersane
Y	: Yıldız Tasnifi
Y. EE	: Yıldız Esas Evrakı Defterleri

TABLO LİSTESİ

Tablo 1	: 19'uncu Yüzyıldaki Muharebe Gemisinin Ana Unsurları	29
Tablo 2	: Kruvazör Sınıfları ve Hüküm Sürdüğü Yıllar	32
Tablo 3	: Sultan Abdülaziz Dönemi Tedarik Edilen Zırhlılar	49
Tablo 4	: 1863-1914 yılları arasında silah firmaları tarafından muhtelif bölgelere İhraç Edilen Kruvazör, Muharebe Gemisi, zırhlı gemi rakamları	117
Tablo 5	: Donanma Savunma Yasası Öncesi ve Sonrası Muharebe Gemileri Sayısı	119
Tablo 6	: Schichau Firması'nın 1877-1914 Yılları Arasında Doğu Avrupa Bölgesine İhraç Ettiği Muharip Gemiler	123
Tablo 7	: Nezaret-i Umur-ı Bahriye tarafından Alman ve Fransız fabrikalarından tedarik edilen muhtelif sınıftaki gemiler ve isimleri gösterir cetvel.....	144
Tablo 8	: Donanmadaki gemilere ihtiyaç duyulan Krupp toplarının çapı ve Adedi	165
Tablo 9	: Donanmadaki torpidobotların 25 Ocak 1904 tarihli " <i>ahvâl-i hâzıralarını mübeyyin</i> " cetvel.....	162
Tablo 10	: Mesudiye zırhlı fırkateynine Ansaldo Fabrikasında yerleştirilen toplara Ait mühimmat adedi	178
Tablo 11	: Zırhlı Abdülkâdir fırkateyn-i hümayûnunun üç senede itmâm olunmak üzere mesârif-i inşâiyyesi	183

Tezin Başlığı: Sultan II. Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri

Tezin Yazarı: Evren MERCAN **Danışman:** Prof. Dr. Ebubekir SOFUOĞLU

Kabul Tarihi: 11.12.2015 **Sayfa Sayısı:** 7 (ön kısım) + 211 (tez) + 25 (ekler)

Anabilim Dalı: Tarih

Bilimdalı: Tarih

19'uncu yüzyıl askerî teknolojideki gelişmelerin hızla yol aldığı 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 mukabil donanmaların yeniden yapılanması sürecine hatırı sayılır katkılarda bulundu. Bu çalışmada, Sultan II. Abdülhamid Dönemi boyunca Osmanlı Bahriyesi'nin hızlı değişen koşullar altındaki güvenlik hassasiyetleri ve buna bağlı olarak takip ettiği stratejik yaklaşımlar mercek altına alınmıştır. Aslında, Osmanlı karar mekanizmasında bir dönüm noktasını teşkil eden 93 Harbi ve 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nin, donanma stratejisindeki köklü değişimlerin kurgusunu belirleyen en önemli parametreler olduğu ifade edilebilir. Bu minvalde, Osmanlı Devleti'nin de sahip olduğu ekonomik ve sınai imkânlar doğrultusunda başta Jeune École stratejisi olmak üzere önde gelen deniz doktrinlerini kendi jeopolitik ve stratejik hassasiyetlerine göre şekillendirmesi ve bunu muharebe sahasında edindiği tecrübelerle uygun biçimde tatbik etmesi dönemin şartları gözetildiğinde kaçınılmaz bir sonuçtu. Bu çalışmada, donanmanın yeniden yapılanma süreci veyahut daha bilinen bir tabirle modernizasyonun, gemi tedarik ve inşa faaliyetlerine olan dolaylı/direkt etkisi ve Osmanlı'nın deniz güvenliğinin sağlanması noktasında ne derece muvaffak olunabildiği sorgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Bahriyesi, Jeune École, Donanma Stratejisi

Title of the Thesis: Ship procurement and construction efforts within the framework of naval strategies during the reign of Sultan Abdul Hamid II

Author: Evren MERCAN

Supervisor: Prof. Ebubekir SOFUOĞLU

Date: 11.12.2015

Number of Pages: 7 (pre text) + 211 (body) + 25 (app.)

Department: History

Subfield: History

19th century was a period where developments in military technology made great strides in a short amount of time. Although main battle ships of new designs incorporating steel armor and breach loaded cannons developed with new technologies presented important chances for naval superiority to sea faring nations, the advent of torpedoes shortly ended this niche in time. In a sense, torpedoes offered significant contributions to restructuring of naval defense doctrines and subsequent reformation of navies.

In this study, the security concerns of the Ottoman Navy in the face of rapidly evolving Dynamics of Sultan Abdul Hamid II era, and the subsequent strategic approaches have been placed under scrutiny. The War of '93, and the 1897 Ottoman-Greek wars that are considered turning points in Ottoman decision making mechanisms, are also considered to be key catalysts of the deep rooted changes in naval strategy setup. Within this context, and taking into account the dynamics of the period, it was an inevitable course that the Ottoman State took, as it shaped prevailing naval doctrines, especially Jeune École strategy, along the lines of its economic and industrial capabilities; and to apply it in accordance with the State's experiences in naval battles.

In this study, the primary question that I tried to answer was how the reformation/restructuring of Ottoman Navy, in other words the modernization of Ottoman Naval arm, influenced and effected ship procurement and building efforts and to what extent Ottoman naval security has been achieved as a result of these efforts.

Key words: Sultan Abdul Hamid II, Ottoman Navy, Jeune École, Naval Strategy

GİRİŞ

Avrupa'daki 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, torpido ve onu atabilecek platformların ana muharebe gemilerinden müteşekkil filolara karşı etkili olabileceğini ilk olarak 93 Harbi'nde kanıtlanmasıyla tüm dünyada önemli ölçüde popülerlik kazanmıştı.

Başta Osmanlı Devleti olmak üzere birçok ikincil donanması bulunan birçok ülke, sahip olduğu 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.

Araştırmanın Konusu:

Osmanlı askerî tarihinin en kritik dönemeçlerinden biri sayılan 19'uncu 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 çalışmada, geç dönem Osmanlı'nın tarih sahnesinden silinmeden önceki en kudretli devri sayılan 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, dört ana bölüm içerisinde sunulmuştur. Birinci bölümde, çalışmanın tamamında söz edilecek denizcilik ve askerî terminolojilere katkı sağlaması adına 19'uncu yüzyıl boyunca denizcilik teknolojilerindeki ilerlemeler dönemin deniz muharebeleriyle paralel bir şekilde aktarılmıştır. 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 giriş yapılmıştır.

Teçhizat ve doktrin arasındaki etkileşimin tanımlanmasının ardından, ikinci bölüme, Sultan II. Abdülhamid'e devrolunan Sultan Abdülaziz Dönemi donanmasına ve envantere alınan gemilerle ilgili kısa bir inceleme ile başlanılmıştır. 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 alınmıştır. 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 vermeye çalışılmıştır.

Takip eden üçüncü bölümde ise Osmanlı Devleti'nin dönemin silahlanma yarışı gölgesinde Avrupa'dan gemi tedarik girişimleri ele alınmıştır. 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 konulmuştur. 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 alınmıştır.

Dördüncü bölümde, donanmadaki gemilerin teçhiz ve tadilinde hassas rol üstlenen ve Osmanlı Devleti'ndeki en güzide sanayi kuruluşu olan Tersane-i Amire 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 girişimleri ele alınmıştır. Ayrıca, dönemin çalkantılı siyasi gelişmeleri ve ekonomik istikrarsızlık ikliminde sınırlı düzeyde icra edilen inşa faaliyetlerinin, bahriyenin ihtiyaçlarını karşılama noktasında ne ölçüde etkili olduğu ve Osmanlı gemi inşa kapasitesini zorlayan projelere girişilmesinin arkasında yatan nedenler sorgulanmıştır.

Araştırmanın Önemi ve Amacı:

Türkiye’de denizcilik tarihi alanında çalışan akademisyenlerin sayısının bir elin parmağını geçmediğini de yeri gelmişken burada vurgulamak gerekir. Gerçekten de askerî yönden Osmanlı denizcilik tarihi üzerine çalışan sivil akademisyen sayısının oldukça az olması ve bu konuya katkı yapacak 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 görev de yüklemektedir.

Ayrıca 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 eksikliklerdir.

Ancak burada zikredilmesi 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 tarihi gerçekler doğrultusunda ele alınabilmesi için; Sultan II. Abdülhamid’in hal edilme korkusundan ötürü kasıtlı bir şekilde donanmayı Haliç’e hapsedtiği ve hatta vehmi yüzünden amcasının mirasını göz göre göre çürüttüğü veyahut 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 örnekle çeşitlendirilebilecek olan bu önyargılardan, diğer bir tabirle Kızıl Sultan ile Ulu Hakan arasındaki ideolojik kapışma zemininden uzaklaştırılması zamanının geldiği kanaati kendini fazlasıyla göstermektedir.

Gerçekte, Sultan II. Abdülhamid ve onun hüküm sürdüğü dönem ile ilgili sathî 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 kabilinde 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 konjonktüründe 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 muhalif bir duruş sergilemek adına, “sağ muhafazakâr” olarak tabir edilen kitlenin 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 ki bütün bu bilgi karmaşası içerisinde ancak kendi parametreleriyle anlaşılması gereken Sultan II. Abdülhamid Dönemi’ni layıkıyla anlamak şöyle dursun,

19'uncu yüzyıl denizcilik alanındaki teknik ve stratejik kavram dünyasını algılamak bu çalışmanın en çetin tarafı olmuştur. İtiraf etmek gerekirse beş yıl boyunca süren çalışmanın en sancılı kısmı, denizcilik alanındaki terminolojiye, başlı başına dipsiz bir kuyu gözüken gemi sınıflandırmalarıyla birlikte farklı disipline ait gemi inşaatı ve makineleri alanına da vakıf olabilmektir. Bu süreç içerisinde, Buhar Dönemi deniz tarihi adına yazılan çalışmaların bir kısmının denizcilik ve askerî terminolojiden uzak bir üslupla kaleme alındıklarını ve yazarların konuyla ilgili teknik bilgilerinin de sathi kaldığını fark etmem, bu çalışmanın teknik açıdan daha istikrarlı ve titiz bir biçimde sürdürülmesi gerekliliğini bana hatırlatması noktasında oldukça önemlidir.

Haliyle bu çalışmanın amacı, 19'uncu yüzyıl boyunca denizcilik alanındaki teknolojik değişimler, deniz muharebelerinin yürütülmesinden donanmaların yeniden organizasyonuna ve hatta stratejik mülahazalara kadar pek çok alanda köklü dönüşümlerin yaşandığı bir çağda Osmanlı'nın bu değişim rüzgârına karşı ilk tepkisi ve daha sonra takındığı tutumu askerî ve güvenlik algısı penceresinden irdelemektir.

Araştırmanın Kaynakları ve Yöntemi

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 mevzi 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 adeta "kuş bakışıyla" bakabilen ve dikkate değer stratejik açılımlar sunan raporlar da bu çalışmanın en önemli dayanakları arasındadır.

Çalışmanın temel dayanaklarının oluşturulmasında Deniz Müzesi Arşivi ve Başbakanlık Osmanlı Arşivi yadsınamayacak paya sahiptir. İlk olarak, Deniz Müzesi Arşivi'nde kullanıcıya açık olan *Gemiler*, *Erkan-ı Harbiye*, *Tersane*, *Komodurluk*, *Fabrikalar*, *Şura-ı Bahri*, *Mülga-i Bahriye* ve *Mektubi* katalogların tamamı taranarak çalışmada

istifade edilecek vesikalar tespit edilmiştir. Bunun dışında Osmanlı Donanması'nın mevcut durumunu anlama adına *Gemiler* bölümüne ait Sultan II. Abdülhamid dönemi donanma gemilerinin seyir defterlerinden büyük ölçüde faydalanılmıştır.

Diğer yandan, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nin çok daha geniş ölçekli belge koleksiyonuna sahip olması hasebiyle ilk olarak anahtar kelime ile tarama yapılarak çalışmaya katkı sağlayacak belgelerin ağırlıklı olarak hangi fonlardan çıktığı belirlenmiş ve akabinde o fonlara ait kataloglar taranmıştır. Sultan II. Abdülhamid Dönemi donanma ile ilgili en geniş vesika koleksiyonuna sahip fon tartışmasız Yıldız Sarayı Arşivi'dir. Yıldız Sarayı'nda biriken defter, belge ve gazetelerden oluşan bu geniş kapsamlı fonda bir dizi hacimli katalogların yer alması araştırmacının mevcut defterler üzerinden tarama yapmasını bir hayli güçleştiren etkenler arasındadır. Bu yüzden, Bahriye Nezareti'nden Mâbeyn'e doğrudan sunulan tezkire, arizaları ihtiva eden *Mütenevvi Maruzâtı* (Y. MTV.) dışında Şûrâ-yı Bahriye, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi, Tersane-i Amire gibi bahriyeye ilgilendiren makamlarla Yıldız Sarayı arasındaki yazışmaların yer aldığı *Perakende Evrakı* (Y. PRK.) katalogları titizlikle taranmıştır. Yıldız Sarayı tasnifi içerisindeki diğer fonlarda bahriye ile ilgili vesikaların daha seyrek çıkması ve tarama yapılması icap eden vesikaların fazlalığı yine bu fonların anahtar kelimeler üzerinden taramasını zorunlu kılmıştır. Buna ek olarak, *Cevdet Tasnifi* içindeki bahriye kataloğu (*Cevdet Bahriye – C.BH.*), 1606-1887 yılları arası 13 bine yakın belgeyi içermesi ve genellikle Sultan II. Abdülhamid Dönemi donanma ile ilgili terfi, tayin gibi sathi meseleleri ihtiva etmesi, yine anahtar kelimelerle tarama usulüne başvurmayı gerektirmiştir. Aynı şekilde, *Bâb-ı Âlî Evrak Odası*'na ait defterler arasında yer alan gemi siparişi, Tersane-i Amire'de tamir ve inşa edilen gemilerle ilgili özet bilgiler sunan *Ayniyât Defterleri* de (BEO. AYN. d) detaylı olarak incelenmiştir.

Aslında hem manuel katalog taraması hem de anahtar kelimelerle dijital taramadan elde edilen belgelerin çoğunluğu dönemin donanma teçhizatına ve ağırlıklı mali meselelerle ilgili yazışmalara odaklanması, stratejik ve operatif esaslı bir örneklemin oluşturulmasını gerektirmiştir. Bu örneklemin oluşturulması sürecinde belgelerin tespiti, analiz edilmesi ve sonunda stratejik perspektif eleğiyle ayıklanmasının ardından ortaya çıkarılan belge grubu, Osmanlı Bahriyesi'nin taktik ve stratejik niyetinin anlaşılmasında kıymetli veriler sunmuştur. Özellikle Bahriye Nezareti, müşavir subay ve ataşenaival (*deniz ataşesi - Attaché naval*) raporları dışında kalan bu belge grubu içinde satır

aralarında tespit edilebilen Osmanlı Donanması'nın kuvvet tasarımı ve muharebe potansiyeli ile ilgili ibareler, Osmanlı askerî ve siyasi karar alıcılarının zihnindeki stratejik anlayışı tarif etme babında oldukça önemlidir. Mesela, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde tespit edilen belirli yıllarda düzenlenmiş donanma kuvvet cetvellerine bakarak Sultan II. Abdülhamid Dönemi donanmasının imkân ve kabiliyetlerini kabaca analiz etmek mümkündür. Bu doğrultuda kurumlar arası mali, idari ve teknik içerikli muhtelif yazışmalardan ortaya konulan veri evreni de Osmanlı Bahriyesi'nin stratejik eğilimleriyle alakalı dikkate değer betimlemeler sunmaktadır.

Ne var ki birincil kaynaklar olarak varsayılan arşiv kayıtlarının birbirinden kopuk, belirli bir temayı ihtiva eden tutarlı bir sistematığının olmaması, strateji gibi birçok dinamiği içinde barındıran geniş bir kavramın Sultan II. Abdülhamid Dönemi donanma örneğini açıklamada yeterli olmadığını açıkça göstermiştir. Zira strateji konusunu kapsayan uçsuz bucaksız verilerin tespiti, sınıflandırılması, analizi ve buna uygun bir veri tabanının oluşturulması doktora çalışmasından daha ziyade ancak disiplinlerarası uzman kişilerden müteşekkil bir ekiple yürütülecek proje çalışması olarak değerlendirilmelidir.

Bu yüzden Sultan II. Abdülhamid Dönemi donanmasının stratejik boyutunu belirli yönleriyle ele alan bu çalışma, 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 almıştır. Osmanlı donanma stratejisinin arka planını kavramaya yönelik olarak bu bütüncül bakış açısının karanlık kaldığı yerde, 19'uncu 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 başvurulmuştur. 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 kolaylaştırmıştır.

Sonuçta teori temelli bir bakış açısının hâkim olduğu bu çalışma, hiçbir suretle Sultan II. Abdülhamid Donanması ile ilgili arşiv kayıtlarının tamamına erişme ve bunları alışlagelmiş tarihçi disipliniyle metne angaje etme iddiasında değildir. Dolayısıyla bu çalışmada, gemi tedarik ve inşa faaliyetlerinin tafsilatlı dökümünü vermek yerine

doktrinel değişimlerle bu faaliyetler arasındaki karşılıklı etkileşime ve bunların arkasında yatan zihniyete nüfuz etme kaygısı daha ağır basmaktadır.

Elbette 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 Divison, N.I.D.*) Osmanlı Donanması'na ait gemilerin teknik özellikleriyle ilgili tablolar imdada yetişmiştir. Bu raporla, 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 çalışmanın zenginleştirilmesi açısından dikkate değer bir fayda sağlamıştır.

Ayrıca sayıca çok olmamakla birlikte, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi ve Deniz Müzesi Arşiv Kütüphanesi'ne intikal etmiş olan Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Bahriyesi tarafından tercüme edilen dönemin önde gelen deniz harp teknolojisi ile ilgili muhtelif eserlerden yararlanma imkânı bulunmuştur. Bu tercüme eserler arasında öne çıkanlardan biri, torpido hususunda Osmanlı Bahriyesi'ne en büyük katkıyı yapanlar arasında yer alan müşavir subay Henry Woods'un "Torpido Fenni, Tedâfüû Torpidoların Beyanı" adlı kitabıdır. Bunun dışında Asâkîr-i Bahriyye-i Şâhâne sol kolağalarından Mustafa Hilmi Efendi tarafından Osmanlı Türkçesi'ne "tahtelbahir torpido risalesi" olarak çevrilen Danimarka Daire-i Bahriyesi'nde görevli G. W. Hovgaard'ın 1887 yılında basılan "Submarine Boats" isimli eseridir. Buna ek olarak, dönemin popüler konuları olan torpidolar, tahtelbahirler ve zırhlı gemilerle ilgili yeni gelişmeleri aktarma adına çok sayıda makaleyi içinde barındıran *Risâle-i Mevkûte-i Bahriye* ve *Ceride-i Bahriye* yayınları da bu çalışmaya büyük fayda sağlamıştır. Son olarak, Osmanlı Donanması ile ilgili askerî, mali, siyasi ve idari tespitlere yer veren bahriye salnameleri de Sultan II. Abdülhamid Dönemi donanma gemilerinin "*Ebad ve Eslihâlarını*" gösteren cetvelleriyle bu çalışmaya önemli katkılar sunmuştur.

Ancak madalyonun diğer tarafına bakıldığında, bir deniz harp tarihçisinin en büyük beklentisi; Deniz Müzesi Arşivi'nin muteber kaynaklarından faydalanmak olsa da milyonlarca belge arasından yarım düzine uzman tarafından tasnif edilebilen cılız bir

bölümün, geç dönem Osmanlı ve ona ait denizcilik imgesini ifade etmesi babında zayıf kaldığını burada kaydetmek gerekir. Bilhassa tasnif edilen belgelerin neredeyse tamamının stratejik düzeyde bilgi vermektense dönemin güncel yazışmalarını içeren sathî meselelere atıf yapması ve birbirini tekrar eden konular üzerine saplanıp kalması, bu arşive bütüncül perspektiftense bakma niyeti olan bir araştırmacı için hesaba katılması gereken bir zorluktur. Diğer yandan, oldukça az kişiyle yapılabilecek en iyi işi çıkarmaya çalışan fedakâr uzman ekibin araştırmacıya olan dostane ilişkisi önemli bir artı olsa da Deniz Müzesi Arşivi'nde Türkiye'deki diğer arşivlerle kıyaslandığında belgenin dijital ortama aktarılması karşılığında talep edilen telif ücretinin fahiş olması (hatta yurtdışındaki birçok arşivden bile pahalı), kurumsal düzeyde araştırmacıya layıkıyla hizmet vermeyi güçleştiren nedenler arasındadır. Ayrıca üç milyondan fazla belgenin sadece küçük bir kısmının tasnif edilmiş olması ve bu işle uğraşan uzman sayısının yetersizliği de orta ve uzun vadede yurtdışındaki emsallerine göre emekleme döneminde olan Türkiye'deki askerî tarih çalışmalarının da derinleşmesinin önünde aşılması gereken bir bariyer olarak durmaktadır.

Bu bariyeri başka şekillerde aşma girişimi olarak; Osmanlı donanma örneğini ve 19'uncu yüzyıldaki denizcilik alanındaki teknolojik ve askerî gelişimi daha iyi idrak edebilmek için İngiltere, Fransa ve Almanya'ya araştırma ziyaretlerinde bulunulmuştur. Ziyaret süresince, Londra'daki *National Maritime Museum* ve *Imperial War Museum*, Paris'teki *Musée national de la Marine* ve Berlin'de bulunan *Deutsches Technikmuseum*'da yazarın yaşadığı görsel deneyimin önemi, bu çalışmada söz edilen teçhizatın orijinal/replikalarını veya daha küçük ölçekli maketlerini incelemek suretiyle dönemin ruhunun fark edilmesinde yadsınamayacak boyuttadır. Aynı şekilde, sözü geçen müzelerdeki deniz harbi olgusunu mükemmel bir şekilde tasvir eden muhtelif yağlı boya tablolar ve muharebe temalı diatomalar, savaşın doğasını ve korkunç tahribatının bilfiil anlaşılması noktasında eşsiz bir katkı sağladığını burada zikretmek gerekir.

Gelgelelim, bir tarih çalışmasının vazgeçilmezi olarak kabul edilen birincil kaynaklar dışında, ucu bucağı belli olmayan denizcilik ve askeri tarih alanındaki teknik ayrıntıyı yeterince kavrayabilmek adına da bu alandaki yerli ve yabancı akademik literatürden olabildiğince yararlanılmıştır.

Yabancı literatürde bu çalışmaya en önemli katkı sağlayan denizcilik alanında “kült eserler” olarak kabul edilen başta Alfred Thayer Mahan’ın “The Influence of Sea Power Upon History 1660-1782” adlı çığır açıcı kitabı dışında, Julian S. Corbett’in “Some Principles of Maritime Strategy” ve Bernard Brodie’nin “A Guide to Naval Strategy” adlı eserler bu çalışmanın stratejik bağlamını oluşturmada hatırı sayılır katkılar sağlamıştır. Ayrıca yeni teknoloji ve doktrinlerle şekillendirilen donanmaların kritik komuta-kontrol sorunlarıyla yüzleşmelerine dönük önemli bir çalışma olan Michael A. Palmer’in “Command at Sea: Naval Command and Control Since Sixteenth Century” adlı kitabı alanının en başarılı çalışmalarından biri olduğu kolaylıkla söylenebilir.

Buna ek olarak, muharebe gemilerinin gelişimini kavramak adına adeta bir başucu eser olarak kabul edilebilecek Lawrence Sondhaus’un, “Naval Warfare 1815-1914” adlı eserinin yanında demir zırh ile mücehhez muharebe gemilerinin tarihi gelişimi ve muhtelif deniz muharebelerindeki etkisi üzerine oldukça başarılı bir çalışma olan Richard Hill’in “War at Sea in The Ironclad Age” kitabı da bu çalışmanın dayandığı temel kaynaklar arasındadır. Dahası, 93 Harbi sırasında Osmanlı Donanması’na karşı giriştiği bir dizi torpido taarruzuyla adından söz ettiren Yüzbaşı S. O Makarov’un, daha sonra İngilizceye çevrilen “Discussion of Questions in Naval Tactics” adlı eseri de torpido harbinin taktik düzeyde kendine has öğretileriyle anlaşılması bakımından bu çalışma nezdinde bir hazine olduğunu belirlemekte fayda vardır. Aynı şekilde 1880 gibi erken bir tarihte torpido ve torpido harbi ile ilgili oldukça kıymetli bilgiler sunan ve Osmanlı Bahriyesi’nde bir süre görev alan C. W. Sleeman’ın “Torpedoes and Torpedo Warfare” adlı çalışması da bu çalışmaya dikkate değer katkı sağlamıştır.

Diğer taraftan, yerli kaynaklar da bilhassa Sultan II. Abdülhamid Dönemi donanma teşkilatı ve savaş organizasyonu ile ilgili eldeki en derli toplu kaynak olan Şakir Batmaz’ın “II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması” adlı doktora tezi, bu çalışma için ufuk açıcı bir eser olduğu kolaylıkla söylenebilir. Bunun dışında, kendisinin “Osmanlı Devleti’nde Ataşenavallik Müessesesi ve Londra Ataşenavallığı” ve “Tersane-i Amire’de Üretim ve Performans (R.1297/M.1881-1882)” adlı makaleleri de Osmanlı’nın dış dünyadaki gelişmeleri ne derecede algıladığı ve Sultan II. Abdülhamid Dönemi Tersane-i Amire’nin genel performansı ve kabiliyetlerini yeterince anlaşılması açısından bu çalışmaya önemli katkılar sunmuştur.

Bunun yanı sıra, 19'uncu yüzyıl Osmanlı Deniz Tarihi alanında önemli boşluğu dolduran Tuncay Zorlu'nun "Technological Developments in the Ottoman Navy During the Reign of Selim III" adlı doktora tezi de stratejik düzeyde Osmanlı askerî modernleşmesi perspektifinden Sultan III. Selim Dönemi donanmasını çok boyutlu irdeleyen yegâne çalışmadır.

Kronolojik olarak bu çalışmanın devamı olarak görülen Levent Düzcü'nün "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği" adlı doktora tezi de dönemin Osmanlı Donanması'na ait yelkenli ve buharlı gemilerin inşa, donanım ve malzemeleri hakkında eşsiz bir arşiv çalışmasıyla Sultan II. Abdülhamid öncesi Osmanlı Donanması ile ilgili kıymetli bilgiler içermektedir. Ancak çalışmanın göze çarpan en önemli eksikliği, değişimin zorlayıcı baskısı altında Osmanlı karar alıcılarının hangi güvenlik kaygılarıyla yelkenliden buharlıya geçişe giriştiği ve bunun bölgedeki deniz gücünün tatbiki noktasında ne denli etkili olduğu hakkında stratejik düzeyde yeterli analize yer verilmemesidir. Keza, Emir Yener'in "Iron Ships and Iron Men: Naval Modernization in The Ottoman Empire, Russia, China and Japan From a Comparative Perspective 1830-1905" adlı yüksek lisans çalışması da deniz harp tarihi alanındaki isim yapmış eserleri derleyerek ustaca ortaya koyduğu Rusya, Japonya ve Çin donanmalarının karşılaştırmalı analiziyle ön plana çıksa da Osmanlı arşiv kayıtlarına dayanmadığından ötürü, Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması'nı "*Donanma mı Şimendifer mi?*" şeklindeki varsayımlarla çözümlenmeye çalışmaktadır.

Öte yandan, 1897 Osmanlı-Yunan Harbi sırasında Osmanlı Donanması'nın gelen durumunu yansıtmaya babında Metin Hülagü'nün "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme" adlı makalesi de tespit edilen arşiv kaynakları ışığında önemli bir çalışma olarak değerlendirilmektedir.

BÖLÜM 1: TEÇHİZAT VE DOKTRİN BAĞLAMINDA DONANMADAKİ YENİ DÖNEM: ZIRHLI DEVRİ

“Angaje olduğumuz savaşın doğası ister sınırlı ister sınırsız olsun, denizin devamlı olarak ve genel bir hâkimiyet altında alınması kesin başarının şartıdır. Bu yüzden donanmanın ilk işi düşman donanmasını arayıp bulmak ve imha etmektir.” (Corbett, 1991: 334)

19’uncu 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’uncu yüzyıl, teknik güçten, dolayısıyla donanmalar ve silahlardan yoksun olan tüm ulusların acımasızca hiçe sayıldığı bir dönemdi. Nitekim çağın başat güçlerinin sahip oldukları muharip filolar, ülkelerinin sanayi verimliliklerini arttırma adına denizaşırı dünyadan hammadde ve pazar temini aşamasında kritik rol oynadı (Kennedy, 2013:186). Batı sömürgeciliğinin 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 harp¹ gemileri yerine savaş sahnesinde yer almaya başladı. Teknolojik gelişmelerin birbirini kovaladığı bu dönemde, her bir yenilik bir önceki sistemi savunmasız ve iptidai hâle getirerek en yeni teknolojiye ulaşmayı değişmez bir kaide olarak taraflara kabul ettiriyordu.

19’uncu yüzyıl içinde en yeni teknolojinin gemilere tatbiki ve bunun yanında donanmaların modernizasyonu, büyük güçler arasındaki silahlanma yarışının önemli parametrelerinden biriydi. Donanma konusunda başa gürleşen iki rakip olan İngiltere ve

¹ 16’nci yüzyılın sonundan 20’nci 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 (Palmer, 2007: 90).

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'uncu yüzyılda da artarak sürdürmesine olanak tanımıştı.

1805 yılında Trafalgar Deniz Muharebesi'nde İngiliz Amiral Nelson'un Fransız Amiral Villeneuve'ü ezici bir şekilde yenmesi bile denizlerdeki nispi gücü önemli ölçüde sarsılan Napolyon Fransa'sının denizlerdeki varlığına kati olarak son verememişti. Nitekim Fransa, 19'uncu yüzyılın ortalarında denizcilik alanında yaptığı bir dizi teknolojik ve taktik atılım sonucunda İngiltere'den sonra denizlerde ikinci büyük güç statüsüne tekrar erişebildi (Meurer, 1932: 247). 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 devletlerin altından kalkabileceği bir “dünya gücü” dinamiğine işaret etmekteydi.

İngiltere, Trafalgar Muharebesi'nden sonra dünya güç hiyerarşisinin en tepesinde yer aldı; 19'uncu yüzyılın sonuna dek Avrupa güçler dengesinin tartışmasız lider ülkesi ve denizlerin rakipsiz hâkimi konumunu korudu. Hiç şüphesiz deniz imparatorlukları tarihinde hiç görülmemiş ölçüdeki nüfuzun yaratılmasında İngiltere'nin Sanayi Devrimi'ni körükleyen yeni teknolojileri, denizcilik alanına sevk etmesindeki başarısı da yatmaktaydı. Bu minvalde 19'uncu 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 (Kennedy, 2013:186-193). 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 buharla geçişi önemli ölçüde hızlandırmanın dışında, yandan çarklı muharebe gemisinin sahip olduğu borda² ateşininin engellenmesi gibi kısıtlamalara da son verdi (Düzcü, 2012: 19). 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 teşekkül olan tam yelken donanımının (*fully rigged*), buhar makinelerinin tatbik edildiği zırhlı gemilerde eş zamanlı kullanımını zorunlu kılmıştı. Bir taraftıyla muhafazakâr ile çağdaş arasında “anakronik” bir görüntü sergileyen bu zorunluluğun temelinde, dönemin buhar makine teknolojisinin güvenilir olmayışı ve oldukça yüksek boyutlarda yakıt sarf etmesi sorunu vardı. Bu sorunlara mevcut makinelerin yeterli beygir gücü üretememesinin de eklenmesi, buhar gücünün 1870'lere kadar adeta 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*) levhalardan müteşekkil bir koruma kastedilirken 1890'lardaki “zırh” terimiyle de 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 zırhlılar ataları çok da farklı görünmüyordu (Palmer, 2007: 210).

² *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 (Zaloğlu, 1988: 48).

Diğer yandan metalürjik teknikler, gemi inşa alanı dışında topçuluk (*naval gunnery*) alanında da önemli gelişmelerin habercisi niteliğindedir. 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 yığınınna 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'nci yüzyılın ilk yarısına kadar sürecektir zırh ile topun arasındaki amansız yarışa ortam sağlayacaktı (Palmer, 2007: 209).

Top ve zırh arasındaki bu rekabet, yüzyıl boyunca muharebe gemilerinin ve hatta daha ufak çaplı gemi tiplerinin tasarım evrimindeki en önemli unsurlardan biri olacaktır. Nitekim Fransız subay Henri-Joseph Paixhans tarafından geliştirilen infilak mermili-obüs topların (*shell gun / canon-obusier*) ahşap gemiler 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 yaklaşmadaki en önemli adımdı (Sondhaus, 2001: 23). 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 (Kinard, 2007: 235-236).

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 filotillaya³ yaptığı "baskın taarruzu", yelkenli ahşap gemilerin rol aldığı son çarpışmayı temsil etmekteydi (Lambert, 2013: 94). 200'den fazla Paixhans obüs topuyla mücehhez Rus pruva hattı

³ 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. (Brodie, 2011: 111).

kalyonlarının 11.600 librelik⁴ 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 (Wilson, 2007: 22). Böylece, Sinop'ta imha edilen Osmanlı gemileri, bütün dünyanın dikkatini topun tahrip gücüne ve zırhın önemine çevirdi (Batmaz, 2010: 67). Patlayıcı mermilerin ahşap gemiler üzerinde oluşturduğu tahribat, gemi inşa mühendislerini ahşap muharebe gemilerinin gelecekteki geçerliliğini sorgulamaya yöneltti (Sondhaus, 2003: 185).

1.1. Demir Zırh Dönemi

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 (Wilson, 2007: 23). Açık denize dayanamayan gövde tasarımının yanında idaresi de oldukça zor olan bu gemilerin deniz muharebelerinde belirleyici olup olmayacağı tartışılmaya devam ederken Fransa İmparatoru III. Napolyon, zırhlı yüzer bataryaların daha büyük boyutlardaki muharip 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 (Lavery, 2004: 216).

İlginç bir şekilde Fransızların açık deniz muharebe gemisi vasfında telakki ettiği ilk zırhlı, üç direkli, geniş gövdeli bir fırkateydi. III. Napolyon'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 (Sondhaus, 2001: 73). Geminin borda bataryasının deniz seviyesinin sadece 2 metre üzerinde oluşu, dalgalı denizde ciddi bir sorundu. Diğer taraftan 700 tondan düşük taşıma kapasiteli kömür deposu, seyir siasının (*azami seyir*

⁴ Yaklaşık yarım kilogramlık bir ağırlık ölçü birimi, 1 libre 379.996 grama müsavidir (Nutkî, 2011: 179).

menzili) kısa olduğunu ve geminin denizaşırı bir görev için tasarlanmadığını ortaya koyuyordu. Geminin ahşap gövdeye sahip olması, bir tarafla Fransız endüstrisinin zayıflığının ve zırh konusundaki tecrübesizliğin getirdiği bir zorunluluk, diğer tarafla da İngiliz sayısal üstünlüğüne karşı pratik bir çözümün sonucuydu.

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 meslektaşı kadar şöhrete sahip İngiliz bahriye mühendisi Isaac Watts tarafından tasarlanan HMS *Warrior* idi. Geminin omurgası dâhil tamamının demirden imal edilmesi denizcilik teknolojileri açısından bir ilkti⁵.

9.284 tonluk deplasmanıya⁶ HMS *Warrior*, Fransız rakibinden 40 metre daha uzundu. Fransız rakibi gibi bu gemi de 4,5 inç (yaklaşık 11,5 cm) kalınlığında zırhı ve 40 topu olan üç direkli bir fırkateydi. 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 sürate ulaştıran bu makinenin, su kesiminin aşığına konumlandırılması da yeni bir yaklaşımdı. Bu sayede hem gövdenin muvazenesi sağlanmış hem de tahrik sisteminin muharebe esnasında gelebilecek düşman mermilerinden korunmanın etkin yolu bulunmuştu (Brown, 2010: 13).

Hiç kuşkusuz *Gloire* ve HMS *Warrior*'un denizlerde boy göstermesiyle “Zırhlı Çağı”nın (*The Era of Ironclads*) kapıları aralandı. Ahşaptan imal edilen pruva hattı

⁵ 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 dönemin önemli bir meblağına tekabül etmekteydi. Ayrıntılı bilgi için bkz. (Lambert, 1992: 47-61; Gardiner, 1992: 53).

⁶ *Displacement*: bir geminin taşıdığı suyun miktarının tonlarla ifade edilen ağırlığı. Bkz. (Zaloğlu, 1988: 106).

kalyonlarının 16'ncı yüzyıldan beri süregelen hâkimiyeti artık tarihin tozlu sayfalarında yerini almıştı. Özellikle HMS *Warrior*, sahip olduğu üstün özellikleriyle 19'uncu 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 tekeline elinde bulduran 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 (Sondhaus, 2001: 103).

1.1.1. Hampton Roads Muharebesi ve Monitörler

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 kırabilmek 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 kullanılabılır kalan 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, kazamatlı⁷ zırhlının (*casemate ironclad*), gövde içinde baş, kıç ve bordada olmak üzere farklı çaplarda (6,4-7 ve 9 inçlik) 14 adet top bulunmaktaydı (Sondhaus, 2001: 78). Öte yandan Kuzeyliler de İsveçli mühendis John Ericsson tarafından geliştirilen basık güverteli, 360 derece dönebilen, 20 cm demir zırhla kaplanmış taretlere, 11 inçlik (28 cm) ağızdan dolma

⁷ *Casemate*: Muharebe gemilerinde silahların topluca bulunduğu zırhla korunmuş bölüm. Bkz. (Nutki, 2011: 155).

infilak mermi atan, kaval topla donanımlı, “monitör sınıfı” olarak adlandırılacak 987 tonluk demir kaplı USS *Monitor* zırhlısıyla karşılık verdi (Konstam, 2002: 9).

CSS *Virginia*, 8 Mart 1862 günü Güney Virginia’daki Hampton Roads limanında duran KuzeyFilosu’na taarruz ederek büyük panik yarattı. USS *Cumberland* ve USS *Congress* yelkenli firkateynlerini batıran CSS *Virginia*, daha sonra buharlı firkateyn 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 diğerinin 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 (Konstam, 2002: 18).

Hampton Roads Muharebesi gerçekleştiğinde Avrupa’da zırhlı, geniş bordalı muharebe gemilerinde başı çeken ülkeler, İngiltere ve Fransa idi. Dolayısıyla demir zırh devriminin öncüleri hiçbir suretle 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 (Sondhaus, 2001: 189).

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 vererek kıyı savunmasına öncelik veren devletlere model olmuştu (Sandler, 2004: 50).

1.1.2. Mahmuzun Yeniden Doğuşu ve Lissa Muharebesi

Monitör sınıfı gemi ile zırhlı firkateyn 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 sayılabilecek gemi tiplerinin arayışına

itmişti. Amerikan İç Savaşı'ndaki modern zırhın üstünlüğüne karşı ilk tepki, klasik döneme ait “mahmuz”⁸ olmuştu (Blackmore, 2009: 331).

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 fribordu⁹ sayesinde dar boğazlarda ya da kıyıda demirlemiş hâldeki düşman gemilerine bindirerek batırması amaçlanmıştı. Artık dönemin birçok zırhlısı rakibine karşı mahmuzla donatılmıştı (Brown, 2010: 22).

Mahmuzla donatılan ana gemilerin ilk çatışması, Avusturya-Macaristan'ın Prusya ve onun müttefiki İtalya ile karşılaştığı “1866 Savaşı” (*Yedi Hafta Savaşı*) sırasında gerçekleşti. Bir taraflı 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, Tegetthoff'un yakın mesafeden çatışmaya girmesini ve İtalyan Filosu'nun üstünlüğünü kati neticeli bir muharebeyle kırmasını zorunlu kıldı (Sondhaus, 2003: 190). Bu yüzden Avusturya-Macaristan Filosu'nun İtalyan hatlarına yanaşık düzenle yaptığı cüretkâr taarruzla 4 saat sürecektir bir yüz yüze çarpışma (*mêlée*) başladı. Tegetthoff'un sancak gemisi olan *Erzherzog Ferdinand Max* zırhlı firkateynin İtalyan hatlarını aşıp benzeri olan İtalyan zırhlısı *Re d'Italia*'yı mahmuzlayarak batırmasıyla muharebe son buldu (Sondhaus, 2001: 96).

⁸ *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, 1988: 265).

⁹ *Freeboard*: Bir geminin denizde su seviyesinden yukarıda kalan kısmıdır. Bkz. (Nutkî, 2011: 99).

Lissa Deniz Muharebesi, 19'uncu 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 metre uzunluğunda) sahip zırhlılarıyla yanaşık düzen taarruzunun oluşturduğu taktiksel altyapı, gelecek 30 yıl boyunca hiçbir muharebede kullanılmasa da muharebe gemilerinin tasarımını 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 göz ardı edilmesine neden olmuştu (Palmer, 2007: 222).

1.1.3. Merkez Bataryalı Zırhlılar

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 inşa başmühendisi Edward James Reed tarafından geliştirilen muharebe gemisi tasarımı, daha yüksek kalibreli topların geminin tam ortasındaki ağır zırhlı bir kazamatın içine yerleştirilmesi prensibine dayanmaktaydı (Preston, 2007: 40). 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 *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*) toplarla daha geniş açıdan ateş dağılımı sağlama imkânına sahipti.

1866'da inşası tamamlanan 7.550 tonluk HMS *Bellerophon*'un borda kuşağı ve kazamatları, 152 milimetre 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 olmuştu (Sondhaus, 2003: 190).

1.1.4. Taretli Zırhlılar

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 şaşılacak 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 (Sondhaus, 2001: 109).

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 (Papastratigakis, 2011: 15).

İngiliz Kraliyet Bahriyesi, bu açmaza bir çözüm oluşturması için merkez hattında ağır top taşıyan merkez bataryalı fırkateynlerini geliştirerek taret (döner zırhlı kule)

sayesinde hedefe daha geniş açıdan ateş dağılımı sağlayacak ve içine daha ağır topların konulabildiği zırhlı taret gemileri tasarlamaya girişti. Amerikan İç Savaşı'nda kullanılan döner taretli topa sahip monitörler, Avrupa donanmaları için de önemli ilham kaynağı oldu. Nitekim zırhlı 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 zırhlı fırkateynler için ciddi denge sorunlarına yol açacağı muhakkaktı (Lavery, 2004: 221). 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 (Gövül, 1948: 16).

Bu sorunun çözümüne yönelik en tatminkâr girişim, yine merkez bataryalı zırhlının 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 zırhlı 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 zırhlı 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 (Brown, 2010: 58).

1.2. Dretnot Öncesi Muharebe Gemisi ve Çelik Zırh Devrimi

Aynı dönemde İtalyanlar, zırhlı güverteli ve döner taretlerle donatılmış, 11.200 tonluk devasa *Dulio* ve *Dandolo* adlı muharebe gemilerini suya indirdi. İtalyan 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 sürate çıkaran güvenilir makineleriyle o yılların en güçlü muharebe gemisi olarak anılmaktan geri durmadı. *Dulio* ve *Dandolo*'nun elik 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 (Woodman, 1997: 79).

Bir taraflıyla bu iki gemi, 20'nci yüzyılın başında HMS *Dreadnought*'un yol açtığı etkiye benzer bir şekilde ağdaş muharebe gemisinin hatlarının açık biçimde tanımlanabildiği standart bir gemi tipinin ilk örneğini teşkil etmesinden ötürü "drennot öncesi" (*pre-dreadnought*) muharebe gemileri olarak adlandırıldı.

1870'lerin sonlarına doğru, bir yandan standart oluşturacak bir muharebe gemisi tasarımının güvenirliliği ve gerekliliği ile ilgili kuşkular tartışılırken, diğer yandan da dövme demir zırhın yüksek kalibreli toplar karşısında oluşturduğu zayıflıklara karşı farklı tipte zırhların denendiği bir dönem 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 (Roberts, 1992: 96).

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 elik, yeni tip toplara ve delme (*penetration*) etkisi yüksek mhimmatlara karşı, demire göre sertleştirilmesi çok daha kolay bir materyaldi. Ancak eliğin tek başına zırh delici mühimmata karşı koyabilmesinin mevcut imknlarda 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 birlikte, çeliğin miktar olarak kabul edilebilir ölçekte ilk üretimini Alman Siemens Firması'nın Fransa ayağı üstlenmiş ve birincil materyal olarak elik, ilk olarak Fransız *Redoubtable* merkez bataryalı muharebe gemisinde kullanmıştı. Siemens'in elik 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 (Sondhaus, 2001: 166).

1890'lara doğru ise bileşik zırh tamamen ortadan kalkmıştı. Fransızların çelikten imal ettikleri zırh levhaların daha gelişmiş 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”¹⁰ denen hassas bir süreçten geçirilmesiydi. Bu süreçle çeliğin yüzeyi sertleştirilerek dayanıklılığı en üst seviyeye çıkarılmıştı (Sondhaus, 2001: 166).

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 çok daha dayanıklı korumaya sahip oldu (Ceride-i Bahriye, 1306: 191).

1.2.1. Topçuluk Alanındaki İlerlemeler

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

¹⁰ *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, 1973: 165). Ayrıca Ceride 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. (James, 2012: 97).

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 barbet¹¹ ve taretlerin içerisine yerleştirilmiş ve böylece yatay ve düşey hareket serbestisiyle ateş altına alabildikleri alan genişlemişti (Ziya, 1934: 40-43). 19'uncu 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 kavuştu (Bruce ve Cogar, 1998: 166).

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 (Sondhaus, 2001: 103-112).

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

1.2.2. Torpidolar

19'uncu 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 (Palmer, 2007: 213).

¹¹ *Barbette*: İtalyanca barbeto'dan türetilmiştir. Bir topu dışarıdan gelecek ateşten korumak için çevrelenmiş zırhlı siper (Nutkî, 2011: 25).

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 seyredabilen 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 (Gray, 2004: 11-13).

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 türlerinin¹² 7 knot (yaklaşık 13 kilometre/saat) gibi düşük bir süratle seyretmesi ve patlayıcı olarak sadece 9 kilogramlık dinamit taşımasıydı. Oysaki seren torpidolar, bunun üç katı oranında (27 kg) bir patlayıcı ile daha tahrip edici etkiye sahipti (Gray, 2004: 13).

Düşman muharebe gemisini torpido taarruzu ile alt etme düşüncesi, büyük 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'inci yüzyılın başına kadar deneysel düzeyde kalması ve deniz muharebelerinde kullanılmaya elverişsiz olması, deniz kuvvetlerin tarafından tercih edilen nihai platformu torpidobot (*torpedo boat*) yapmıştı.

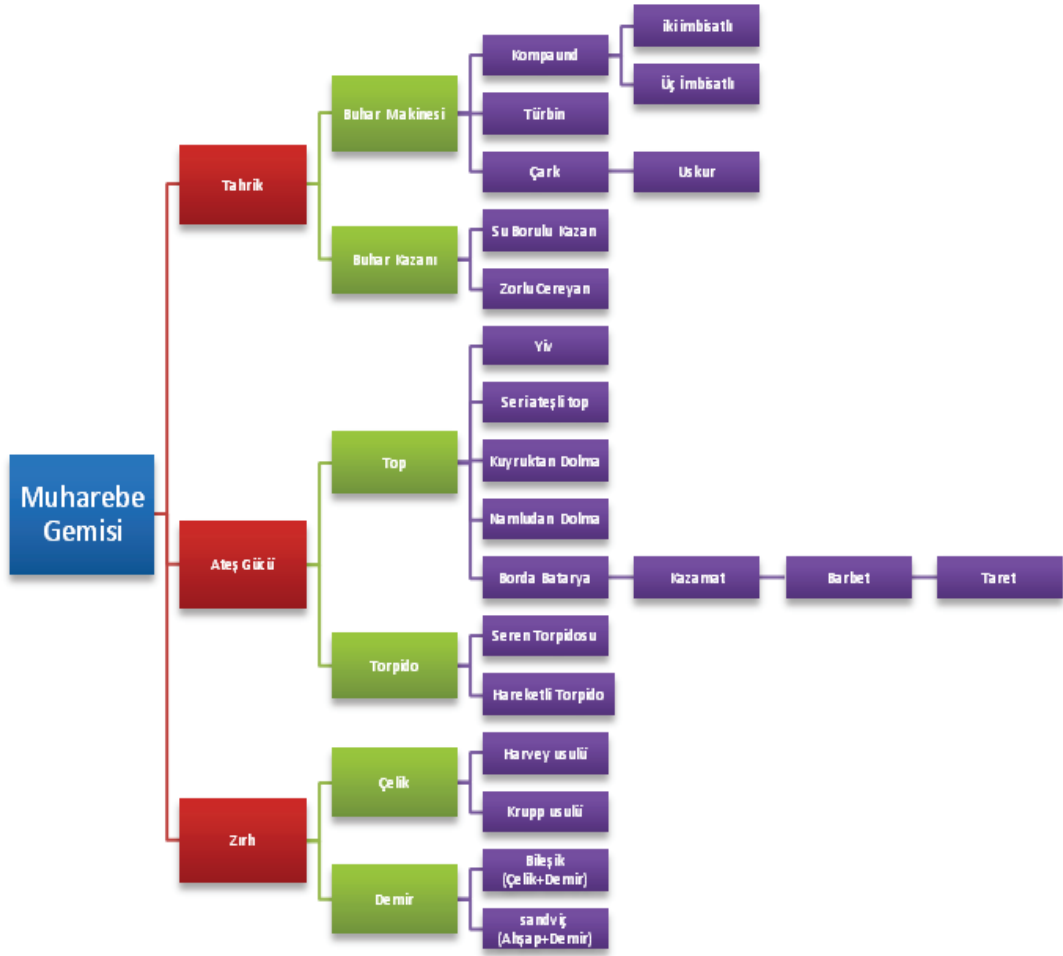
Torpidobot olarak sınıflandırılan hafif tonajlı, düşük silüetli, küçük, buhar gücüne sahip, hızlı platformların ilk örneği, 1876 yılında İngiliz Thornycroft Firması tarafından inşa edilen 32 tonluk HMS *Lightning* idi. Bu gemiden sonra Thornycroft Firması, İngiliz

¹² Gerçekten de Whitehead'in ilk türleri oldukça sorunlu idi. Hedefe yönlendirildiğinde derinliği tam olarak ayarlanamaması ve yönlendirme (*steering*) sorunlarının yanında düşük sürat ile seyir etmesinden dolayı kolayca fark ediliyordu. Bu sorunları tamamı ilerleyen türlerinde çözüldü. Ayrıntılı bilgi için bkz. (Edwards, 2006: 102-106).

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 (Sondhaus, 2001: 117).

Whitehead torpidoları, 19'uncu 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'uncu 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 (Edwards, 2006: 103). Torpidobotlardan müteşekkil filotillaların düşmanın muharebe filosunu felce uğratabilmesi ve ucuz maliyetli bir geminin pahalıya mal olan muharebe gemisini batırma yeteneği, deniz taktiğine yeni bir boyut eklemiştir.

Tablo 1
19'uncu Yüzyıldaki Muharebe Gemisinin Ana Unsurları



1.3. Gemi Sınıfları

19'uncu 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. Muharip 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'uncu yüzyıl modernleşmesinin “girift” yönünü temsil etmekteydi. Bu yüzden, yüzyıl boyunca denizlerde boy göstermiş gemi sınıflarıyla ilgili karışıklığı giderme maksatlı değerlendirilme yapılması bu aşamada önem arz etmektedir.

1.3.1. Kruvazör

Kruvazör, Deniz Harp Tarih’inde en uzun geçmişe sahip terimlerden biri olmakla birlikte çağlar boyunca farklı evsafalarda ancak benzer görevleri üstlenmiş bir muharip gemi sınıfı olmuştur. “Kruvazör” (*cruiser/croiseur*) kelimesi, yelken devrinde herhangi bir muharip gemi için geçerli olan bir sınıflandırmadan öte ana muharip filonun dışında, bağımsız bir şekilde operasyon icra eden gemilere biçilen rolleri tanımlamada kullanılan genel bir terminolojydi. 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 muharip filosuyla ilk teması kuran ve onunla ilgili bilgileri kendi filosuna ileten stratejik bir işlevi de vardı (Bruce ve Cogar, 1998: 93). 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.

Yüzyılında ikinci yarısında hızlı teknolojik değişimin karışıklığı ortasında denizci devletler, ticaret harbi (*guerre de course*) icra edecek, gerektiğinde ana muharip 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 (Lautenschlger, 1984: 22-23).

Muharebe gemisini andıran ancak ondan daha hafif silah ve zırh donanımına 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 (Mercan, 2014a: 96).

Kruvazörün gelişim seyri, ekseriyetle ait olduğu dönemin muharebe gemilerinin teknolojileriyle eş güdümlü ilerleyerek muharebe gemisinin göreceli kuvvetli yanlarını kendi bünyesinde toplamasını sağlamıştı. Örneğin 19’ncü yüzyılın ortalarında muharebe gemisi evsafındaki zırhlı fırkateynler (*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 adeta zırhlı az daha cılız olan bir muharebe gemisine dönüşmesine yol açmıştı (Mercan, 2014a: 97).

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 (CB,1315: 274). Sürat ve ekonomik nedenlerden ötürü zırhtan (kısmi zırh) feragat edilmiş olan bu kruvazörlere “korumalı-muhafazalı kruvazör¹³” (*protected cruiser*) ya da İngiltere’deki Elswick tezgâhlarında inşa edildiği için “Elswick Kruvazörleri” (*Elswick Cruiser*) denildi (Sondhaus, 2001: 87, 96). 1890 ile 1905 yılları arasında inşa edilen bu sınıf gemilerin en önemli kabiliyeti, ticaret filolarını tahrip edebilmek veya korumaktı (Gövül, 1948: 57).

Aynı dönemde çelik metalürjisindeki gelişmeler, zırhın kruvazörlerde çok daha etkili ve yaygın bir şekilde kullanılmasını sağlamıştı. Fransızların çelik zırhlı kuşak şeklinde (*belt armor*) gemi bordasında ve korumalı kruvazördeki gibi güverte zırhına tatbik

¹³ Cerde-i Bahriye’nin Fî 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”.

etmeleriyle 1895 yılında inşa ettikleri ve meşhur Fransız gemi inşa mühendisinin ismini taşıyan *Dupuy de Lôme* ilk zırhlı kruvazör (*armored cruiser*) örneğini teşkil etmekteydi. Fransızların İngiliz denizaşırı 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 (Osborne, 2004: 47-48).

Tablo 2
Kruvazör Sınıfları ve Bu Sınıfların Hüküm Sürdüğü Yıllar

	1850	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	1945

Kaynak: (Mercan, 2014a: 98).

1.3.2. Fırkateyn

Fırkateyn, 18'inci yüzyıldan itibaren kullanılan hızlı, hafif tonajlı ve tek top güverteli muharip gemi tipi olmuştur. Aslında fırkateyn terimi de kruvazör gibi 16'ncı yüzyıldan beri uzun menzilli devriye, keşif ve ticaret harbi görevlerini icra eden farklı tipteki gemiler için de kullanılmıştır (Bruce ve Cogar, 1998: 145). 18'inci yüzyılın ortalarından sonra fırkateynlerin 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'uncu yüzyılın en önemli deniz düşünürleri arasında yer alan Sir Julian S. Corbett de fırkateynleri filonun gözleri olarak tanımlarken onları muharebe filosunu destekleyen en temel unsur olarak tasavvur etmekteydi (Corbett, 1991: 120, 125).

Napoleon Savaşları'na (1792-1815) kadar tek güverteli, üç direkli, 24 ile 44 top taşıyan yelkenli fırkateynler, hatırı sayılır yararlılıklar göstermişti. 19'uncu 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 denizaşırı ticaret filolarına refakat ve kendi karasularını koruma görevlerinde birincil platform olarak görülen fırkateynler, buhar makineleri ve yeni tip infilak mermisi atan toplarla 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'nci yüzyılın arifesinde fırkateynlerin geleneksel görevlerini kruvazörler ve muhripler üstlenmeye başlamıştı (Bruce ve Cogar, 1998: 145).

1.3.3. 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 serin torpidolarıyla donatılan gemilerdi. 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 kilometre/saat) süratiyle dönemin torpidobot tasarımlarına model teşkil etmişti (Sondhaus, 2002: 75; Brodie, 2011: 52-53).

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 kendisinden daha hantal olan ve torpidolara karşı kırılğan olan muharebe gemilerini muharebe dışında bırakmaya yönelik tasarlanan, deniz harp doktrinlerinin yeniden belirlenmesine yol açan devrimsel bir platformdu. 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 (Ropp, 1987: 112-115). Hiç şüphesiz, 20'nci 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 olarak, muharebe hattını, torpidobot gibi kıvrak ve tehlikeli platformlardan korumak için deniz kuvvetleri, torpidobotları saf dışı etme görevini üstlenecek, daha çok silahlandırılmış “muhrileri” (*torpedo boat destroyer*) geliştirmişti. Torpidobotların hücumlarına karşı muharebe hattını perdeleme ve onları atış menziline girmeden kendi toplarıyla imha etmeye yönelik olarak geliştirilen muhriler, 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 (Lyon, 1992: 137-139).

Muhribin ilk örneği de yine İngiliz tezgâhlarında 1885 yılında inşa edilen HMS *Swift* gemisiydi. Bu gemi ilk olarak torpidobot olarak sınıflandırılrsa da 125 tonluk deplasmanıya ondan çok daha ağır ve altı adet 47 milimetrelik (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 deplasmanıya HMS *Swift*'ten çok daha büyük olan HMS *Rattlesnake* torpido gambotunu denize indirdi. 19 knot (yaklaşık 35 kilometre/saat) süratiyle torpidobotlardan daha yavaş seyir etse de taşıdığı bir adet dört inçlik (101,6 mm.) ve altı adet 47 milimetrelik (3-pounder) seri ateşli toplarıyla torpidobotlara karşı önemli miktarda ateş gücünü elinde bulundurmaktaydı (Tucker, 2000: 173).

Muhipler, 19'uncu yüzyılın sonundan 20'inci 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 muhiplere karşı da “torpido kruvazör” (*torpedo cruiser*) veya “hafif kruvazör” (*light cruiser*) geliştirildi (Osborne, 2005: 23-30). Her bir yeniliğin karşısına başka bir yenilikle karşı gelmeye dönüşen bu rekabet, dönemin silahlanma yarışının alevlenmesine kayda değer ölçüde katkı sağlamıştı.

1.3.4. Denizaltı

Denizaltının icadıyla ilgili kesin bir tarih bilinmemekle beraber denizin altına dalabilen araçların tasarımlarının 15'nci 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 Efendi¹⁴ gibi araştırmacılar denizaltı gemisini, denizler altındaki

¹⁴ Seyid Vehbi Hüseyin'in Surnamesi'ne 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

yaşama karşı duyulan ve onu gözlemlene arzusuna bağlı kalarak geliştirmişlerdi. Ancak nerdeyse 19'uncu yüzyıla kadar denizaltı gemisi deneysel bir araç olarak kalmış; gelişim rotasında oldukça ağır bir yol izlemişti (Mercan, 2012: 10, 38).

19'uncu yüzyılda denizaltının başarılı bir harp silahı olarak kullanılması Amerikan İç Savaşı koşullarında gerçekleşebilmişti¹⁵. 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 (*spar torpedo-seren torpidosu*) ile silahlandırılmış CSS *Hunley* denizaltısıyla 17 Şubat 1864'de Charleston Limanı'nın 6 kilometre açığında demirli vaziyetteki bulunan USS *Housatonic* uskurlu şalopasını¹⁶ batırarak yaptıkları başarılı taarruzdu. CSS *Hunley*, pruvasında mahmuz gibi bağlı serenin ucundaki patlayıcıyı USS *Haustonic* şalopasının sancak kış tarafına saplayarak patlatmıştı. Bombanın tetiğine bağlı ipin denizaltının geri hareketiyle (*tornistan*) aktif olmasının ardından infilak gerçekleşmişti (Horton, 1973: 28). 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'uncu yüzyılın sonlarına doğru giderek hız kazanmasıyla birlikte neredeyse günümüzdeki görünümüne yaklaşmışlardı. İngiltere'nin geleneksel deniz gücüne "dalgakıran" oluşturması adına büyük ümit beslenen bu silahların, bir an evvel deniz harbinde iş görebilir seviyeye getirilmesi hedeflendiyse de

şeklinde bir sandal boy göstermişti. Yazılanlara göre, sandal tersane koyundan çıkarak tersane bahçesinde Aynalıkavak Kasrı'nın önüne gelerek dalmış, bir müddet sonra padişahın 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 Vehbî'nin Surnamesi'nde kayıtlıdır, bkz. (Vehbî, 2008: 382). Bu olay, Türk denizaltıcılık tarihindeki ilk ve sonuncu başarılı olan dalış denemesi olarak tarih sahnesinde yerini almıştır (Metel, 1960: 1).

¹⁵ Daha önceki örnekler için bkz. (Mercan, 2012: 11-15).

¹⁶ Küçük yelkenli ve ambarsız gemilerden olup, iki direkli muharip gemidir. Daha geniş bilgi için bkz. (Uzunçarşılı, 1988: 466; Nutkî, 2011: 271).

hem tahrik sistemi hem de dalış kabiliyetleri açısından tatmin edici düzeyde olmadıkları kısa sürede anlaşılıyordu (Dümer, 1944: 20).

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 çözülemeyen kronik denge sorunları da askerî uzmanlar tarafından bu gemilere yalnızca sahillerde kıyı savunması nevinde operasyonel yarıçapı dar olan taktik görevler biçilmesine yol açmıştı.

Ne var ki 20'inci 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 büyütme, seyir ve silah sistemlerini de 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 (Mercan, 2012: 17).

1.4. 19'uncu Yüzyılda Denizcilik Alanındaki Stratejik Mülâhazalara İki Karşıt Örnek: *Mahan & Jeune École*

19'uncu yüzyıl boyunca endüstri çağının teknolojik getirileri, gemi sınıfları ve deniz taktikleri açısından da bir devrim niteliğindedir. Ahşap pruva hattı kalyonlarının yerini çelik zırhlı muharebe gemilerinin almasıyla donanmalar, yeni tahrik sistemleriyle daha hızlı ve esnek, diğer tarafla çağdaş toplarla da daha öldürücü bir görünüme bürünmüştü. Bu durum diğer bir yanıla stratejik ve taktik mülâhazalarda 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 deniz aşırı 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 (Palmer, 2007: 210-214).

Hiç şüphesiz 19'uncu yüzyıl aynı zamanda deniz düşünürleri nazarında da altın bir çağı temsil etmekteydi. Yüzyıl boyunca seyrek ve kısa süreli meydana gelen deniz muharebeleri, deniz subayları için de bu muharebelerdeki tecrübe ve değerlendirmelerini aktarabileceği uzun bir barış dönemini 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 (Palmer: 215).

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 çığır açan kitabı, 1890 yılında basıldığında başta ABD olmak üzere İngiltere, Almanya ve hatta Japonya’da büyük yankı bulmuştu (Sprout, 2007: 539).

İlginç bir şekilde, Mahan’ın 17’inci yüzyılın ortalarından 18’inci 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 (Hubson, 2002: 82-83).

Amiral Mahan’ın tarihi çalışmaları ve ortaya attığı deniz gücüne yönelik öğretileri, muharebe filosu taraftarlarına da kendi görüşlerini destekleyen önemli tezler sundu. Muharip 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 birinci sınıf ana muharebe gemilerinden müteşekkil filoların deniz egemenliği (*sea power*) için hayati önem arz etmesi düşüncesi Lawrence Sondhaus’un deyimiyle “Muharebe Gemisi Rönesansı”nın coşkusunu daha da arttırarak Emperyalizm Çağı’nda deniz yayılcılığının alevlendirilmesinde belirleyici bir etkiye sahip olmuştu (Sondhaus, 2001: 106).

Mamafih Mahan, deniz harbinin genel prensiplerini anlamak için en öğretici yollardan birinin geçmişin deniz tarihinin incelemesi olduğunu iddia etmekteydi. Ona göre, geçmişe dönük askeri 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'uncu yüzyılın modern askerî uygulamaları için de önemli dersler sağlayabilirdi (Mahan, 2007: 3).

Mahan'a göre, Kürek Devri kadırgaları ile Yelkenli gemilerin, buharlı gemilere benzer ortak karakteristik yönleri bulunsa da bunu gereğinden fazla abartma eğilimi vardı. Mesela, kadırgalar ile buharlı gemilerin rüzgârdan bağımsız bir tahrik gücüne sahip olması, gemilerinde denizde hareketten sakıt kalmaması anlamında ortak bir benzerlik olarak telakki edilse de kadırgaların 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: 6-7).

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. Oysa ki askeri tarihin bütün deniz mücadelesini kapsayan temel stratejik prensipler hiçbir şart altında değişmeyecekti (Mahan:7-8).

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 kuvvetleri ile ilgili milli siyasetlere, deniz ticaretine ve deniz aşırı üslere bağlıydı. Öte yandan deniz taktiği, muharebe başladıktan sonraki harekâtle ilgili bir anlamda silah kullanma sanatıydı. Bu minvalde, deniz stratejisi kalıcıydı; taktik ise teknolojik gelişmelere paralel olarak dönüşüm geçiren silahların değişimine açıktı (Sprout: 542-543).

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

Ancak çok geçmeden, 19'uncu yüzyılın ikinci yarısında sanayi çağının 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 (Ropp, 2007: 571).

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 eseri idi. 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 çerçevesi oluşturan bu fikirlerin başında; kruvazörle icra edilecek ticaret harbiyle (*commercial warfare*) ulaştırma hatlarına darbe indirmek suretiyle uzun vadede düşmana diz çöktürülmesi öngörülmekteydi (Roksund, 2007: 1-2).

Baron Grivel'in fikirlerinden de önemli ölçüde ilham alan ve bunların günün şartlarına göre revize eden Amiral Théophile Aube, Jeune École stratejisinin teorik altyapısını, endüstri çağının yeni silahlarından olan torpidobot, torpido ve kruvazörün kullanımına yönelik pratikler üzerine inşa etmişti. Bir yönüyle Théophile Aube'nin demir zırhlı muharebe gemilerinin etkinliğini küçümsemesi ve yerine torpidobot ve açık deniz ticaret gemilerinden oluşan filotillalara önem vermesi, İngiltere'nin kurmuş olduğu sömürge ve deniz tekeli yıkılmaya yönelik "anti-İngiliz" bir ekolün ortaya konulmasına ön ayak olmuştu (Sondhaus, 2001: 110).

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 sürdürülebilirliğini kaybetmişti. Amiral Aube'nin diğer stratejik düşünürlere göre en büyük avantajı, 1886 yılından sonra Deniz 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 olmuştu (Hill, 2000: 94-95).

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 dayanmaktaydı. 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 amaçlanmaktaydı (Roksund: 8).

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 (Sondhaus, 1994: 95). 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 olan deniz ticaretini yok etme fikri iktisadi yönden de elverişli bir taarruz yöntemiymişti (Sprout: 558). Yelken döneminde başarısız olan ticaret harbi fikri, 19'uncu 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 torpido 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 (Ropp, 2007: 572-575).

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 gemileri, torpido ağları, elektrikli ışıldaklar ve orta kalibreli seri ateşli toplar¹⁷ sayesinde torpidobotlardan gelebilecek taarruzlara karşı önemli bir manevra ve taktik üstünlük elde etmişti (Mercan, 2014b: 100, 110). Lawrence Sondhaus’un (2003) “*Fransız Jeune École’ün ölümüne katkıda bulunan teknolojiler*”

¹⁷ 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, 2002: 156; Gövül, 1948: 32).

olarak tasvir ettiği birçok gelişmenin menşinin de Fransız olması dikkate değerdi. Fransız yapımı dumansız barut ve zırh delici elik mermiler sayesinde büyük toplara sahip muharebe gemileri ana vurucu güç olarak esas kabul edilip yeniden popüler olmasını sağladı (s. 192).

Jeune  cole'n okşyle ilgili Richard Hill'de (2000) 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 oluşturılmaktan uzaktı. Aynı şekilde, Jeune  cole'n 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  cole'n kan kaybetmesinde büyük olde etkili olmuştu (s. 95).

BÖLÜM 2: SULTAN II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ DONANMA STRATEJİSİ

“Gerçeği daha güçlü olarak vurgulamak için, tarih hem stratejik çalışmaları tavsiye eder, hem de savaş prensiplerini ortaya koyduğu gerçeklerle resmeder.” (Mahan, 2007: 13)

“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.” (Râmi Paşa, 2011: 49)

19’uncu 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 ıslahına yönelik bir dizi modernizasyon faaliyetiyle başladı; ancak demir zırh döneminde mali ve siyasi istikrarsızlıklardan dolayı yeni teknolojiye uyum sağlama imkânını bulamamıştı.

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 bahriyenin 19’uncu yüzyıl boyunca kronik sorunu olan teknik personelin kifayetsizliği olacaktı (İhsanoğlu, 1995: 16).

2.1. Sultan Abdülaziz Dönemi’nden Devralınan Miras

Osmanlı Bahriye ileri gelenleri, endüstriyel devrimin ilk geniş çaplı çarpışmalarından biri olan Kırım Savaşı’ndan sonra yeni bir donanmaya ihtiyacın hâsıl olduğunu kavramış ve bu suretle Avrupa’daki buhar makineleriyle mücehhez zırhlı gemilerin teşkilini de yakından takip etmişti (Bektaş, 1995: 137, 195). 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 (Yener, 2010: 58).

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 tedariki, Sultan Abdülaziz'in öncelikleriydi (BOA, İ.DH. 595/41406). İngiltere'nin ortaya koyduğu "güçlü donanma imajı" örneği, Osmanlı Bahriyesi'nin teşkili için de temel parametre olmuştu. 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 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 (Gencer, 2001: 316-317, 327). Aynı zamanda Avrupa'daki denizcilik alanındaki gelişmelerin takip edilmesi, yeni teknoloji silah ve teçhizatın tedariki ve etkin bir şekilde kullanılması için Bahriye Meclisi bünyesinde bir "Islahat-ı Bahriye Komisyonu"¹⁸ kurulması girişimi bilinçli bir çabanın ürünüydü (BOA, MKT. MHM. 438/35).

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 lağımcılarından Osmanlı Donanması'na alınması için Tersane, Tophane ve Erkan-ı Harbiye subaylarından müteşekkil bir komisyon kurulması kararlaştırılmış ve bu komisyonu desteklemek amacıyla Tophane Müşiriyeti, Seraskerlik ve Bahriye Nezareti'nin iş birliği içinde olması önerilmişti (BOA, MKT. MHM. 446/42).

¹⁸ Bahriye Komisyonu'nun teşkili hakkında daha detaylı bilgi için bkz. (Gencer, 2001: 330).

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) 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 (BOA, MKT. MHM. 273/46-269/67). 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 efradına eğitim verecek kabiliyete erişmesi, Sultan Abdülaziz nezdinde donanma modernizasyonunun bir diğer ayağını teşkil etmekteydi (DMA, MKT. 139/9A).

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 hazineden gereken ödeneğin aktarılmasına vurgu yapılmaktaydı. Bu ödeneğin, eldeki gemilerin "*Düvel-i Bahriyelerin*" gerisinde kaldığından dolayı gerekli tadilleri için de kullanılması söz konusu olduğu, bahsi geçen tartışmanın bir diğer maddesiydi (BOA, İ.MMS. 25/1082).

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 Şurayı 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 (Kurtoğlu, 1935: 59).

2.1.1. İngiltere'den Tedarik Edilen Zırhlılar

Avrupa'daki zırhlı batarya firkateynlerinin (*broadside ironclads*) neredeyse benzeri ve dönemin en çağdaş gemileri sayılan 6.400 tonluk Osmaniye Sınıfı dört adet zırhlı firkateyn (*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 kilometre/saat) sürata erişebilmekteydi. Osmaniye Sınıfı zırhlılarda, 150 librelik 14 adet top, ambara; daha ağır olan 300 librelik iki adet top da güverte üzerinde barbet içine yerleştirilmişti (Barry, 2001: 97; Kurtoğlu, 1935: 59).

İlk siparişlerin ardından, 7 Mart 1869 tarihinde Sultan Abdülaziz, İngiliz tezgâhlarına zırhlı korvetlerden müteşekkil ikinci parti zırhlı siparişi için onay vermişti (BOA, İ.HR. 236/13966). 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 top, bedeli Bahriye Nezareti tarafından karşılanmak suretiyle Armstrong Firması'ndan temin edilmişti (BOA, MKT. MHM. 433/21). Siparişi verilen korvetlerin, zırhlı firkateynlere 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 Amire bünyesinde inşa edilen ilk zırhlı gemiydi (Kurtoğlu, 1935: 60; Langensiepen ve Güteryüz, 1995: 138; Sondhaus, 2001: 90).

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 firkateynleriyle ilave olarak İngiliz Samuda & Son Firması'ndan 4.870 tonluk *Peyk-i Şeref* ve *Burc-ı Zafer* adlı iki zırhlı korvet¹⁹ sipariş edildi (BOA, HR. SFR.3. 194/38). 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 (BOA, MKT. MHM. 478/30; BOA, HR.

¹⁹ Tedarik edilen korvetlerin teknik malumatları için bkz. (Kurtoğlu, 1935: 61).

SFR.3. 194/38). 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 fırkateydi. 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 (Sondhaus, 2001: 123).

2.1.2. Fransa'dan Tedarik Edilen Zırhlılar

İngiltere'ye yapılan ilk parti zırhlı siparişinin ardından 1867 yılında Fransa'nın La Sayne tezgâhlarında inşa edilen *Asar-ı Teyfik* barbet bataryalı zırhlı fırkateyni (*barbette battery ironclad*) de donanmaya katıldı. Gemi, ilk olarak *İbrahimiye* ismi altında Mısır Hıdivi tarafından ısmarlanmış; ancak İngiltere'nin müdahalesi sonucu Osmanlı Bahriyesi'ne devredilmişti. 4.787 tonluk *Asar-ı Teyfik*, 15 cm (6 inç) kalınlığında demir zırhla mücehhezdi ve barbetteki altı adet 250 librelik topa ilave olarak güvertesinde iki adet 200 librelik topa sahipti (Langensiepen ve Gülerüz, 1995: 136-137). 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 teşebbüsleri²⁰ 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 (Kurtoğlu, 1935: 60).

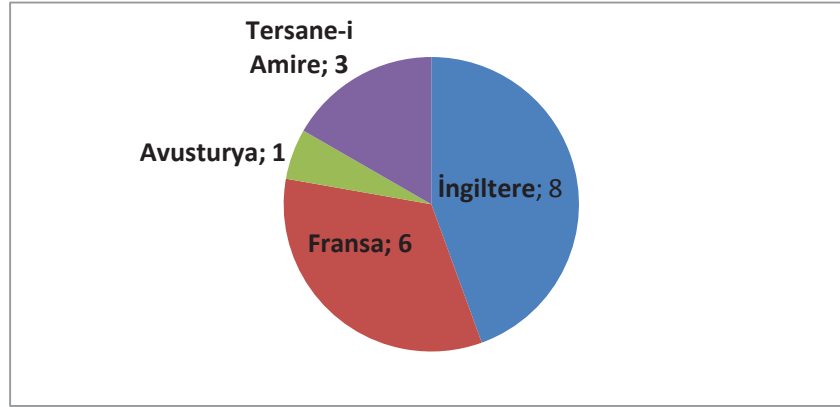
2.1.3. Avusturya'dan Tedarik Edilen Zırhlılar

Sultan Abdülaziz'in donanma programındaki zırhlı tedariki 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 (Greene ve Massignani, 1998: 358). 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 (Batmaz, 2002: 201).

²⁰ Bu teşebbüslerden biri Osmanlı Bahriye'sinin, 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).

Aslında bütün bu gelişmeler, başta Sultan Abdülaziz olmak üzere Osmanlı Bahriye Nezareti'nin, Balkan Devletleri ve Yunanistan'ın²¹ deniz gücü oluşturma çabaları ve Rusya'nın büyük bir zırhlı donanma kurma²² teşebbüslerine 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 (Örenç, 2013: 142). 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 Tedarik Edilen Zırhlılar



²¹ 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, 2001: 73-107).

²² Rus İmparatorluk Bahriyesi (*Imperial Russian Navy*) 1853 ile 1860 arasında yelkenden buhar dönemine geçişi sağlamış; Paris Antlaşması'nın gereği olarak Karadeniz'de bir tehdit oluşturacak 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 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. (Kipp, 1994: 115-139).

2.2. 93 Harbi ve Osmanlı Bahriyesi'ndeki Stratejik Etkileri

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 bulmuştu (Georgeon, 2011: 18-19)²³.

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 deniz gücüne sahip Osmanlı donanmasına karşı alışılmadık dışında bir mücadele vermesini gerekli kılmaktaydı (Sondhaus, 2001: 227). 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 (Speller, 2014: 60).

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 (BOA, HR. SFR.3. 254/71). Ayrıca üretim aşamasına geçilinceye kadar Thornycroft Firması'dan 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 vermekteydi (Grant, 2007: 93). Diğer taraftan Rus İmparatorluk Bahriyesi, Karadeniz'de bulunan büyük posta ve yolcu vapurlarına da icabında dört torpidobotu güvertesinde yerleştirilebilecek şekilde

²³ Dönemin siyasi gelişmeleri ve Osmanlı Devleti'nin genel durumu ile ilgili bkz. (Pears, 1917: 16-34).

taarruzun yapılacağı bölgeye kadar taşıyabilecek tadilatları da yapmıştı (Stern, 2008: 20). Ayrıca Ruslar, envanterlerindeki 1.500 tonluk buharlı ticaret gemileri de dâhil olmak üzere, irili ufaklı pek çok gemiyi torpido atabilecek kabiliyete kavuşturmuştu (Sondhaus, 2002: 89). 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 (BOA, HR. SYS. 1237/12).

Bununla birlikte ABD'deki Sovyet Ordusu ile ilgili önemli analistlerden biri olan Profesör Jacob W. Kipp, Rus kaynaklarına dayandırdığı eşsiz makalesinde, 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 içermektedir (Kipp, 1989: 5-6).

Osmanlı Donanma'sının abluka hattını yaracak ve Osmanlı zırhlı filosunu tacize yönelik olan bu operatif tertiplenmenin mimarı Yüzbaşı Stepan Osipovich Makarov'du. Daha sonra amirallik rütbesine 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 (Grossman, 2007: 210). 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 harbine²⁴ benzeterak manevra odaklı taarruz silsilesinin düşman filosunun muharebe esnasında harekât yarıçapını (*radius of action*) kısıtlamanın dışında, torpidobotların ortaya koyduğu yüksek risk unsuru düşman ablukasının sürdürülebilirliğini kuşku hâle getireceğini iddia etmekteydi (Makarov, 1990: 17, 63, 237, 266, 267). 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 yansıtmaktaydı (Papastratigakis, 2011: 50).

Osmanlı Bahriyesi, 93 Harbi başladığında Sultan Abdülaziz döneminde tedarik edilen donanmasını²⁵ 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 muharip gemilerinin abluka haricine çıkmasını engellemekti (DMA, MKT. 256/1). Bahriye tarafından uygulanacak abluka hattının muhafazası için Osmanlı Filosu'nun, üç fırka²⁶ (*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 harekâtlara 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 (BOA, İ.DH. 752/61381). Osmanlı Filosu, Karadeniz'deki taarruzî görevleri dışında demiryolunun olmadığı

²⁴ Torpido taarruzu yaklaşımı ile Gerilla Harbi (*Guerilla Warfare*) arasında oldukça yakın benzerlikler kuran Makarov, organizasyondan yoksun Rus denizci karakteriyle örtüşen ve gerilla prensipleriyle yoğrulmuş bir harekât şeklinin üstün düşman deniz gücüne karşı etkili olmanın yegâne yolu olarak görmekteydi (Makarov, 1990: 267). Modern deniz harp doktrininde Gerilla Harbi rakibin deniz erişimini engellemeye (*sea denial*) yönelik faaliyetler olarak da tanımlanmaktadır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. (Speller, 2014: 98).

²⁵ 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 nakliyatta kullanılmak üzere ihtiyattaydı. Ayrıntılı cetvel için bkz. (Kurtoğlu, 1935: 63-64; Langensiepen ve Güteryüz, 1995: 194).

²⁶ 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 Tefik* zırhlı firkateyni, *Feth-i Bülend*, *Mukaddeme-i Hayr* zırhlı korvetleri ve bir vapurdan müteşekkildi. Bkz. (DMA, ŞB. 122-86A).

çatışma bölgelerine asker, iaşe ve ikmal malzemesi²⁷ taşıyan konvoyların güvenliğini sağlamaya yönelik savunma görevleri de üstlenmişti (Kurtoğlu, 1935: 86).

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 arttırılması için de gemi ve personel takviyesi yapılması uygun görülmüştü (DMA, ŞB. 116/63A). 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 (Şirokorad, 2009: 416; Kurtoğlu; 89). Ayrıca Tuna Filosu, gece ve gündüz deniz trafiğini tanzim etmek, herhangi bir yabancı geminin nehre girmesine mani olmak ve gemileri icabında limanları terk etmeğe zorlamakla da yükümlüydü (DMA, EH. 6/13).

Rus Baltık Filosu'nun Akdeniz limanlarına taarruz etme olasılığına karşı Osmanlı Akdeniz Filosu'na²⁸ 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 takıntı derecesinde önemsendiği bir konuydu ve hatta bazı zamanlarda refakat görevi için Dersaadet'ten ek zırhlı talep edilmekteydi (BOA, İ.MTZ.(05) 21/937; BOA, YEE. 127/73; BOA, YEE. 1/128). Bu yüzden konvoy için tertip edilen donanma ile nakliye hizmetinde kullanılacak gemilerin erzak ve masraflarının ödenmesi bahriye tarafından titizlikle takip edilmekteydi (BOA, MKT. MHM. 481/41). Osmanlı Bahriyesi, Akdeniz ve Karadeniz filoları dışında İstanbul'da da Krupp toplarından mücehhez silahlı vapur ve eski gemilerden müteşekkil küçük bir ihtiyat filosu bulundurmaktaydı. Bu filonun en önemli vazifesi boğaz tarafında özellikle İstinye, Tarabya, Arnavutköy açıklarında karakol görevi ve ayrıca gerektiğinde asker ve iaşe nakil görevleri icra etmektir (DMA, ŞB. 122/86A)²⁹.

²⁷ 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, pp.17-38.

²⁸ Akdeniz Filo, *Mesudiye*, *Orhaniye* zırhlı firkateynleri, *Beyrut* ahşap korveti ve iki adet ahşap vapurdan mürekkepti. Detay için bkz. (DMA, ŞB. 122/82A).

²⁹ Belgede Dersaadet'te bulundurulacak filonun *Aziziye*, *Mecidiye* zırhlı firkateynleri, *İclaliye* zırhlı korveti dışında 24 parça silahlı uşkuna ve vapurdan mürekkep olduğu belirtilmektedir. Aynı husustan Fevzi Kurtoğlu da bahsetmiş ancak verdiği yer ve gemi isimleri Deniz Müzesi arşiv kayıtlarıyla uyuşmamaktadır. Bkz. (Kurtoğlu, 1935:120).

Deniz Ablukası (*naval blockade*), 18 ve 19'uncu 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 hareketsiz bırakılması yatmaktaydı (Corbett, 1991: 183; Symonds, 2009: 33, 61). İngiliz deniz stratejisinin en önemli nazariyelerinden biri kabul edilen abluka, Bağımsızlık Savaşı'nda Amerikan korsanlarına (*American privateers*) karşı ve Napolyon 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 (Davis ve Engerman, 2006: 118, 121).

Bu savaşta abluka kırııcı görevi üstlenmiş ve daha sonra 1868'de bahriye livası rütbesiyle Osmanlı Bahriyesi'ne göreve başlayan Augustus Charles Hobart ya da Osmanlı Bahriyesi'ndeki adıyla "Hobart Paşa", abluka konusundaki deneyimlerini Girit Donanmayı Hümâyûn kumandanı sıfatıyla Girit'teki ayaklanmaya karşı uygulayarak Rum teknelerinin³⁰ adaya yardım götürmesini engellemişti (BOA, İ.MTZ. GR. 12/359; BOA, HR. TO. 451/53). 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 oluşturmaktaydı (BOA, İ.DH. 585/40744).

Bir yanıyla Osmanlı Donanma'sının uyguladığı "*usûlü'l abluka*" Rus İmparatorluk Bahriyesi'ne Whitehead'in Fiume'deki fabrikasının büyük miktarda satın aldıkları torpidoları kullanma fırsatı tanımıştı (BOA, HR. SYS.1239/63). Böylece mayın ve hareketli torpidoyu Osmanlı ablukasını kırmakta ana silah olarak benimseyen Rus İmparatorluk Bahriyesi, Batum ve Sünne limanlarında bulunan Osmanlı zırhlılarına karşı torpido taarruzu icra etmek üzere harekete geçmişti. Tuna ve Batum açıklarında Rusların torpido taarruzu yapacağı istihbaratını alan Osmanlı Bahriye yetkilileri (BOA, HR. TO.128/58; DMA, ŞB. 105/153A; DMA, MKT. 252/41), filoların korunması için gerekli önlemleri³¹ almış; Rus İmparatorluk Bahriyesi, Yüzbaşı Makarov komutasındaki

³⁰ Rum teknelerine karşı abluka hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. (Hobart-Hampden, 2010: 206).

³¹ Hobart Paşa anılarında demirli Osmanlı Filo'sunu torpido taarruzlarından korumak için zırhlı gemilerin etrafına nöbetçi filikalarıyla kordon altına alındığını; taarruz eden torpidobotun uskuruna dolanıp rotasını

Whitehead torpidosu atabilen dört torpidobotu taşıyabilen, silahlı *Velikit Knyaz Konstantin* vapuruyla³² birçok defa sonuçsuz torpido taarruzuna girişti³³. Bunlardan en öne çıkanı 10 Haziran 1877 tarihinde Sulina açıklarında demirli vaziyetteki zırhlı *İclaliye* Korveti üzerine yapılan başarısız torpido taarruzuydu. Rus torpidobotunun attığı torpido, *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 (DMA, MKT. 249/166).

25 Mayıs 1877'de Baltık'tan demiryolu ile getirilen seren torpidosuyla (*spar torpedo*) donatılmış *Tsarevna*, *Xenia*, *Tsarevitch*, *Djigit* adlı torpidobotlardan müteşekkil Rus nehir gücünün, Tuna'da Maçın önünde demirli bulunan *Feth-ül İslam* ve *Seyfi* zırhlı monitörlerine karşı giriştikleri hücum, tarihteki ilk geniş çaplı torpidobot taarruzuydu. 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 (Greene ve Massignani, 1998: 360). Rus İmparatorluk Bahriyesi'nin uyguladığı *coup de main* torpido harekâtı Osmanlı Bahriye ricali üzerinde ciddi bir endişeye yol açtı. Öyle ki *Seyfi* monitörünün süvarisi bahriyeden kovulmakla kalmayıp komidora da sekiz ay kale hapsi verildi (DMA, MKT. 252/41). Ayrıca gece icra edilen bu taarruzların önüne geçme maksatlı olarak sulh yapılana kadar gemilerin geceleri boğaz ve limanlara sokulmaması kararı alındı (DMA, MKT. 249/153).

Daha sonra Batum'a yapılan iki torpido taarruzunun ardından Rus vapurlarının “*mazarrât ikalarına mâni olmak üzere*” abluka haricine çıkarılmamaları için daha sıkı

bozacak veyahut ilerlemesine mani olacak şekilde halatlar gerildiğinden bahseder (Hobart-Hampden, 2010: 157). Ayrıca Batum'un sahillerine torpidobot taşıyan, silahlı Rus vapurlarından korumak için Mirliwa Ahmed Paşa komutasında *Avnillah* ve *Muin-i zafer* zırhlı korvetleriyle *Şehper* vapurunun asker ve teçhizatla donatılıp bölgeye sevkine karar kılınması da bir askerî önlem olarak değerlendirilebilir (BOA, İ.MMS,55/2507).

³² Odessa Denizcilik Şirketi'ne ait Karadeniz'deki en büyük yolcu vapuruydu. 93 Harbi'nden hemen önce dört torpidobotu taşıyabilecek şekilde tadilatından geçirilerek bir yardımcı gemiye (*tender*) dönüştürüldü. Daha geniş bilgi için bkz. (Sleeman, 1880: 195).

³³ Rus İmparatorluk Bahriye'sinin başarısız olduğu torpido taarruzları hakkında bilgi için bkz. (Kurtoglu: 93,105; Hobart-Hampden: 217-220; Stern:18-20; Sleeman: 311-320).

önlemler alındı (DMA, MKT. 256/1). Ne var ki 25 Ocak³⁴ 1878’de Makarov komutasındaki, Whitehead torpidosu ile teçhiz edilmiş *Çesme (Tchesme)* ve *Sinop (Sinope)* motorbotlarının Batum Limanı’nda 73 metre (80 yds) mesafeden attıkları 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 (Branfill-Cook, 2014: 171). Makarov tarafından idare edilen bu başarılı torpedo 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 müşahede edilmesini sağlamıştı. *İntibah* gambotu deniz harp tarihi literatürüne “kendinden hareket edebilen” torpidoyla batırılan ilk muharip gemi olarak girerken gözü pek Rus bahriyeli Yüzbaşı Makarov, başarısı tüm dünyada büyük yankı uyandırmıştı (Blackmore: 334; Kipp: 6-7; Sondhaus, 2003: 191; Branfill-Cook: 171).

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 (Kurtoğlu, 1935: 122). Ruslara karşı ezici üstünlüğe sahip Osmanlı Karadeniz Filosu, düşman torpedo taarruzlarının yol açtığı kaygı ve aynı zamanda Yunanlıların askerî harekâta girişmeye yönelik hazırlık yaptığı ve silah tedarik ile ilgili istihbaratlar (DMA, ŞB. 123/36) 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 muharip gemilerini imhaya yönelik kritik manevralardan mahrum etmişti. Aynı zamanda sualtı 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 (Sleeman, 1880: 14).

³⁴ Taarruzun yapıldığı gün ile ilgili literatürde ciddi farklılıklar mevcuttur. Yerli kaynaklar 5 Ocak ile 25 Ocak tarihlerine işaret ederken, yabancı kaynaklar ekseriyetle 25 Ocak günününün 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.

Jeune École taraftarları, ucuz maliyetli Rus torpidobotlarının taciz harekâtlarıyla 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 seyri bile değiştirebileceğini tüm dünyaya kanıtladı (Sondhaus, 2002: 90).

2.3. 93 Harbi Sonrası Deniz Savunma Stratejisi ve Jeune École Doktrininin Tercih

Sultan II. Abdühamid ve Osmanlı Bahriye ileri gelenleri de askerî potansiyelde önemli bir değişikliğe işaret eden bu savaştan paha biçilmez dersler çıkardı. Sultan II. Abdülhamid 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. Abdülhamid'in 93 Harbi'nin hemen sonrasında Sultan Abdülaziz Dönemi'nde faaliyete geçen ve daha sonra çalışmasına ara verilmiş İslahât-ı Bahriye Komisyonu'nun yeniden teşkiline karar vermesi ve bu komisyonu daha etkin bir role büründürmesi bir tesadüf değildi (Batmaz, 2002: 65). 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 Osmanî*'nin güvenlik hassasiyetleriyle bağdaşacak, konjonktüre uygun bir strateji arayışı içinde olduğuna işaret etmektedir (BOA, Y.PRK. ASK. 15/64). Bilhassa Osmanlı Bahriye Nezareti'nin yönlendirmesi neticesinde kısmen müşavir subayların da içinde bulunduğu uzman personelin, 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 yanı sıra 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 muharip gemilerin top ve malzeme temini üzerinde durulmaktaydı. İlk olarak donanmada mevcut irili ufaklı gemilerin yekûnunun 95 adet olduğu ve bunlardan zırhlı olanlarının da 17 adetten müteşekkil olduğu ifade edilmekteydi. Yapılan tetkikat

neticesinde, zırhlı gemilerden *Mesudiye*, *Hamidiye*, *Asar-ı Teyfik*, *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 kullanabileceği belirtilmekteydi. Buna ek olarak Fransa’dan alınan üç korvetin düşmana karşı koyamayacağı bu yüzden nakliye gemisine dönüştürülmesi de salık verilmekteydi. 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 tâbiye edilmesi ve buna uygun miktarda (Armstrong için 140 mermi, 80 cephanesi- 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 Amire’de yapılabileceğinden söz edilmekteydi. Komisyonu en çok zorlayan husus ise zırhlı gemilerin zırhlarını kalınlaştırmak veya daha kalın zırhlı levhalarla kaplanması gerekliliğine binaen, bu tadilatların Tersane-i Amire’de yapılmasının oldukça maliyetli olacağı bu yüzden İngiltere’deki tezgâhlarda yapılmasının daha münasip olup olmayacağı ile ilgili değerlendirmelerdi (BOA, Y.PRK. MYD. 3/25)³⁵.

Bahriye’den Mâbeyn-i Hümâyûn’a 29 Eylül 1887’de gönderilen başka bir raporda zırhlı firkateynlerin muharebe kapasitelerinin günün şartlarına uygun olmadığı değerlendirilmesinin ardından Osmanlı Sınıfı zırhlı firkateynlerin eski usulde oldukları ve zırhlarının kalınlığının 4,5 pusan ibaret bulunmak hasebiyle nakliye gemisi hükmüne girmiş olduklarından bahsedilmekteydi. Buna ek olarak *Şadiye*, *Feyz-i Bahri*, *Asar-ı Nusret*, *Medar-ı Zafer*, *Tair-i Bahri* gemilerinin ziyadesiyle çürük olmalarından ötürü tamir edilmelerinin yeniden inşa edilmelerinden daha maliyetli olması ve ayrıca makinelerinin yüksek miktarda kömür sarfiyatından mütevellit 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 durulmaktaydı (DMA, MKT. 568/29A). Hiç şüphesiz tüm

³⁵ Mevcut raporun aynısı Deniz Müzesi Arşivi’nde de farklı bir tasnif altında tespit edilmiştir. Bkz. DMA, ŞB. 244/1A-B.

bu tadilatların meydana getirdiği mali yükün boyutları ve denizlerde artan Yunan ve Rus tehdidinin verdiği ciddi endişe hâli hesaba katıldığında Osmanlı Bahriye karar alıcılarının ikircikli bir durumla karşı karşıya kaldığı anlaşılmaktaydı.

2.3.1. Kıyı Savunma Doktrini'nin Jeopolitik Temelleri

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 etmekteydi (Mercan, 2014b: 103). Bilhassa 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 (Uyar ve Erickson, 2014:407-408).

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 (Quataert, 2000: 58). Nitekim Rusların Boğaziçi ve İstanbul'u işgal etmek için yapacakları *coup de main* amfibi çıkarma ile ilgili hazırlık yaptığı söylentileri (BOA, Y.EE. 46/117; BOA, Y. PRK. AZJ. 11/75)³⁶ ve günden güne artan Rus ve Yunan donanma tehdidi ile ilgili tedirginlik veren istihbarat (BOA, Y.PRK. MYD. 3/57), Osmanlı karar alıcılarını sahil şeritlerinin tehlikeye açık olması³⁷ gibi stratejik bir

³⁶ 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 donanma gerek duyulduğunun farkındaydı. Bu minvalde 1881 yılında Rus Karadeniz Filosu'nu desteklemeye yönelik bir inşa programı yürürlüğe kondu. Daha teferruatlı malumat için bkz. (Şirokorad: 443-444). Ayrıca Rus Karadeniz Filosu'nun güçlendirmeye yönelik yedi adet kalın zirha 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. (Palmer, 2002: 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).

³⁷ “*Sevahil-i memalik-i şahanenin vüsati Bahr-i Ahmer ve Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah cihetlerinin ehemmiyeti mülabesesiyle bahren temin-i tahaffuzata delalet edecek esbabın istikmali (...)*” şeklindeki ifadeyle birlikte aynı belge de uzun sahil şeritlerine sahip olmanın getirdiği güvenlik hassasiyetleri vurgulandıktan sonra bu duruma göre donanmanın takviye edilmesinin bir zorunluluk arz ettiğinden söz edilir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. (DMA, MKT. 908/15).

açmazın işkencesiyle karşı karşıya bırakılmaktaydı. Rusya ve Yunanistan'ın donanmalarını hızlı bir şekilde güçlendirmesinin, Osmanlı ricali üzerinde neden olduğu kaygı verici durum Bahriye Nezareti'nden Mâbeyn-i Hümâyûna yazılan “*husûsî*” içerikli raporda de şu şekilde ifade edilmektedir:

“Rusya ve Yunan devletleri iki üç seneden beri sufün-i harbiye i'mâlatınca yevmen fe-yevmen iktisâb-ı terkîbât ile kuvve-i bahriyelerini teksîr eylemekte oldukları ve kendi tersânelerinde geceli gündüzlü çalıştıktan mâ'adâ Avrupa'da sipârişler vukû' bulmakta idiği ataşe-navâllerle sâir mahallerden alınan ma'lûmât-ı mütevâliyeden anlaşılmiş olduğuna ve devlet-i mütecâveriyet-i müşârün-ileyhimânın erkân-ı vâkî'aları saltanat-ı seniyye aleyhinde olmak ihtimâli her bir melhûzdan efvâ olarak fevka'l-âde câlib-i nazar-i dikkat ve ehemmiyet ve onlara karşı kuvve-i bahriye-i mülûkânenin dahi teksîriyle bir derece-i ale'l-âde îsâl ve irtikâsî lüzûmu (...) (DMA, MKT. 568/27A)”

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. Abdülhamid'in üzerindeki ciddi bir kaygı unsuruydu. Sultan'ın bu endişe hâli, gerek Başbakanlık Osmanlı Arşivi gerekse Deniz Müzesi Arşivi'nde karakol hizmeti icra eden gemilerin, kıyılarına ve limanlarına yakın mahallerde seyreden İngiliz muharebe gemilerinin hareketleriyle ilgili detaylı raporların önemli bir yer tutmasından da anlaşılırmaktaydı (BOA, DH. ŞFR. 251/115; BOA, Y. PRK. ASK. 37/80; BOA, Y. PRK. ASK. 55/50; DMA, MKT. 657/99-115-153).

Bunun dışında, Sultan II. Abdülhamid'in bahriyeye, 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 (DMA, MKT. 430/121-124). Doğrusu, başta Sultan olmak üzere, Osmanlı bahriye ricalindeki bu İngiliz endişesi hiç de boşuna değildi. 1880'lere gelindiğinde, Osmanlı Devleti'nin bütünlüğüne yönelik en önemli dış tehdit; “*son dönem Osmanlı siyasetinin her yerde hazır ve nazır karabasanı*” olarak görülen İngiltere'ydi (Deringil, 2007: 86). Özellikle Mısır'ın Osmanlı Devleti'nin himayesinden savaşmadan çıkması ve Kıbrıs'ın İngiltere'ye gönülsüz bırakılması, İngiliz “Gambot

Diplomasisi”nin³⁸ parlak zaferlerine karşı Osmanlı Bahriyesi’nin mukavemet gösterecek kapasitede olmaması, bahriyenin sahillerin kontrolünü ve stratejik geçiş güzergâhları olan boğazların müdafaasını ana savunma anlayışı olarak benimsemesine yol açarak “anti-İngiliz” bir ideolojiyle hayat bulan Jeune École’ün Osmanlı’daki yansımalarını çok daha belirgin kılmıştı (Mercan, 2014b: 104).

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 korsanlık³⁹, silah 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 yanı sıra Osmanlı kıyı bölgelerindeki asayişinde bozulmasındaki en temel etkenlerin başında yer alan deniz haydutluğu ve kaçakçılık faaliyetleri genellikle payitahttan 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 (DMA, ŞB. 223/82A). 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 (DMA, ŞB. 233/36A; BOA, MV. 112/4).

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

³⁸ *Gunboat Diplomacy*: İngiltere’nin kontrol altına almak istediği devletlere karşı gerektiğinde askerî 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 (Gerace, 2004: 67).

³⁹ 16 Nisan 1856’da Osmanlı Devleti’nin de dâhil olduğu Paris Kongresi’nde kabul edilen beyanname ile korsanlık yasaklanmıştır. Aslında deniz korsanlığı ile deniz haydutluğu birbirinden oldukça farklı kavramlardır. Deniz haydutluğu (*piracy, piratrie*) 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 (Meray, 1963; 106-107).

olmak üzere toplamda 8.567 millik devasa bir kıyı hattının yeterli düzeyde korumaya dönük girişimler olarak ele alınmalıdır. (Besbelli, 1962: 69).

2.3.2. Yeni Deniz Stratejisi Tercihinde Yaşanan Finansman Sorunları

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 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 (Findley, 2010: 134). Şevket Pamuk'a göre 1870'lerin ortası, 19'uncu yüzyılı 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 etmişti⁴⁰.

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 göstermekteydi (Quataert, 2000: 71). Hiç şüphesiz ki böyle bir kurumun mevcudiyeti, sadece donanmayı değil orduyu da yeniden tertiplenip teşkilatlandırılması ve müteakip reformların uygulanabilmesi için gereken kaynaklardan da mahrum etmekteydi.

⁴⁰ 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 görece durgunluk koşullarında, Osmanlı Devleti'nin askerî harcamalarında da dikkate değer bir kısıntıya gitmesine işaret eder. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. (Pamuk, 2005: 156-160).

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 (Kennedy: 246; Pamuk, 2005: 79). Gerçekten de 1877 yılından sonra önemli kısıntılara giden Osmanlı maliyesi, ilk fırsatta bahriye bütçesinden hatırı sayılır bir tasarruf yapılması yoluna gitmişti (DMA, ŞB. 116/99A). 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 bahriyeye ayrılan tahsisat 60 milyon kuruştur. Bu tahsisatın büyük bir çoğunluğu “*zorunlu masraflar*” kalemi altında maaş, giyim, iâşe kalemlerine harcanmaktaydı. “*Diğer masraflar*” olarak görülen kısımda ise silah-gemi tedariki, inşaat ve tamirat faaliyetlerine ayrılmaktaydı. 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 hadiseler*” dahi yol açmaktaydı (DMA, MKT. 597/92).

Benzer bir şekilde “bütçe dışında sarfiyat yapılmaması” talimatları gerektiğinde fevkalade bütçe veya diğer bir tabirle ödenek dışı harcamayla girişilen çağdaş muharebe gemisi tedariki veya envanterdeki eski usul gemilerin modernizasyonuna (ağırlıklı teçhiz ve tadil) yönelik faaliyetlerin önündeki en büyük engeldi (DMA, MKT. 446/22; DMA, MKT. 194/154; DMA, MKT. 564/77C). Mali yetersizlikler, sadece donanmadaki modernizasyon faaliyetlerini sekteye uğratmakla kalmamış, zabitan maaşlarının düzenli ödenen istikrazlar karşısında aralıklı kesilmesine (DMA, MKT. 523/12; DMA, MKT. 272/72) ve hatta muharebe gemilerinde bulunan birçok personele beş ay süre ile maaş ödenememesine de neden olmuştu (DMA, MKT. 377/37). Kaori Komatsu (2001) 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 açıklamaktaydı (ss. 209-219).

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

yarısının ödenmesi ve bu ödeneğin şehremanetince tahsiline başlanan Dersaadet Emlak Vergisi tahsilâtından karşılanması durumu, hâlihazırda muharebe gemileri üzerine kurulacak, külfetli bir stratejinin de sürdürülebilirliğini ciddi bir şekilde sorgular hâle getirmişti (BOA, MV. 129/36). Bu bağlamda, Osmanlı Devleti'nin Jeune École'ü muteber bir donanma doktrini olarak ele alması, bir yanıyla mali iflasın eşiğinde olan, 1875 yılında moratoryum ilan eden Osmanlı'nın ekonomisine yük getirmeyecek en ucuz ve en etkili formülü bulma çabasıydı.

2.3.3. Jeune École Stratejisi'ne Ait Platformların Osmanlı Donanması'na Entegrasyonu

Bir taraflıyla Jeune École öğretilerinin ve ona ait platformların Osmanlı Bahriyesi tarafından benimsemesinde müşavir paşaların da oldukça etkili olduğu görülmektedir. Mesela, 93 Harbi sırasında Karadeniz Filo'sunda 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 yapmıştı (Hobart-Hampden, 1878: 383). 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 unsur sayılan uzun menzilli silahlarla donatılmış hızlı kruvazörlerin önemine de atıf yapmaktaydı. 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 değerlendirmekteydi (Hobart-Hampden, 1884: 432).

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 Amire'de kurulan komisyonun yetersizliğine işaret ederek Osmanlı Bahriyesi'nin ıslah edilmesi gereksinimini vurgulamaktaydı (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 terakkiyat-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 vuku bulacak taarruzu karşısında donanmanın müşkül bir duruma düşeceğinin de altını çizmekteydi. 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 vermekteydi (BOA Y.PRK. MYD. 1/70)⁴¹.

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 dünya bahriyelerinde geniş yankı bulduğu 1886 yılında Hobart Paşa'nın ömrünün vefa etmemesi, kendisini torpido ve onu atabilecek platformların stratejik potansiyelini müşahede 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 rütbesiyle Osmanlı Bahriyesi'nin hizmetine giren Henry Woods'a, bir süre “Woods Bey”; amirallik rütbesi tevdi edildikten sonra da “Woods Paşa” olarak hitap edildi (Woods, 1976: 17). 93 Harbi sırasında torpido ve mayınlar hakkındaki uzmanlığı ile Morris Bey ile birlikte celp

⁴¹ 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.

edilen Woods Bey (DMA, ŞB. 82/141A), boğaz açığındaki düşman mayınlarının ihracında mühim görevler alması (DMA, MKT. 278/35) dışında, Rus taarruzlarına karşı önemli limanların mayınlanması vazifesini üstlenmişti (DMA, ŞB, 116/59A). 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 (Woods; 86).

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 müşahede 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 Komisyonu (DMA, ŞB. 155/48A) ve daha sonra Eylül 1882'de Tersane-i Amire'de yer alan Torpido Mektebi'nin kurulmasında önemli isimlerden biri, Woods Bey idi (DMA, ŞB. 188/14A). Torpido mektebinde verilen teorik eğitim dışında pratik uygulamalar için de eğitimler, *Muhbir-i Sürur* ahşap firkateyninde Woods Bey eşliğinde sürdürülmekteydi (DMA, MKT. 430/254). 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 (DMA, MKT. 506/14). 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 Amire'de imal olan elektrikli torpidolar hakkında detaylı malumatlar veren *Torpido Fenni, Tedâfüü Torpidoların Beyanı* isimli çalışmasıydı (Woods, 1886).

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 meselesini oldukça ciddiye alan Sultan II. Abdülhamid, *Muhbir-i Sürur* firkateyninde torpido eğitimi icra edilebilmesi için her türlü alet ve edevatın getirilmesi⁴² ve bu konuyla alakalı

⁴² Torpido Mektebi'nde torpido eğitime yönelik olarak İngiltere'den talep edilen 800 sterlin değerindeki alet ve edevatlar 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).

Avrupa’da yayımlanan gazetelere abone olunması gibi bir dizi yenilikçi girişimi de tereddütsüz desteklemişti. Ayrıca Sultan, kendi iradesiyle Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Re’is-i Sânisî⁴³ görevinde bulunan Faik Bey’in riyasetinde bir komisyon da teşkil ederek Avrupa’daki gelişmeler çerçevesinde *Muhbir-i Sürûr* firkateyninde eğitimlerin düzenli bir şekilde icra edilmesini de sağladı (Batmaz, 2010: 73-74).

Beş aylık kurslar şeklinde icra edilen eğitimlerde, ortalama 70 zabitanın katılımı sağlanmakta ve bunlara sualtı mayın harbi ve Whitehead tarzı kendinden hareketli torpido üzerine teorik bilgiler de öğretilmekteydi (NA, ADM, 231/57, Report No:63). 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 (DMA, MKT. 639/132).

Tüm bu yapılan girişimlerin uzun vadede etkili olabilmesi için kalifiye personel düzeyinin artırılmasına yönelik torpido zabiti yetiştirme ve torpido fennini tahsil 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 (Batmaz, 2009: 66, 72).

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

⁴³ *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, 2002: 53).

denizaltılar, Osmanlı Donanma Programı'nın da en önemli parçası hâline gelmişti. Programın ilk aşaması donanmaya tedarik edilecek torpidobotların miktarı ve cinsinin belirlenmesi ve bu istimbotlarda hangi tip torpidonun kullanılacağı noktasındaydı. Bu meselelere açıklık getirilmek amacıyla 16 Aralık 1882 tarihinde bahriye bünyesinde bir komisyon teşkil edildi. Daha sonra sultana da arz edilecek olan bu komisyonun raporunda; Avrupa'da inşa edilen torpidobotların günden güne gelişmekte olduğu, bu gelişmelere ayak uydurabilmek için bahriyenin torpido ve onu atabilen platformlarla ilgili daha çok “*ihitimam ve itina*” göstermesi gerektiği vurgulanmaktaydı (BOA, Y. PRK. ASK. 18/9).

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 dört adet 93 Harbi'nde başarısız Rus taarruzları sonucunda ele geçirilen Whitehead torpidosu bulunduğu; ancak bunları atabilecek kabiliyette bir torpidobot veyahut ekipmanın olmadığı öne sürülmekteydi. Bunun dışında bir süredir General Berdan'ın kendi icat ettiği torpidoları Tersane-i Amire'de geliştirmeye çalıştığı, Şubat ve Mart aylarında torpidolarıyla denemeler yapıldığından bahsetmekteydi (NA, AD. 11931/18, Report No:4).

Gerçekten de Amerikalı subay ve mühendis olan Miram Berdan İstanbul'da ikamet ettiği süre boyunca kıyı müdafaasına yönelik olarak yeni tip bir torpido geliştirme niyetiyle Osmanlı Hükümeti 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 öngörülmekteydi (Gray, 2004: 99-101).

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 gözükteği ama pratik anlamda bir muammadan ibaret olduğundan

bahsedilmekteydi (The New York Times, 2 June 1882: 4). Aslında General Berdan'ın üzerinde çalıştığı silah⁴⁴, 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 (Sleeman: 229-230).

General Berdan'ın icat ettiği torpido ile yapılan bir dizi denemenin⁴⁵ ardından torpidoların mukavelede belirtildiği şekilde olmaması ve hâlâ tadilata ihtiyaç duyulmasının Osmanlı Bahriye yetkililerini alternatif çözüm arayışına ittiği, buna bağlı olarak Şurayı Bahriye'de tetkik edilmek üzere Whitehead'in benzeri olan Alman yapımı Schwarzkopf torpidosu hakkında malumat toplandığı da görülmekteydi (BOA, Y. MTV. 9/67). General Berdan'ın icat ettiği torpidosunda yaptığı son tadilatlarından 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 (BOA, Y. MTV. 9/75). Bu doğrultu da Osmanlı Bahriyesi, kıyı savunmasında etkili olabilecek torpido arayışını, hem Whitehead hem de Schwarzkopf Fabrikası'ndaki torpido imalat sürecini inceleme ve nezaret etme maksadıyla bir subayı da görevlendirerek sürdürmüştü (DMA, MKT. 194/217). Bahriyede yapılan tetkikler neticesinde, Schwarzkopf Torpido Fabrikası'na eğitim almak üzere "*ikmâl-i tahsîl görececek bir zabitan*" memur edilerek Avrupa'da yapılan diğer torpido çalışmalarını tetkik vazifesi verildiği de anlaşılmaktaydı (DMA, MKT. 568/29A).

Aynı şekilde ABD'de icat edilen Patrick torpidosu⁴⁶ hakkında Osmanlı Amerikan Sefareti'nden bilgi talep edilmiş ve Woods Paşa ile detaylı bir araştırma başlatılmıştı.

⁴⁴ 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 muharrikleri 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 sahilden idare olunmaktadır*".

⁴⁵ General Berdan'ın imal ettiği torpidonun tecrübeleri hakkında bkz. (DMA, MKT. 430/185; DMA, MKT. 430/197; DMA, MKT. 430/202).

⁴⁶ Gerçekte sıkıştırılmış gaz ile satıhta seyir eden (*surface-running*), kıyıdan veyahut bir bot üzerinden elektrik teli vasıtasıyla uzaktan idare edilebilen Patrick torpidosu, Amerikan Hükümeti'nin görevlendirdiği uzman komisyon incelemesi neticesinde de geliştirilmesi gereken bir silah olarak görülmüştü (Branfill-Cook, 2014: 51; The New York Times 26 September 1890; The New York Times July 24 1893).

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 anlaşılmıştı (BOA, Y. PRK. EŞA. 4/73).

Osmanlı Bahriyesi'nin torpidonun sahil savunması ve gerektiğinde çağdaş muharebe gemilerine karşı önemli bir tehdit unsuru olduğunu her yönüyle müşahede 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 (BOA, Y.PRK. EŞA. 3/23).

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 ilgilenme ve en önemlisi de denizcilik konularıyla ilgili istihbaratî bilgi toplama gibi kritik görevler üstlenmişti (Batmaz, 2007: 547).

Nitekim Osmanlı Bahriyesi tarafından Londra, Washington, Viyana, Paris, Atina ve Petersburg'da bulunan ataşenavallerinden en çok kabul gören torpidobotun hangisi olduğu, boğaz ve kıyıların müdafaası için hangi sistem torpidobotun gerektiği ile ilgili teferruatlı incelemeler dışında “*bunların hesaplı resimleriyle teferruat-ı sairesi ve bahasının mikdarı ile suret-i tesviyesi ve ne kadar müddette inşa ve teslim edileceği vasıta-ı devletleriyle admiralty canibinden istifsarı*” talep edilmekteydi (DMA, MKT. 372/69).

Torpidobotun popülerliğinin arttığı bir dönemde bizzat Sultan II. Abdülhamid'in bu silahın ülkenin güvenliği açısından ehemmiyetine vurgu yaptıktan sonra tedarikine yönelik emir verdiği, Bab-ı Aliye'ye yolladığı 28 Nisan 1883 tarihli bir yazıda açıkça görülmektedir. Yazı da “*boğaz ve limanlar ile sevahil ve sefain-i şahanenin indel-iktiza hüsn-i muhafazası zımnında torpedo istimbotlarının tedarikinin elzem olduğundan*” söz ettikten sonra ihtiyaca uygun farklı sınıflarda torpidobotun alınması buyurmaktaydı (DMA, MKT. 418/58). Bu durum bizzat Sultan II. Abdülhamid'in aynı Jeune École taraftarlarının belirlediği gibi torpidobotları sahil savunması, boğaz ve limanlar gibi

stratejik mahallerin müdafaasında donanmanın belkemiğini oluşturacak platformlar olarak telakki ettiğini de göstermektedir. Öyle ki donanma envanterine katılacak yeni torpidobotlara sahil ve boğazların müdafaası 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 (DMA, MKT. 372/69; DMA, MKT. 908/15).

Osmanlı Bahriyesi, Jeune École öğretilerine uygun olarak torpidobot dışında 19’uncu 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’nci 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 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 (Mercan, 2012: 38).

Osmanlı Devleti, en önemli istihbarat kaynağı olarak gördüğü sefaretlerindeki ataşenavaller vasıtasıyla denizaltı gemisiyle ilgili gelişmeleri oldukça özenli bir şekilde takip etmiş (BOA, Y.PRK. TKM. 46/23; BOA, Y.PRK. EŞA 46/80) 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 almaktaydı. Raporunda, Peral’ın denizaltısının tecrübe seyri sırasında gündüz vaktinde hedef gemiye torpido taarruzuna henüz girişmeden satıhtan fark edildiği; ancak geceleyin icra edilen manevralarda muvaffak olduğundan söz edilmekteydi. Seyir tecrübeleri sırasında 62 dakika boyunca su altında kalabilen denizaltının su altı sürati üç ile altı mil arasında

değişkenlik gösterdiği anlaşılmaktaydı. 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 zikredilmekteydi. 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 denizaltılar⁴⁷) mu'adil olduğu erbab-ı vukûfdan mürekkebe bir komisyon huzûrunda isbât edilmedikçe nezâret-i müşârun ileyhâ mezkûr vapuru bir kuvve-i harbiye olarak kabul edemeyeceği bî-iştibâhdır*”(BOA, Y. MTV. 45/3).

Bir tarafla tespit edilmesi zor, baskın ve sürpriz tesiri yüksek taarruzları icra etme potansiyeline malik denizaltılar, Osmanlı kıyı güvenliğinin tesisinde ve düşman üzerinde tesir ettiği caydırıcılık yönünden anahtar bir role sahipti. Bahriye miralaylarından İsmail Hakkı'nın kaleme aldığı bir raporda denizaltıların caydırıcı etkisine şu şekilde atıf yapılmaktaydı:

“behemmeâl düşman kuvve-i bahriyesine mûcib-ı havf ve dehşet-i ‘âzîme olacakları ve binâen‘aleyh mâ‘nen tesirât-ı vafireleri görüleceği emr-i âşikâr olduğu (...) (BOA, Y.MTV. 20/99)”

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 ortaya koymaktaydı (Mercan, 2012: 67).

Rüşti 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 sualtının gizleme avantajını kullanarak seyredecek ve etkili menzile eriştiği anda torpidosunu ateşleyip çatışma alanından kolayca uzaklaşabilecek kabiliyette silahlar olarak görülmeye başlandı (Mercan, 2014b: 106).

⁴⁷ 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).

Tam bu zamanlarda, Sultan II. Abdülhamid'in kendi parasıyla Nordenfelt Firması'ndan ısmarladığı iki denizaltının “*Abdülhamid*” ve “*Abdülmecid*” isimleriyle (*Nordenfelt II ve III*) bahriyeye kazandırılmasıyla Osmanlı Devleti de bu kervana katılmış oldu (BOA, Y.MTV. 23/38). 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 (Mercan, 2014b: 106).

Diğer taraftan Fransız Jeune École doktrini, kruvazörleri de İngiltere'nin en zayıf noktasını teşkil eden ticaret filolarına karşı akın harekâtlarında (*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 muharip gemi gibi hedeflere karşı adet ve sürat yaklaşımını (*nombre et vitesse*) ön plana çıkaran, daha etkili bir taarruz imkânı sundu. Jeune École'ün 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 (Roksund: 15-16; Meurer: 286).

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 denizaşırı 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 (BOA, Y. A. HUS. 250/35).

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 (Mercan, 2014b: 108).

2.4. Jeune École Stratejisi'nin Düşüşe Geçmesi ve Buna Mukabil Osmanlı Savunma Tertiplenmesi

Osmanlı karar alıcılarının Jeune École stratejisinin popülaritesinin düşüşe geçtiği yıllarda⁴⁸ onun öğretilerinin hâlâ bahriye tarafından sıkı sıkıya tatbik edildiğini ve aynı zamanda zırhlı tedarikine yönelik muharebe filosu oluşturma teşebbüslerinin de başladığı anlaşılmaktaydı. 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 müşahede edildiğini de göstermekteydi. 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 gelmekteydi.

Bilhassa 1880'lerin sonlarına doğru Osmanlı Bahriyesi'nin geleneksel rol modeli sayılan İngiliz donanma etkisinin azalması, yerine Alman teknik heyeti ve teknoloji transferine bırakmasıyla başlayan süreçte⁴⁹ 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 (Bektaş, 1995: 178-206). 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 (Ortaylı, 1983: 71).

⁴⁸ Nedenler için bkz. Birinci Bölüm'de "19'uncu Yüzyıldaki Denizcilik Alanındaki Stratejik Mülahazalar" başlığı altında Jeune École stratejisi.

⁴⁹ Süreçle ilgili en detaylı kaynaklar için bkz. (Wallach, 1985; Ortaylı, 1983; Yavuz, 2003).

Osmanlı Bahriyesi, 4 Aralık 1884 tarihinde müşavir subay olarak Tersane-i Amire'ye istihdam edilmek üzere mukavele imzaladığı Alman deniz binbaşısı Starcke'ı (DMA, MKT. 435/105) aynı zamanda bahriye ıslahat müfettişi olarak da tayin etmişti (DMA, MKT. 430/234). Daha sonra ferik rütbesine tevdi edilecek olan Starcke'nin, donanmanın genel durumu ile ilgili neredeyse haftada bir kere rapor kaleme alması ve bu raporların önemli hususlarının düzenli olarak padişaha 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*"⁵⁰ duran zırhlı gemilerin kazan ve makineleri eski olup bu hâlde en fazla 6-8 mil sürata seyredebileceği ve 14-16 mil sürata erişebilen Avrupa'daki muadilleriyle kıyas kabul edilmeyecek bir kifayetsizlikte olduğundan bahsetmekteydi. Kendisinin bu soruna yönelik yegâne çözümü ise 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 müşavirin 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 Stracke'nin raporunda belirtilen bir başka sorun ise Donanmayı 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

⁵⁰ Şamandıraya bağlı olarak veyahut demir atmak suretiyle gemiyi sabit tutmaktır. Bkz. (Nutkî: 68).

ve zırlı filonun bu mevcutla ancak top atışı yapabilecek düzeyde kalacağından söz edilmekteydi (BOA, Y. PRK. ASK. 48/76).

Ferik Starcke'nin 17 Temmuz 1890 tarihinde padişaha 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 zırlının büyük meblağlar karşılığında modernize edilmesi teşebbüsü yerine iki adet yeni usule uygun zırlının tedarik edilmesinin Osmanlı Bahriyesi açısından daha faydalı olabileceğinden söz ettikten sonra hazineden Tersane-i Amire'ye ayrılan ödeneğin donanmanın modernizasyonu için yeterli olmadığına ve buna mukabil bahriye bütçesinin mutlaka arttırılması gerektiğine vurgu yapmaktaydı. Kendisi, bahriyedeki 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 endahat) 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 etmekteydi.

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* zırlı gemilerinden müteşekkil bir seyir filo teşkil edilmesini ve bu filonun Akdeniz'in Afrika ve Avrupa sahillerinde seyir etmesi gerektiğini savunmaktaydı. Ferik Starcke, Osmanlı Bahriyesi'ndeki sahil savunması görevi üstlenen torpido filotillasına önem atfetmekle birlikte açık bir şekilde donanmanın denizlerde varlık gösterebilmesi için zırlı muharebe gemilerinden müteşekkil hem taarruz hem de savunma faaliyetleri icra edebilecek, filo seviyesinde bir görev gücüne ihtiyaç duyulduğuna vurgu yapmaktaydı (BOA, Y. PRK. ASK. 63/50).

29 Mart 1892 yılında Starcke Paşa yerine Osmanlı Bahriyesi'ne müşavir subay olarak istihdam edilen deniz binbaşı Kalau Von Hofe, daha sonra miralay kısa bir süre zarfında da mirliva rütbesiyle padişah yaveri (*Yâverân-ı Hazret-i Şehriyârî*) konumuna getirildi (DMA, MKT. 713/3A). 27 Ağustos 1895 tarihinde feriklik rütbesine terfi eden Kalau Von Hofe, istihdam edildikten hemen sonra Osmanlı Bahriyesi hakkında geniş kapsamlı tetkikata girişti (BOA, İ. TAL. 85/1313).

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 ricalisi gerekse müşavir subaylar arasında stratejik düzeyde tehdit analizi yapan ve donanmanın muharebe kapasitesi göz önünde bulundurularak ayrıntılı bir “*hâl-i harekât tasavvuru*” ortaya koyan yegâne subaylardan biri, Kalau Von Hofe idi. Adı geçen raporunda Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'ye denizlerden gelebilecek en büyük tehdidin Kuzey'de Rusya, Batı'da ise başta İngiltere ve Yunanistan olduğunu ileri sürmekteydi. İlk olarak Kuzey'den yani Karadeniz'den gelebilecek bir Rus tehdidine karşı payitahtın ve buna bağlı olarak Boğazların müdafaasının birincil öncelik olarak telakki edilmesi gerekiyordu. Nitekim Mirliva Hofe'nin Osmanlı Bahriyesi'nin Karadeniz'de görev yapabilecek kabiliyetteki gemileriyle⁵¹ Rus İmparatorluk Bahriyesi'nin Karadeniz Filosu'na dâhil ettiği ilk zırhlı gemileriyle⁵² ilgili hazırladığı mukayeseli analiz sonucunda, Osmanlı zırhlılarının ne taarruz ne de savunma kapasitelerinin Karadeniz'deki Rus zırhlıları ile baş edebilecek düzeyde olmadığı sonucu ortaya çıkmaktaydı. 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 etmekteydi. 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 sürülmekteydi. Mirliva Hofe'ye nazarında, muharebe gemilerindeki belirgin zayıflık hâli, Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'nin denizlerden gelebilecek güvenlik tehditlerine karşı gerekli tedbirleri alamayacak düzeye getirmişti (BOA, Y. MTV. 64/65). 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.

⁵¹ *Hamidiye, Mesudiye, Asar-ı Tevfik, Osmaniye, Aziziye, Orhaniye, Mahmudiye* firkateynleri, *Feth-i Bülend, Mukaddime-i Hayr, Muin-i Zafer, Avnillah, Necm-i Şevket, Asar-ı Şevket, İclaliye* ve *Hıfz-ı Rahman* korvetleri.

⁵² *Ekaterina II, Chesma, Sinop, Georgiy Pobedonosets, Dvenadsat Apostolov* muharebe gemileri.

2.4.1. Boğazların Stratejik Önemi ve Savunması

Şüphesiz ki kıyı tabyaları⁵³ veya istihkâmlar, Osmanlı Devleti'nin kıyı savunma stratejisindeki bir diğer önemli ayağı temsil etmekteydi. Özellikle 93 Harbi'nden hemen sonra İstanbul ve Çanakkale Boğazı⁵⁴ gibi kritik mevkilere konuşlandırılan modern Krupp toplarıyla mücehhez tabyaların ve sahil boyunca yerleştirilen mayınların payitahtın müdafaasında önemli savunma ağlarından birini oluşturduğu muhakkaktı (DMA, ŞB. 386/2B). Dolayısıyla, kıyı savunmasını esas alan Jeune École doktrinden bir hayli etkilenen Osmanlı karar alıcıları, donanmanın 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 (DMA, MKT. 1103/113).

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 (DMA. MKT. 733/12). Bu komisyon nezdinde bizzat Mirliva Hofe tarafından yürütülen tetkikatlar neticesinde, boğazın Karadeniz girişinden Büyükdere mevkiine kadar dört tabyadan müteşekkil kıyı tahkimatındaki 15 santimetrelik topların “*boğazın 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 varılmaktaydı. Bunun dışında, Anadolu Kavağı, Sırataş 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

⁵³ 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. (Ülkü, 2007: 76).

⁵⁴ Osmanlı kaynaklı belgelerin neredeyse tamamında İstanbul Boğazı, Bahr-i Siyah Boğazı, Çanakkale ise Bahr-i Sefid Boğazı olarak geçmektedir. Ne var ki anlam kargaşası oluşturmaması için günümüz terminolojisi kullanılmıştır.

düşman muharebe gemilerinin “boğazın ahvâl-i tabî‘iyyesi bir mani arz edemeyeceği ve mevcut topların muattal kalacağı” yorumu açık bir şekilde zikredilmekteydi (BOA, Y. MTV. 64/65). 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 gözükmemekteydi (DMA, MKT. 1604A/2).

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 ağır Krupp toplarıydı (*Krupp Heavy Guns*). İngiliz istihbarat belgelerinde bu topların 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 alınmaktaydı. Ayrıca bölgedeki tüm istihkâmlar arasında telgraf iletişimi sağlayan direk ve bağlantıların yerleri ile ilgili de bilgi verilmekteydi. 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 alınmaktaydı (NA, AD. 231/18, Report No: 265). 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 senaryolarıydı⁵⁵.

⁵⁵ Bu senaryoların siyasi ve askerî arka planı için bkz. (Şirokorad: 442-448). Muhtemel taarruzla ilgili Osmanlı istihbarat raporları ve muhtelif duyumlar için bkz. (BOA, Y.PRK. ASK. 192/22; BOA, Y. MTV.

Hakikaten, Bab-ı Ali tarafından Petersburg Sefareti'nde bulunan Osmanlı ataşenavallerine Karadeniz'de hızla silahlanan Rus İmparatorluk Bahriyesi ile ilgili istihbarat toplama görevinin tevdi edilmesi bu senaryoları doğrular nitelikteydi (DMA, MKT. 494/105). Rusların Karadeniz'de bilhassa Odessa ve Sivastopol'da harp hazırlığını arttırdığına dair bilgilerin gittikçe artması bu konuyla ilgili daha fazla hassasiyet gösterilmesine ön ayak olmuştu. Nitekim Rus İmparatorluk Bahriyesi ile ilgili istihbarat faaliyetlerinde Osmanlı Petersburg Sefareti'ndeki ataşenavallerin oldukça etkili olduğu Bab-ı Ali'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 tedariki için bir iane cemiyeti teşkil ettiği ve bu cemiyette toplanan meblağ ile bu gemilerin kısa zamanda hizmette olacağı bilgisi aktarılmaktaydı (DMA, MKT. 913/12).

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 üzerinde durulmaktaydı (DMA, MKT. 913/17). Ancak bu istihbaratlar arasında en çarpıcı olanı ise 1886 yılının Mayıs ayında Petersburg ataşemiliteri Ziya Paşa'nın Rusların İstanbul'a ani saldırmasını öngören bir harekât planı⁵⁶ ele geçirdiğine dair kaleme aldığı rapordur. Rusların İstanbul'a şok taarruz planını nasıl edindiği ile ilgili her hangi bir bilgi vermeyen Ziya Paşa, Rusya'nın en geç bir ay içerisinde hava şartlarının iyileşmesine müteakip

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, 1987: 202-205).

⁵⁶ 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 karşında 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 adeta mahmuz rolü üstlenecek şekilde baş ve kış tarafına toplamda altı adet 305 milimetrelilik 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 Phillipov ve diğer kaynaklardan her türlü bilgiyi temin etmektir. Elde edilen bilgiler ışığında General Kuropatkin Boğaz'a yapılacak taarruz esnasında Osmanlı kıyı istihkâmlarının zorluk çıkarmayacağını, Rus zırhlı gemilerdeki ağır toplarla kolaylıkla savaş dışı bırakılabileceğini öngörmekteydi. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. (Marshall. 2006:114).

payitahta saldıracağını iddia etmekteydi. 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 mevki olmak üzere Anadolu ve Rumeli fenerleri ile Kavaklar arasında bulunan istihkâmları da karadan ele geçirmeyi kapsamaktaydı (BOA, Y. PRK. EŞA. 5/17).

Bunun gibi birçok Osmanlı ataşesi, Bab-ı Ali'nin talimatları doğrultusunda, Rusya dışında Yunanistan'ın da “*kuvve-i mevcudiyet-i bahriyesi*” ve “*tedarik-i mühimmatı*” hakkında Devlet-i Aliyye'ye haleb getirecek girişimlerle ilgili yoğun istihbarat faaliyeti sürdürmekteydi (DMA, MKT. 494/106-107; DMA, MKT. 608/61)⁵⁷.

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 planı açıkça zikredilmekteydi. 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 üslupla aktarmaktaydı. 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 etkendi. 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 açık bir dille Sultan'a arz edebilmişti. Hasan Paşa, bununla da kalmayıp Tersane-i Amire'nin yeni zırhlı yapmaya muktedir olmadığını ve çelik zırhlıları imal edebilecek fırın ve fabrikaların hâlihazırda işlemediğini açık yüreklilikle ifade etmişti. Kendisine göre bu sorunların vuku bulmasındaki en önemli nedenlerin başında, donanma ve buna bağlı olarak Tersane-i Amire'ye ayrılan bütçenin oldukça sınırlı olması gelmekteydi. Bunun için zırhlı gemilerin yeni sisteme göre

⁵⁷ Ayrıca Rus ve Yunan filolarına yeni eklenen gemiler ve onların muharebe gücü hakkındaki ataşenaval raporları için bkz. (DMA, MKT. 657/288).

modernize edilmesine ve yeni torpidobotların tedarikine dönük acil önlemler devreye sokulmalı ve bu faaliyetleri finanse etmek için de bütçeden donanmaya ayrılan pay belirgin bir ölçüde arttırılmalıydı (Y. MTV. 27/106).

Diğer taraftan Sultan II. Abdülhamid ve Osmanlı Bahriye ileri gelenleri, Rus tehdidini savuşturmanın tek yolunun muharebe potansiyelini arttırmaya dönük teçhizatta yapılacak iyileştirmeler olmadığını farkındaydı. Bu yüzden Osmanlı Bahriyesi, Rus taarruz tehdidini karşılama dışında, Düvel-i Muazzama'ya ait donanma unsurlarının⁵⁸ da sahillerde ve stratejik limanlarda yaratacağı tehlikeli duruma karşı kıyı savunma tertiplenmesinde (kuvvet tasarımında) 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 evsafa 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 (DMA, MKT. 908/43A). 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 etmekte. Bunun dışında ufak çaplı liman, nehir ağızları ve derin olmayan kıyı şeritlerinin savunulması maksadıyla da monitör veya gambot tarzı az su çeken muharip gemilerden istifade edilmekteydi (CB., Fi 12 Zilkade 1307: 28).

Memalik-i Şahane'nin sahillerini korumak münasebetiyle farklı evsaftaki 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 verilmekteydi. Cetvelde Karadeniz ve Akdeniz'de toplam 43 adet gemi bulunduğu, Basra ve Kızıldeniz

⁵⁸ 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).

cihahlerinin de Osmanlı Devleti'nin kıyı güvenliği için önemli mevkiiler olduğu ve bu yüzden Basra'da en az beş, Kızıldeniz'de de asgari sekiz adet geminin bulundurulmasının zorunluluk arz ettiğinden söz edilmektedir. Eldeki diğer gemilerin ise farklı merkezlere taksim edilerek gerektiğinde seyyar bir vaziyette sahil savunması dışında posta ve askerî nakliye işlerinde kullanılmaları da planlanmaktaydı (DMA, MKT. 773/50, 51, 52)⁵⁹. 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 rotasyona 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.

2.4.2. Boğazların ve Payitaht'ın Müdafaasına Yönelik Planlar

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 bahriyenin 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 mevkiileri olarak değerlendirilen liman, boğaz ve kıyı şeritlerinin çağdaş savunma anlayışına uygun olarak koordineli ve buna mukabil etkin bir şekilde korunabilmesi maksadıyla Şura-ı Bahriye bünyesindeki komisyonların da faal bir şekilde çalıştığı, 3 Mayıs 1891 (24 Ramazan 1308) tarihli bir raporda açıkça görülmektedir.

İmalat-ı Bahriye Komisyonu tarafından hazırlanan raporda, başta payitaht veyahut boğazlar olmak üzere belirli limanlara yönelecek her türlü taarruzu savuşturabilmek maksadıyla donanmanın muharebe kapasitesini arttırmaya yönelik neler yapılması gerektiğini içeren geniş çaplı incelemenin zorunlu olduğu ortaya atılmaktaydı. Bunun için Avrupa'daki devletlerin kendi kıyılarına yönelik olarak icra edilen taarruzlara karşı

⁵⁹ Bunun dışında, Basra ve Kızıldeniz sahillerinin muhafazası için korvet ve vapur talepleri için bkz. BOA, Y. MTV. 232/10.

nasıl korunduklarına dair detaylı bir istihbarat çalışmasına ihtiyacın hâsıl olduğundan da bahsedilmekteydi. 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 tedarikinin zorunluluk arz ettiğinin de altı çizilmekteydi. Raporun devamında, kıyı savunmasına destek verebilmek maksadıyla donanmanın yeterli bir seviyeye getirilebilmesi için toplamda 4.200.000 sterlin tutarında, üç yıllık süre zarfında teslimi yapılacak 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 planlanmaktaydı. Bahriye İmalat Komisyonu üyelerine göre bu gemilerin Tersane-i Amire'de inşası mümkün gözükse de imalata yönelik olarak bir dizi makine, teçhizat ve Avrupa'dan teknoloji ithali gibi maliyetli teşebbüslere ihtiyaç duyulmaktaydı. 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 sahillerinde 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 edilmekteydi (DMA, ŞB. 386/2A-B-C).

1890'lar boyunca boğazların tahkimi ve savunulması, Osmanlı Bahriyesi tarafından Sultan II. Abdülhamid'e sürekli arz edilen meselelerin başında yer almaktaydı. Özellikle Karadeniz'den gelebilecek her türlü taarruz ihtimaline karşı 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 katlanması 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, boğazın 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 durulmaktaydı. 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 nakledilmekteydi. Raporun devamında İstanbul Boğazı'nın müdafaasına dönük olarak *Feth-i Bülemlend ve Necm-i Şevket* korvetlerinin yanında “*hizmet-i tarassudu ifa etmek üzere*” de donanmadaki en süratli torpidobotların bu zırhlılara destek görevine tayin edilmesi söz konusuydu. Bu gemilerin tamir ve kömür ihtiyaçlarına dönük olarak kıyıya baraka ve depolar inşa edilmesi, bölgede seyir vaziyette olacak gemilerin görevlerini aksatmadan ifa edebilmelerine dönük bir diğer projeydi (BOA, Y.MTV. 99/54).

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 Amire'de imal edilmesinin ardından bölgeye konuşlandırılması kararını almıştı (DMA, MKT. 568/63).

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 içeriyordu. Telgrafta, Boğazın müstahkem mevkiilerini oluşturan istihkâmın *coup de main* taarruzu icra edecek düşman filosuna karşı müdafaa edebilecek hâle getirildiği ve bazı noksanların giderilmesine yönelik faaliyetlerin de sürdüğünden söz edilmekteydi. Ayrıca envantere bulunan 40 adet mayının yirmisinin iki hat şeklinde Namazgâh ile Hamidiye diğer yirmisinin ise Kepez ile Kumburnu mevkiilerine konuşlandırılması için dört zabıtana ihtiyaç duyulduğu ve bunların İstanbul veyahut İzmir'den tayin edilmeleri gerektiği üzerinde özellikle durulmaktaydı. 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, Boğazi karadan savunmanın mümkün olamayacağı da öngörülmekteydi. 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 bahsedilmekteydi (BOA, Y.PRK. ASK. 107/25).

Buna ek olarak Çanakkale Boğazi'ndeki mevcut tabyaların yetersizliği de göz önünde bulundurularak yeni model 24 santimetrelik Krupp toplarının da müstahkem mevkilere yerleştirilmesi de gündeme gelmişti (DMA, MKT. 647/27-2). Aslında daha 1880'lerin sonunda bahriye tarafından Sultan II. Abdülhamid'e sunulan bir raporda, Çanakkale Boğazi'ndeki istihkâmlarının karadan ve denizden gelebilecek taarruzlara karşı müdafa ve mukabele edilebilecek bir vaziyete getirilmesine yönelik önemli hazırlıklardan söz edilmekteydi. 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 Boğazi'nin denizden daha etkili savunulabilmesi için iki hafif tonajlı muharebe gemisinin, istihkâmlara ateş desteği sağlama ve karakol görevlerini yerine getirebilmek için bölgede bulunduğu bildirilmekteydi (BOA, Y. MTV. 20/13).

Bu arada Osmanlı sefaretleri de Avrupa'da Çanakkale ve İstanbul boğazlarının müdafaası katkı sağlayacak yeni nesil savunma silahlarla ilgili istihbarat toplamının yanı sıra gerektiğinde *“boğazdan cebren mürûra tasaddî edecek düşman sefâin-i harbiyesi için bir mâni'i kavî olacak”* potansiyeldeki silahları imal eden fabrika temsilcileriyle de bizzat görüşme düzenlemekteydi. 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 amacıyla 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*” olduğunu vurgulamaktaydı. Ancak Ernest Efendi, kıyı savunması için kapasitesi kısıtlı sabit torpidolardan faydalanmak yerine cûzi bir meblağ karşılığında yönlendirilebilir hareketli torpidoların temin edilmesinin daha doğru olacağına inanmaktaydı. 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’-i kavî*” olacağını öngörmekteydi (BOA, Y. MTV. 30/71).

Viyana Sefareti'nde görevli ataşenaval Kolağası Mehmet Pir Efendi'nin kaleme aldığı bir arızada da Macaristan ahalisinden Mihail adında bir zattan icat ettiği deniz torpidosu hakkında izahat alınmasına istinaden silahın teknik özellikleriyle ilgili malumatlardan söz edilmekteydi. Ayrıca Kolağası Mehmet, bu mucitin icat ettiği tarzda infilak gücü yüksek patlayıcıya sahip silahların boğaz ve limanların müdafaasında fevkalade önemli olduğuna işaret etmekteydi (BOA, Y. MTV. 15/23). Bunun dışında patlayıcı konusunda uzman olan Fransız kimyacı François Eugène Turpin'in de Memâlik-i Şâhâne'nin sahil ve boğazlarının savunulmasına katkı sağlayacağını düşündüğü kendi icadı olan bir top hakkında Mabeyn'e teklif verdiği görülmektedir. Mevzu bahis teklifte, 250 kilogramlık Pikrik asitle (*melinit*) güçlendirilmiş patlayıcıya sahip torpido benzeri bir mühimmatı atma kabiliyetine sahip büyük çaplı bir toptan söz edilmekteydi. Teklifin devamında Fransız kimyacı, zırhlı delme özelliğine haiz çinkodan mamul torpidoyu bir kaç kilometre uzağa atabilecek kabiliyetteki bu topun, hareketli hedeflere karşı da oldukça etkili olduğu hatta gece-gündüz her şartta yüksek isabet oranına sahip olduğundan söz etmekteydi. 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 bildirmekteydi (BOA, Y. PRK. ASK. 96/64).

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 açıkça göstermekteydi. Bir taraftan Donanmayı Hümâyûn, 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 (BOA, İ. DH. 1150/89643). Dolayısıyla Osmanlı Bahriyesi'nin, donanma envanterindeki muharebe gemilerini top ve zırha yönelik ufak çaplı tadilatlarla, sahil müdafaasına elverişli bir hâle getirme gayesi içinde olduğu aşikârdı.

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 bahriyenin alması gereken bir dizi tedbirleri 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 almaktaydı. Mirliva Hofe'nin mevzu bahis savunma zafiyetine sunduğu çözüm ise bahriyenin en kısa zamanda yüksek sürat ve uzun seyir menziline sahip, etkili toplarla 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 üstelenecekti (BOA, Y.PRK. ASK. 192/22.).

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 boğaza girecek olan Rus Karadeniz Filosu'nu ilk karşılayan Osmanlı kıyı savunma tabyaları olacaktır. 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 boğazın 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 toplarla birlikte, sürati azalmaya başlayan düşman filosunu dengesini bozacak şekilde ateş altına alarak muharebe inisiyatifinin Osmanlı cihetine geçmesini sağlayacaktı⁶⁰. Hiç şüphesiz, bu taktik uygulamanın arka planını 19'uncu 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 (DMA, MKT. 589/86). 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, adeta felakete davetiye çıkarır cinstendi

⁶⁰ Mirliva Kalau Von Hofe'nin tespit edilen muhtelif raporları için bkz. BOA, Y.PRK. ASK. 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.

(DMA, MKT. 733/6). 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 getirmekteydi. 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 üzere Osmanlı bahriye ricali de önemli dersler çıkaracaktı.

2.5. 1897 Osmanlı-Yunan Harbi ve Muharebe Gemisi Doktrinine Geçiş

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 Yunanlılar, Osmanlı idaresindeki Rumları isyana kışkırtmaya devam ederek adeta savaşı kaçınılmaz kılmıştı (Uyar ve Erickson: 420). 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 “*tedâfüi ve tecavüzi*” her türlü harekâtın icrasına yönelik hazırlık yapması ve liman müdürlüklerinin gerekli savunma önlemlerini alması yönünde talimat vermekten geri durmamıştı (DMA, MKT. 1116/27). 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 (DMA, MKT. 1116/31).

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 (Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1965: 42). 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 (DMA, MKT. 657/119; DMA, MKT. 670/187).

2.5.1. Stratejik Rakip Olarak Yunan Donanması

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 sürata 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 (Willmott, 2009: 31-36). Bundaki en önemli neden, Osmanlı Bahriye modernizasyonunda karşılaşılan sorunla benzer bir şekilde mali

yetersizliklerdi. Bundan dolayı Yunan yetkililer, savaş hazırlıklarına için gerekli olan finansman açığını da dış borçlanma ve gönüllü iştirakler ile kapamaya çalışmıştı (Ekinci, 2006: 14).

Bunların dışında Yunan Donanması⁶¹, 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, Korfu ve Narda açıklarında; Güney Filosu, Girit Adası çevresinde görevlendirilirken torpidobotlardan müteşekkil Güney Girit Kıyıları Filotillası da Girit ve İspora'da sularında konuşlandırılmıştı. Savaş sürecince Avrupa Devletleri'nin baskısı sonucunda Doğu ve Batı Filosu dışında tüm filolar geri alınmıştı. Bir yanı sıra çağdaş zırhlılara sahip olmanın yarattığı avantaj ile Ege'de önemli derecede bir hareket serbestisi kazanan Yunan Donanması, Selanik Körfezi içindeki muayyen 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 (Gen. Kur. Bşk. Harp Tarihi Dairesi: 51; Hülagü, 2002: 830-844).

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 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 Misyonu kritik bir rol üstlenmişti. İlginç bir şekilde Yunan liderler, Fransız Jeune École stratejisinden etkilenip önemli miktarda torpidobot tedarik etseler de Tuğamiral Wilhelm von

⁶¹ 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. (Gardiner, 1979: 387-388).

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, bahriyenin talep ettiği donanmanın teçhiz ve tadiline yönelik masrafların karşılanmasında bile oldukça zorlanmıştı. Bu yüzden, Girit'te Yunan Hükümeti'nin yarattığı *fait accompli* ve akabinde cereyan eden diplomatik kriz, kara kuvvetleri ve donanmanın tam anlamıyla teçhiz edilemeden savaşa girmesine de neden olmuştu (Fotakis, 2005: 11-14).

2.5.2. Osmanlı Donanması'ndaki Savaş Hazırlıkları

Osmanlı yetkilileri, 1897 Yunan Harbi arifesinde Yunan Donanması'nın Girit Adası'ndaki Rum gayri nizami 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 artırma 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 ödeneğin 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 (DMA, MKT. 1041/10). Aynı şekilde bunu daha fazla gemi konuşlandırılmasına 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 (Willmott: 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 (DMA, MKT. 1100/4). 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 (BOA, Y. PRK. BŞK. 51/1). Benzer bir şekilde, Rusya'daki Odesa Haber (*Odesskie Novosti*) adlı gazetenin “*Yunan Muharebe Planı*” başlığı altında Yunan Donanması'nın Ege'deki stratejik adaları zapt edeceği 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 göstermekteydi (BOA, HR. SYS. 1367/61).

Böylelikle elde edilen bilgiler neticesinde, Yunan Donanması'nın teçhizat bakımından Donanmayı Hümâyûn'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 (BOA, Y. PRK. BŞK. 52/16).

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 zırhlı filo da dâhil eldeki tüm donanmanın bölgeye ivedilikle intikal etmesi ile ilgili acele bir talimat vermesine de neden olmuştu (BOA, BEO. 937/70241). 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 (BOA, HR. SYS. 1323/58).

Bununla birlikte bahriyedeki kumandanların Haliç'teki zırhlı 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 vermeye sevk etmişti (BOA, Y. PRK. ASK. 125/15). 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 tadilatlar 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 tadilatlar için gerekli “*sür’at-i fevkalade*” ödeneğin kredi yoluyla tedariki ve Daire-i Bahriye tarafından münasip görülecek bir gelir kaynağı teminat gösterilmesi neticesinde temin edilebilmişti (DMA, MKT. 773/114A-B).

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 (Hülagü: 6). 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 ışıldaklar tedarik edilmişti (BOA, Y. MTV. 151/43). Ancak tüm bu acele ile yapılmış tadilatların 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 mütemadiyen geliştirdiklerini ve gemilerini modern teknoloji ile donatmakta tereddüt etmediklerini vurgulu bir biçimde ifade etmekteydi. 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 Karadeniz Filoları’nı bir yandan arttırmakta bir yandan da gemilerini yenilemekteydi. Bahriye Nazırı Hasan 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 ifade etmekteydi. Hasan Paşa, bahriyeye 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 hâle gelebilmesi için asgarî olarak beş kıta zırhlı ve kruvazör temin etmesi zaruriydi (BOA, Y. MTV. 120/56).

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'uncu 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 değerlendirmekteydi. 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 hâle ta'dîline devâm olunması*” ve sahil müdafaasına uygun zırhlı sipariş edilmesinin, Osmanlı kıyı güvenliği açısından askerî bir gereklilik olduğu vurgulanmaktaydı (BOA, Y. MTV. 196/130). Mirliva Hofe'nin bu tavsiyeleri Osmanlı Bahriye Nezareti bünyesinde ses getirmiş olmalı ki 13 Haziran 1885 (1 Haziran 1301) tarihinde zabıt ve şakirdanların teorik nazariyat dışında pratik eğitimin uygulanması için Selimiye fırkateyni talim gemisi olarak tahsis edilmişti. Bunun dışında sekiz bahriyeli zabitanın Almanya'ya topçuluk ve torpedo eğitimine gönderilmesine karar verilmişti (BOA, Y. PRK. ASK. 27/10).

Aynı şekilde sahil müdafaası görevini üstelenen torpidobot filotillası için de Avrupa'dan getirilmiş “*mu'allimlerin taht-ı idârelerinde*” düzenli bir şekilde torpedo atış eğitiminin icra edilmesi, hücum kabiliyetlerinin geliştirilmesi aşamasında önem arz etmekteydi. 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 torpedo eğitimi hakkında Bahriye Nezareti tarafından kaleme alınan bir raporda, torpidobot personelinin talim ve tecrübelerinin artırılması gerektiği açık bir şekilde zikredilmekteydi. 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 gelinmesi oldukça yararlı görülmekteydi (DMA, ŞB. 367/33A). 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 (DMA, MKT. 497/73).

Nitekim Osmanlı Donanması nezdinde mühim bir konuma sahip olan torpidobotların her yıl yaz ayında İzmit Körfezi açıklarında torpido ateş, ışıldak, hedef mesafe, harekât manevraları ile ilgili talimlerini “*hususât-ı mühimmede rüsuh ve meleke-i sahiha hâsıl eylemeleri*” (DMA, MKT. 641/38) ve bu talimlerin işe vakıf subayların komutası altında düzenli bir şekilde icra ettikleri vakiydi (DMA, MKT. 882/42). İzmit'te yapılan harp düzeni ve düşman ile müsademe talimlerinde, personele hücum esnasında düşman gemisine nasıl yaklaşılması gerektiği (makinelere yük verilmeyip istim göstermeden, ışıldaklar kapalı vaziyette) ve akabinde imha edilmesi üzerine taktik eğitimler de verilmekteydi (DMA, MKT. 577/209). Ayrıca Erkân-Harbiye-i Bahriye tarafından İzmit'teki torpidobotların mutad talimlerine yönelik tafsilatlı bir program hazırlanması ve torpidobotlardan mürekkep, devamlı hareket hâlinde olabilecek bir talim filosunun vücuda getirilmesi de ciddi biçimde düşünülmekteydi (DMA, MKT. 718/18; BOA, Y. PRK. ASK. 62/8). Yine, Şura-ı 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 bulunmaktaydı (DMA, MKT. 630/178). Bu doğrultu da Osmanlı Bahriyesi'nin, Amiral Hakkı⁶² kumandasında 10 adet torpidobottan müteşekkil bir filotillaya toplu taarruz ve manevra eğitimleri maksadıyla Akdeniz'e intikal emri vermesi çok da şaşırtıcı değildi (DMA, MKT. 568/16A).

Ancak madalyonun diğer yüzünde 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

⁶² Hakkı Paşa ayrıca İzmit'te torpidobotlarla düzenli olarak icra edilen tecrübe ve talimlerde gözetmen olarak da bulunmaktaydı (BOA, Y. PRK. ASK. 40/74).

takip eden, ayrıntılı istihbarat raporlarının hazırlaması⁶³ 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 Amire'deki faaliyetlerle ilgili hazırladığı ayrıntılı raporunda, yeni alınan torpidobotlar dışında Osmanlı muharebe filosunun aktif gözükmediğine, sadece torpidobotların belirli aralıklarla manevra ve torpido atış talimi yaptığını dair kayda değer ifadeler yer almaktaydı. Benzer bir şekilde aynı raporda, Haliç'te bulunan zırhlıların⁶⁴ iki yıldan beri kızağa 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 dizi tadilatlardan müteşekkil olduğuna işaret edilmekteydi. Buna ek olarak, Osmanlı Bahriyesi'ndeki bazı subayların gerektiğinde muharebe filosunun 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* firkateyninin açık denizde muharebe yapabilecek kabiliyette olduğu *Osmaniye* ve *Hamidiye* zırhlı firkateynlerinin de yeni kazanlarıyla bu düzeye yakın bulunduğu, kalan zırhlıların ise ancak büyük tadilatların ardından bu kapasiteye ulaşabilecekleri ifade edilmekteydi. 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 verilmekteydi (NA, AD. 231/18, Report No: 461).

Hakikaten de zırhlı muharebe filosunun açık denizde talim yaptığını dair arşiv kayıtlarında hiçbir bulguya rastlanılmamıştır. Ancak hem İngiliz Amirallik Dairesi'ne ait istihbarat belgelerinde hem de Osmanlı arşiv kayıtlarında muharebe gemilerinin

⁶³ İngiltere'deki 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.

⁶⁴ 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 tadilatta olduğu belirtilen gemiler ise *Aziziye*, *İclaliye* ve *Orhaniye*.

bilhassa askerî sevkiyat ve liman muhafazası görevlerinde kullanıldığından açıkça söz edilmektedir. Mesela Girit'teki Suda Limanı'na askerî sevkiyat ve bölgenin güvenliği amacıyla gönderilmiş olan *Asar-ı Teyfik* zırhlı firkateyninin tekne bakımı ve aletlerinin temizlenmesi için kızağa konulması mevzu bahis olduğunda yerine *Osmaniye* zırhlı firkateynin gönderilmesi planlanmıştı (BOA, Y. PRK. BŞK. 31/34). 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 firkateynlerinin daha uygun olacağına kanaat getirilmişti. İşin doğrusu, Sultan II. Abdülhamid Girit'teki gelişmeleri yakından takip etmekte ve Suda Limanı'nın güvenliğini bir hayli önemsemekteydi. Nitekim bizzat Sultan, *Osmaniye firkateyninin 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 Teyfik'in oradan hareket eylememesi* emrini verdikten sonra Suda Limanı'nın ağzının güvenliğini sağlamak amacıyla kapatması talimatını da vermişti (BOA, Y. PRK. BŞK. 4/42.).

Aynı şekilde İstanbul'da bulunan İngiliz ataşenaval L. V. Swaine tarafından 4 Haziran 1882 günü kaleme alınan istihbarat raporunda, *Osmaniye* zırhlı firkateyninin 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 söz etmekteydi. İngiliz ataşenaval, bu çapta büyük askerî sevkiyatı daha önce 23 gemiden müteşekkil Karadağ'daki Süleyman Paşa'ya ait 45 bin kişilik ordunun taşınmasında müşahede ettiğinden söz etmekteydi (NA, FO. 881/464). Bu durum, bize 93 Harbi'nden hemen sonra donanmanın Sultan II. Abdülhamid tarafından Haliç'e hapsedilmediğini, savaş sonrası görev ihtiyaçlarına göre sefere çıkarıldığını kanıtlamaktaydı.

Lakin daha sonraki döneme ait zırhlı gemilerin seyir jurnallerine bakıldığında İstanbul ve Boğazlar çevresinin dışına çıkan çok az gemi olduğu görülmektedir⁶⁵. Filo seviyesinde payitaht dışına çıkan ağır tonajlı gemiler arasında en göze çarpanı, 25 Mart 1883 tarihinde zırhlı *Asar-ı Teyfik* firkateyni, ahşap *Edirne* ve *Bursa* korvetlerinden müteşekkil bir filonun Cidde kıyılarından Basra ve akabinde Yunan sahilleri boyunca

⁶⁵ Gemilerin seyir jurnalleri için bkz. (DMA, Gemiler: 3137; Gemiler: 3135; Erkan-ı Harbiye: 4590).

eğitim maksadıyla “geřt-i gúzar” etmek üzere görevlendirilmesi idi (DMA, MKT. 430/30-32).

2.5.3. Osmanlı-Yunan Harbi’nde Donanma ve Alınan Dersler

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 bahriyeye ait nefer ve zabitanın teçhizi dışında kömür ve mühimmat ikmali beklenenden uzun zaman aldığı için tek bir filo altında tertiplenmek durumunda kalınmıştı. İkinci Filo ise Ferik Hasan Rami Paşa ve Mirliya Mehmet Paşa komutasında *Mesudiye, Aziziye, Orhaniye, Hifz-ı Rahman* ve *Hizber* zırhlılarının yanında *Peleng-i Derya, Mecidiye, Teyfik, 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 tedariki 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 vapurların⁶⁶ kullanılmasına başlanmıştı (BOA, Y. MTV. 151/49).

Bir taraftan da Osmanlı Bahriye ileri gelenleri, farklı mevkilerde bulunan torpidobotların acilen payitahta çağırarak mevcut filolara ilişirmek suretiyle donanma envanterindeki muharebe kudretine sahip tüm gemileri seferber etmekteydi. Böylece, her iki filonun toplamda sekiz adet zırhlı gemi ile 20 adet torpidobota ilaveten,

⁶⁶ 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.*

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 olunmaktaydı (BOA, Y. MTV. 151/43).

Yapılan tadilatlarla 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 (Langensiepen ve Gülerüz: 8). 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 haiz olmadığını göstermişti. Bilhassa boğazdan çıkılarak Gökçeada açıklarında icra edilen hattı 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 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 (Gen. Kur. Bşk. Harp Tarihi Dairesi:44; Hülagü: 9; Besbelli, 1963: 28).

İlginç bir şekilde Çanakkale Boğazı'nın giriş 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 hemen anlaşılmaktaydı. Aslında daha 1889 gibi erken bir tarihte bile Meclis-i Vükela tarafından boğazların, zırhlı muharebe gemileri ve istihkâmlardaki büyük çaplı toplarla 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 etmekteydi (BOA, İ. DH. 1150/89643).

Bu doğrultu da “*teçhizat-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 menziline dışındayken, istihkâmlarla desteklenen zırhlı gemiler tarafından daire içerisine alınarak toplu bir ateş gücüyle def edilmesi üzerine kurulu bir taktik mülâhaza bile planlanmıştı. Bunun için Bahr-i Sefid Umum Kumandanlığı tarafından muntazam ateş talimlerine ağırlık verilmek suretiyle düşman donanmasına olabildiği ölçüde üstün gelinmesi de amaçlanmaktaydı (DMA, ŞB. 520/23A).

Nitekim Yunan zırhlılarının harekâtlarıyla ilgili istihbaratların Sultan II. Abdülhamid üzerinde yarattığı kaygı verici durum, donanmanın her an savaşa hazır olmasıyla ilgili talimat verilmesini kaçınılmaz hâle getirmişti (BOA, Y. PRK. BŞK. 52/126). Buna sayısal caydırıcılığını hâlâ koruyan Osmanlı zırhlı filosunun sadece stratejik savunma da kullanılması ve adeta Çanakkale Boğazı’nda hapsedildiği düşüncesinin de eklenmesi bir yanı sıra bahriye ricalinin 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 zabitanaya, eldeki en hızlı ve işe yarayan torpidobotların seçilmesi dışında 300-350 metre 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 verilmekteydi. Bu tavsiyeler için bahriye zabitanasına

Çin-Japon Muharebesi'ndeki 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 göstermekteydi (BOA, Y. PRK. BŞK. 52/49). Lakin Osmanlı-Yunan Harbi'nin Edhem Paşa komutasında 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 (DMA, MKT. 1100/94).

Gerçekte, filo veya filotilla angajmanlarını bile içermeyen Osmanlı-Yunan Harbi, Ege Denizi'nde hiçbir tarafın donanma unsurlarıyla çatışmaya girmeye göze alamadığı “sonuçsuz” bir mücadele idi. 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 harekâtlar, savaşın seyrini değiştirmede hiç bir şekilde etkili olamamıştı. Yine de Yunan Donanması, savaş boyunca kesin sonuçlu ve rizikosu yüksek hareketlerden kaçınarak taciz harekâtlarıyla 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 (Willmott: 34).

Bu aşamada Osmanlı Donanması'nın köklü bir modernizasyona tabi tutulmasında minval teşkil edecek 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 rapordur. 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 raporu⁶⁷, ekseriyetle donanmadaki mevcut muharip 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 Donanmayı Hümayûn mucib-i esef bir hâlde*” kaldığından söz ederek donanmanın düşman karşısına çıkacak şekilde donatılıp silahlandırılmadığından yakınmaktaydı. Ona göre Çanakkale'de icra edilen top tecrübelerinde yaşanan vukuatlar bir yanıla İmalat-ı Tecrübîye memurlarının cehaletlerini de alenen göstermekteydi. Dahası, yapılan tadilatlar 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. 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 kızığında sekiz adedi, İmalat-ı Bahriye tarafından tadil edilerek 15 santimetrelik toplara uydurilmaya 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 santimetrelik 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 güverteadaki ağır topları döndürebilmek veyahut farklı yöne yönlendirebilmek neredeyse imkânsızdı. *Necm-i Şevket* ve *Hıfz-ı Rahman* zırhlı korvetlerinin de silahları bir hayli eski ve makineleri de istenilen düzeyde olmamasından ötürü süratleri ancak 4-5 mil civarındaydı.

⁶⁷Belirtmekte fayda var ki aynı rapor kaynak gösterilmeden ve şüpheye yer verecek kadar farklı ifadelerle Afif Büyüktuğrul'un “Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması” adlı kitabının üçüncü cildinde de bahsedilmektedir. Ayrıntı için bkz. (Büyüktuğrul, 1983: 316-320).

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 ettiği 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 sürata 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 örneği idi

Müşir Hasan Rami'nin kaleme aldığı raporunda devamında, ihtiyaç duyulan yeni bir donanmanın teşkilinde gerçek anlamda bir kuvvet oluşturabilmek için tedarik edilecek gemilerin zırhlı, kruvazör ve torpidobotlardan müteşekkil olması gerektiğine vurgu yapmaktaydı. Bu platformların sayısal oranı da Avrupa'daki donanma örneklerindeki "şart-ı esasî" 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 (BOA, Y. PRK. ASK. 125/27).

Akdeniz Umum Filo Kumandanı Müşir Hasan Rami'nin ağır ithamlar ihtiva eden çelişkili raporuna alternatif olarak Yunan Harbi boyunca Çanakkale'de manevralarına katılan ve Çanakkale'de donanmanın konuşlandırılmasında etkin figürlerden biri olan Almanyalı müşavir Hofe Paşa, Osmanlı Donanması'nın en önemli eksikliğinin teçhizat dışında kalifiye personel ihtiyacı olduğunu bizzat müşahede 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 Amire bünyesinde yetişmiş mühendis ve işçi bulunsa da altyapı olarak yeni teknolojinin gerisinde kaldığı ortadaydı (BOA, Y. MTV. 159/185).

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 "*hükûm-fermâ olabilmesi*" için mükemmel bir donanmaya ihtiyaç duyulduğundan söz edilmekteydi. 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 dönemindeki donanma atılımına ve Avrupa'dan tedarik edilen çağdaş zırhlılara dem vurarak o dönemdeki Osmanlı Donanması'nın Karadeniz'deki hâkimiyetini bu iddialı girişime bağlamaktaydı. Oysa ki 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 açık bir üslupla işaret etmekteydi.

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 dalkavüğün 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 geçmekteydi. 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 bulmaktaydı:

“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 sevâhilinin 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 netîce-i matlûbesine mâni’ ve düşmanın muvaffakiyâtını 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 netîcesine vâsıl olur ise artık boğazlarca bir ehemmiyet kalmayacağından Karadeniz’de dehşet-efzâ bir donanma ile isbât-ı vücûd edeceğinden istibâh edilemez bir taraftan dahi Yunanlılar 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 inhrâf etmemekle beraber bu kadar buhrân-ı mâlî içinde yine sefâyin-i mevcûdesini ıslâh ve nev-îcâd 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 siyâsiyedendir bundan başka bâlâda arz ve beyân eylediğim cihetle memâlik-i şâhânenin vaz’iyyet-i tabî’iyyesi iktizâsınca hutût-ı müdâfa’amız 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 âsaişe tamâmen muvaffakiyet müyesser olamaz” (BOA, Y. MTV. 181/5).

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 nazariyelerden 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, doktrinin 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'ün 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 gözeten 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 adeta 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.

BÖLÜM 3: SİLAHLANMA YARIŞI BAĞLAMINDA OSMANLI GEMİ TEDARİK SÜRECİ

19'uncu yüzyıl donanmalarının ve sömürgelerin birbirleriyle doğal bir bağlantı içinde oldukları bilinciyle bütün güçlerin filolarını genişletmeye çalıştıkları “yeni donanma” çağıydı (Kennedy: 306). Yüzyıl boyunca silah teknolojilerindeki çarpıcı gelişmeler, dünyadaki birçok denizci ülkenin donanmalarını güçlendirmek için amansız bir silahlanma yarışına 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'uncu 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 (Cowley ve Parker, 1996: 33-34).

Osmanlı Devleti'ni denizlerdeki silahlanma yarışına yönlendiren etkenler arasında en ağır basanı, ikinci dünya ülkelerindeki 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 yüzyılın 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 adeta 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 taraftıyla 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.

3.1. Denizcilik Alanında Silahlanma Yarışı ve Gemi Tedarikine Etkileri

19'uncu 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 hükümetlerine gemi ve silah sağlayarak üretim kapasitelerini arttırma yoluna gitmişti. Ancak barış zamanında kendi hükümetlerinden yeterli sipariş alamamaları, onların diğer ülkelere yapacakları silah anlaşmalarına ağırlık vermelerine yol açmıştı. Deniz aşırı ülkelerle silah ticaretlerini kayda değer ölçüde genişleten bu firmalar, silahlanma yarışını istismar eden ve körükleyen bir yapıya da bürünmekte gecikmemişti (Bektaş: 188-189).

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 (Mercan, 2012: 47).

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 atağa 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*) raporunda⁶⁸ “*genel bir ifadeyle, donanmalardaki muharebe gemilerinin makine ve parçaları İngiliz yapımı, birçok durumda hammaddeleri 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 taraflıyla dönemin deniz silahlanma yarışında Fransız askerî sanayisinin, İngiltere'nin üstünlüğüne karşı ciddi bir tehdit oluşturduğuna dair iyi 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 (Neilberg, 2001: 53).

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

⁶⁸ 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, 2007: 95).

Ülkelerin silahlanma ve gemi inşa stratejilerine yansımıtı. Teknolojik ve endüstriyel altyapısı olmayan ve mali krizlerin eiinde olan ülkeler bile bir ya da birkaç muharebe gemisi sipariş ederek başta kendi karasularını korumayı ve daha sonra bölgesel rakiplerine karşı denge veya üstünlük salayabilmeyi hedeflemiti.

3.1.1. Denizlerdeki Silahlanma Yarıında İki rnek: *Latin Amerika ve Japonya*

Bu doğrultu da Güney Amerika ve Asya'daki denizcilik alanındaki silahlanma yarıının aynı döneme denk gelmesi, rastlantının çok ötesindedir. Her iki silahlanma yarıı kendine has, farklı dinamiklere balansa da kullandıkları teknoloji ve teçhizat Avrupa merkezliydi. Örneğin ili ve Arjantin arasındaki silahlanma yarıı, bölgesel caydırıcılık üzerine kuruluydu. Her iki ülkenin de Güney Amerika'nın en güçlü devleti olduğu iddiası vardı. Nitekim Güney Amerika'daki silahlanma yarıının stratejik bir temelden ve buna bağlı planlamadan oldukça yoksun oluu, rekabetin güvenlik kaygısı dışında prestij odaklı, büyük meblalı donanmaların tekili üzerinde evrilmesine yol amıtı. Güney Amerika ülkelerine göre donanma bölgesel caydırıcılıı elde tutma ve komulara karşı uygulanacak g gösterileri için biçilmiş kaftandı.

Bu erevede Brezilya, Arjantin ve Uruguay saldırgan Paraguay'a karşı uzun bir savaş (1864-1870) yürüttü. Brezilya, zırhlıları ve monitrleriyle Paraguay Filosu'nu yok edene kadar, nehirlerde filotillaların arpıtıı birçok muharebe vuku buldu. Aslında Brezilya, nüfus ve yüz ölümü 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 ekimesi ona Güney Amerika'nın en büyük zırhlı filosunu teşkil etmesini salamıtı. 1882 yılında Brezilya Denizcilik Bakanı Sabina Elay Pessoa, yeni zırhlıların alımına yönelik yeni donanma reformunu sundu. Pessoa'nın nerisi, 18 ay içinde edinilmek şartıyla, iki zırhlı, iki kruvazör, iki zırhlı monitör, 14 gambot ve 20 torpido bottan mteekkildi. Böylece, donanmadaki tüm gemilerin sahip olduğu top sayısı 188, toplam tonajları ise 26.000 tonu geçmekteydi (Grant: 119). Brezilya Donanması'nın, İngiltere'nin Samuda Brothers tezgâhlarından sipariş ettiği en önemli iki gemisi 5000 tonluk *Riachuelo* ve *Aquidabã* zırhlılarıydı. elik gövdeye sahip bu gemilerin borda kuaı bileşik zırh ile kaplanmıtı. Ayrıca toplam dört adet 9,2 inçlik (234 mm) toplara sahip iki taret, geminin merkez hattı üzerine konumlandırılmıtı. Bu iki modern

muharebe gemisi dışında, 1884 yılında donanmaya sekiz adet zırhlı, Whitehead torpidosu atabilen Thornycroft tasarımı altı adet torpedo botunun katılımıyla Brezilya, Batı yarımküredeki en güçlü donanmaya sahip olmuştu (Parkinson, 2008: 60-128). 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 (Sondhaus, 2001: 216).

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 Hükümeti, 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 Hükümeti, ilk defa açık denizde görev yapacak merkez bataryalı bir zırhlıyı İngiliz Samuda Brothers Firması'na 270.000 sterlin 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 Hükümeti, 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 anlaşmazlığı⁶⁹, 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 ısmarlanan torpidobotlarla 4.534.800 sterlini bulmuştu (Grant: 131).

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

⁶⁹ Arjantin ve Şili arasındaki en önemli sınır anlaşmazlığı Patangoya meselesiydi. Şili'nin Brezilya'nın müttefiki olması Arjantin'in her iki ülkeye karşı büyük oranda silahlanmasına yol açmıştı. Daha teferruatlı bilgi için bkz. (Grant: 116-144).

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 planlarını⁷⁰ uygulama kabiliyetine erişmişti (Rauch, 1999: 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 tekeline 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 göstergeleriydi⁷¹.

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

⁷⁰ Bu planlamalar arasında en göze çarpanı, Arjantin Hükümeti'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 milimetrelilik 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. (Rauch, 1999: 113-130).

⁷¹ Armstrong'un Elswick Tersanesi, 19'uncu 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. (Heald, 2011: 135-150).

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 tarafla silah temini için kolayca borçlanmanın yolunu aralamıştı. Dış yatırım ve sermaye ihracının doruk yaptığı 1880'lerde büyük silah firmaları, silah satışlarından yaptıkları büyük miktarda sermayenin, yerkürenin her yanına akmasıyla adeta dünyanın bankeri konumuna gelmişti. Ayrıca bu firmalar tarafından sürdürülen gayri resmi 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 "gayri resmi emperyalizme" de (*Informal Imperialism*) dönüştürmüştü (Grant: 130-136). Bir tarafla Güney Amerika'daki yoğun silahlanma yarışının, Yunanistan, Osmanlı Devleti ve Doğu Asya'daki birçok ülkenin de silahlanma yarışı modeline dolaylı etkileri olmuştu.

Benzer bir şekilde, Meiji Restorasyonu'ndan⁷² 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

⁷² Japonya'da 1868'den 1912 yılına kadar 45 yıl boyunca süregelen Batı tipi modernleşme sürecine "Meiji yada 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 faydalanıldı. 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>

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 (Sondhaus, 2002: 133).

Mamafih Japonlar, Güney Amerika'daki ülkelerden farklı olarak kendilerine ait ve kendi öz kaynaklarıyla sübvans 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 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 (Parkinson: 196).

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 (Grant: 136).

Öte yandan Japonya, deniz silahlanma yarışının önemli aktörlerinden biri olmasıyla birlikte bölgesinde daha yayılcı (*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 taraflıyla modernleşme ve sanayileşmeye bağlı ortak stratejinin bir ürünüydü. Diğer taraflıyla da bölgesel çıkarlarına ters düşecek komşularına karşı “katı güç” (*hard power*) uygulamalarının bel kemiğini oluşturan operatif bir unsurdu (Grant: 137). Japonya’nın, doğal kaynakları zengin ve stratejik konuma sahip Kore’yi nüfuz alanına katma 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.

Tablo 4

1863-1914 Yılları Arasında Silah Firmaları Tarafından Muhtelif Bölgelere İhraç Edilen Kruvazör, Muharebe Gemisi, Zırhlı Gemi Rakamları

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

Tablo 4'ün devamı.				
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

Kaynak: (Grant, 2007: 147).

3.1.2. Alevlenen Silahlanma Yarışı'na Karşı Bir Önlem: İngiliz Donanma Savunma Yasası-Naval Defence Act

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'uncu 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 Yasası⁷³ ile daha önce hiç görülmemiş, 21.500.000 sterlin gibi astronomik bir ödenekle donanma gücünü arttırma 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 (Parkinson: 243-244).

Tablo 5
Donanma Savunma Yasası Öncesi ve Sonrası Muharebe Gemileri Sayısı

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

Kaynak: (Martin, 1996: 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 filosunu destekleme maksatlı 18 torpido gambot inşası bulunmaktaydı. Bu sayılarla İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nin muharip gemi envanteri,

⁷³ Donanma Savunma Yasası'nın finansal tarafı için bkz. (Sumida, 1993: 13-17).

neredeysi ikiye katlanmıştı. Buna ek olarak, 62.400 kişilik personel sayısı da 122.500 kişiyle iki katına çıkarılmıştı (Sondhaus, 2001: 161).

Yasanın denizcilik teknolojileri üzerine yaptığı en önemli iki gelişmeden biri, gemi inşa maliyetlerine yönelik yapılan altyapı giriřimleriydi⁷⁴. 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 ncesi 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 (Padfield, 1972: 113-117).

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 in kalınlığında dikkate değer ölçüdeki Harvey elik zırh korumasıyla ve 17 knotlık rekor süratiyle döneminin devrimsel teknolojik özelliklerini bünyesinde toplamıştı (CB. F 15 Teşrni Evvel 1307: 63).

Uygulamada Donanma Savunma Yasası, İngiliz gemi inşa kabiliyetlerini geliştirse de diğer deniz glerin yayılcacı politikalarına karşı hedeflenen caydırıcılığı hiçbir zaman yakalayamamıştı. Bunun aksine Fransa, Rusya, Almanya kendi mevcut donanma programlarını genişletmekle kalmamış; ABD ve Japonya gibi ülkelerin yeni yeni dünya çapındaki rekabete katılan donanmalarının hızlı yükselişini de tetiklemişti (Parkinson: 5).

⁷⁴ Sir William Henry White, İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nde baş gemi inşa mimarı olduğunda, ilk olarak tersanelerin kötü durumunu düzeltmeye yönelik personel artırımını, yeni teknoloji ekipman alımını, finansal aksaklıkların düzeltilmesi ve buna mukabil mevcut inşa sisteminin yeniden organizasyonu gibi birçok başarılı girişime imza atmıştı. Böylece, Kraliyet tersanelerinde gemi inşa zamanını 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 yerdı. Gem inşa sürecindeki yeniliklerle ilgili daha ayrıntılı bilgi için bkz. (Gardiner 1992: 112-134).

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 (Sumida, 1993: 16). Bu durum, hâlihazırdaki donanmaya yönelik silahlanma yarışını da alevlendirmekten geri durmamıştı.

3.2. Silahlanma Yarışında Osmanlı ve Gemi Tedarik Süreci

Aslında 19'uncu yüzyılın ikinci yarısında hızlı endüstrileşmenin ışığındaki askerî gelişmeler karşısında rakipler, üstün gelebilmek için farklılaşmayı değil; aksine birbirlerine benzemeyi daha ekonomik bir tercih olarak görmüştü (Yıldız, 2012: 240). 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 güzergahları 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 evsafa olması ve hangi silahlarla teçhiz edileceğinin belirlenmesi noktasında, silah firmaları ve bunların bölgedeki temsilcilerinin hatırı sayılır bir etkinliği vardı.

İlk olarak Şûrâ-yı Bahriye⁷⁵ veya bahriyedeki geçici komisyonlar tarafından 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

⁷⁵ 1840 yılında Bahriye Meclisi olarak kurulmuşsa da gerçek anlamda faal hâle 8 Eylül 1845 tarihinde Sultan Abdülaziz'in onayıyla getirilmiştir. Daha sonra Sultan II. Abdülhamid döneminde de Bahriye Meclisi'nin ismi *Şûrâ-yı Bahriye* olarak değiştirilmiştir. Beşi ferik, altısı liva ve kalanlarının da zabitanadan müteşekkil, 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, 2002: 58-59).

alandaki 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 muharip gemi tedarikine 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 Amire'de tezgâhlarında inşa edilmesiydi. Teknoloji transferi ve buna bağlı Osmanlı gemi inşa sanayisinin gelişimi açısından önemli bir girişim sayılabilecek bu tercihe teknoloji tekeli elinde bulunduran birçok firmanın yanaşmaması ve aynı zamanda Tersane-i Amire'de ihtiyaç duyulan altyapısal sorunların çözümünün muazzam maliyetler gerektirmesi, hesaba katılması gereken engeller arasındaydı.

3.2.1. Torpidobot-Muhrip Siparişi ve Osmanlı Bahriye Silahlanmasının Arka Planı

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 istibotlarda 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 sınıf⁷⁶, muhtelif evsafa torpidobotların Avrupa'daki tersanelerden tedarik edilmesi ve müteakip ihtiyaçlar için de Tersane-i Amire'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

⁷⁶ 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 tonajdaki 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).

tartışılmaktaydı. Tartışmanın içeriğinin, dönemin en çağdaş silahları sayılan Whitehead, Berdan ve Lay⁷⁷ tipi torpidoların maliyet ve etkinlik analizi üzerine olması, Osmanlı Bahriye ricalinin gelişmeleri yakından takip ettiğini açıkça gözler önüne sermektedir (BOA, Y. PRK. ASK. 18/9).

Aslında hafif tonajlı gemilerde ustalaşan İngiliz Thornycroft ve Yarrow firmaları, dönemin 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'ydi. Ancak 1880'lerin ortalarına doğru Fransız ve Alman firmaları, özellikle Doğu Avrupa pazarında İngiliz firmalarıyla kıyasıya bir rekabete girişerek 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 (Grant: 12-14).

Tablo 6
Schichau Firması'nın 1877-1914 Yılları Arasında Doğu Avrupa Bölgesine İhraç Ettiği Muharip Gemiler

ÜLKELER	MİKTAR	YILLAR
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

⁷⁷ Amerikalı mucit John Louis Lay tarafından geliştirilen pistonlu motora sahip, karbonik asidin 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: 74).

Tablo 6'nın devamı

Romanya	4 Gambot	1893-1894
----------------	----------	-----------

Kaynak: (Bihl, 1937: 186-187).

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 tedarikindeki ilk adresi, Jeune École doktrininin anavatanı olan Fransa oldu. Osmanlı pazarındaki İngiliz hegemonyasını darmadağın eden bu kararın arka planında, bir yanı sıra 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 bahriyedeki 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 (Grant: 81). 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 Lagane⁷⁸ 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 tenzilata 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 (BOA, MV. 3/77). 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 Bab-ı Ali ve Maliye Nezaretine

⁷⁸ *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, 1987: 247; Preston, 1999: 61).

danışılmasının ardından sipariş edilmesine karar verilmişti (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 Donanmayı Hümayun tarafından ihtiyaç duyulan bu torpidobotlarının temini için gerekli olan meblağın hangi kaynaktan karşılanacağı da tam bir muammaydı. Dolayısıyla, Meclis-i Vükela 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 (BOA, İ. DH. 1295/102215). Ne var ki Sultan II. Abdülhamid, müzakerelerde beklenen sonucun bir türlü çıkmamasının ortaya çıkardığı muallâk duruma el koyarak “*memleketin selameti*” adına, ödenecek meblağın yarısının ağnam rüsümünden diğer yarısının da aşar varidatından karşılanması talimatını vermişti (BOA, Y. A. RES. 29/29).

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 Amire'de, üçü de (*Burhaneddin, Teyfik*) La Seyne'deki tezgâhlarda inşa edilmek üzere, altı adet ikinci sınıf torpidobot sipariş edildi (BOA, Y. PRK. ASK. 23/5). Bunun yanında 93 Harbi'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 (Güleryüz, 2009a: 20-21).

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, dönemin standartlarına göre oldukça iptidai kalmıştı. Fransa'dan tedarik edilen *Burhaneddin* ve *Teyfik* torpidobotları, ilk defa

Amerikan İç Savaşı'nda denenilen ve daha sonra 93 Harbi sırasında Ruslar tarafından Tuna'da yoğun olarak kullanılan 15 kg patlayıcıya sahip seren torpidolarıyla (*spar torpedo*) donatılmıştı (Güleryüz, 2009a: 14-17).

Burhaneddin Sınıfı iki geminin noksan görülen tarafları, İstanbul'da Tersane-i Amire'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 (Güleryüz, 2009a: 18). İngiliz Amirallik Dairesi'nin 14 Ekim 1888'de hazırladığı bir raporda, Tersane-i Amire'de Fransız modeli esas alınarak inşa edilen Mecidiye Sınıfı torpidobotların yapılan değişikliklerin ardından ortaya çıkan kendine has tasarımın "İstanbul Tasarımı" (*Constantinople Design*) olarak adlandırıldığından söz edilmekteydi. Raporun devamında, yapılan değişikliklerin bir yanıyla İngiliz Yarrow tezgâhlarında inşa edilen daha düşük siluetli ve modern torpidobot tipine benzetme çabası olduğu da iddia edilmekteydi (NA, ADM, 238/20. Report No:63).

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 duş 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 (Grant: 88).

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 sürece 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, 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 sonuçtu. 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 göstermekteydi (Yorulmaz, 2014: 105-108). Bilhassa firma ile Osmanlı Devleti arasında bağlantıları kuran Goltz Paşa, bahriyede 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 (DMA, MKT. 509/109; Grant: 82).

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 söz edilmektedir. Özellikle Osmanlı Donanması'ndaki gemilere yerleştirilmek amacıyla 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 değinilmekteydi. 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 olduğu ifade edilmektedir (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 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 ödenmesiydi (Grant: 88).

Bir taraftan da Osmanlı Bahriyesi'nin gemi siparişi vereceği haberleri, silah firmaları ile Hükümet-i Seniyye arasında aracılık yapacak, “*simsar*” olarak tanımlanan yabancı uyruklu komisyoncuların ortaya çıkmasına fazlasıyla gebeydi. Devlet Erkânı'nın da kendilerini alenen zarara sokan ve düzenbazlıklarından ötürü ziyadesiyle yakındığı bu simsarlar, genellikle sefaretler aracılığıyla Bahriye Nezareti'nden önemli miktarda sipariş almaya çabalamaktaydı. 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 yaşanmaktaydı. 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 (BOA, Y. EE. KP. 4/304).

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 maksadıyla İstanbul'daki temsilcisi Otto Dingler kanalıyla çok büyük meblağlarda rüşvet dağıtmıştı (Yorulmaz: 35).

Bu arada Osmanlı Devleti, donanmanın ihtiyaç duyduğu torpidobotlar için başta Almanya olmak üzere İngiltere ve Fransa'dan da teklif almayı sürdürmüştü. Tekliflerin sunulması daha çok gemilerin teknik özelliklerinin tanıtıldığı ve fiyat hususunda pazarlıkların yer aldığı mülakatlar şeklinde icra edilmekteydi. Mesela, Şurayı Bahriye'de Otto Dingler vekili olan Mösyö Lenkoviç (?) ile Krupp'a ait bir gemi inşa firması olan Germania tarafında inşa edilen torpidobotlar hakkında teferruatlı 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 (BOA, Y. PRK. ASK. 19/35).

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 kadem⁷⁹ uzunluğunda, 12 kadem genişliğinde, 21 mil sürata ulaşabilen, dört adet torpidoyu taşıyabilecek geniş bir ambara sahip, Whitehead torpidosu atabilecek kabiliyette ve bir adet Nordenfelt topuyla donatılmış torpidobotların tanıtımı da yapılmıştı (BOA, Y. PRK. ASK. 19/28).

Tüm tekliflerin ardından 16 Ekim 1886 (17 Muharrem 1304) günü bahriye ümeralarından müteşekkil Şurayı 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 Amire'den, 12 adedi de Avrupa'dan sipariş edilmek üzere toplamda 22 adet torpidobotun tedarikinin planlanması oldukça önem arz etmekteydi. Görünen o ki Şurayı 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 edilmekteydi (BOA, İ. DH. 1295/102276).

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 ettiği ve bunlardan 76 tonluk ikinci sınıf olan dört adedinin Pire Limanı'na vardığı bildirilmekteydi. İsmail Hakkı'ya göre Yunanlılar, Osmanlı Donanması'na teçhizat bakımından yetişemeyeceğini bildiği için süratli torpidobotlar alarak aradaki farkı kapamaya gayret etmekteydi. 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 planlandığından söz edilmekteydi (BOA, Y. PRK. ASK. 31/32).

Ataşenaval İsmail Hakkı'nın raporu, bir yanıyla bölgedeki silahlanma yarışının iç yüzünü de açıkça ortaya koymaktadır. Osmanlı donanma pazarında önemli ölçüde

⁷⁹ 1 Kadem 12,357 pus, 30,48 cm, Bkz. (Nutkî: 140).

mevzi kaybeden İngiliz firmalarının, bölgedeki diğer ülkelerle daha aktif bir ticari ilişki sürdürdüğü hemen anlaşılmaktadır. 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 (Grant: 21; Sondhaus, 2001; 148).

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 yeter sanayisi olmayan bölgedeki aktörlere askeri etkinliklerini artırma 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 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 eşzamanlı 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*)⁸⁰ bıraktı. Nihayetinde bu firmalar da Osmanlı pazarından daha fazla sipariş alabilmek için kıyasıya bir rekabete tevessül edecekti (Grant: 77-88).

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 bahriyeyi 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 minvalde, başta Sultan II. Abdülhamid olmak üzere Osmanlı Bahriye yetkililerinin Yunanlıların gemi tedarikine 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 (BOA, İ. HR. 338/21842; Grant: 88).

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 Firması, 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 (BOA, Y. PRK. ASK. 34/28). Bunun dışında, "*Almanya'da sefain-i harbiye inşası hususunda fevkalâde önemi haiz şirketlerden bulunan*" Vulcan Firma Müdürlüğü⁸¹ de Donanmayı Hümayun ihtiyacına yönelik Sefaret-i Seniyye'ye bir teklif mektubu sunmuştu (BOA, BEO, 988/74043).

Aynı zamanda Schichau Firması da daha teferruatlı bir teklif sunarak rakiplerinin önüne geçme niyetindeydi. Firma, bir adet 75 metre uzunluğunda, birer adet 57 ve 43 metre

⁸⁰ Osmanlı arşiv kayıtlarında firma isimleri telaffuz edildiği haliyle kaleme alınmıştır. Schichau -Şihov, Germania - Cermanya, Vulcan - Vulkan şeklinde aktarılmaktadır.

⁸¹ 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).

uzunluğunda ve Rus İmparatorluk Bahriyesi'ne satılan torpidobotların oldukça benzeri olan 39 metre 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. Ne var ki bu tekliflerden haberi olan Krupp'un gemi inşa firması Germania'nın, Berlin ataşenavali 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 belirtmekteydi. Kiel'deki Germania fabrikasını da ziyaret eden Miralay Hakkı'ya göre Schichau torpidobot inşası alanında kendini kanıtlamış, dünyaca tanınmış, meşhur bir firmaydı. Oysa ki Germania, yaptığı işlerde pek de iyi olmayan ve Schichau'ya nazaran daha kalitesiz torpidobotlar inşa eden vasat bir firmaydı (BOA, Y. PRK. MYD. 3/28).

Lakin Germania, ihaleyi sağlama alabilmek amacıyla 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 lira⁸² karşılığında 20 Ekim 1886 tarihinde, Sultan II. Abdülhamid'in onayıyla mukavele imzalamayı başarmıştı (Yorulmaz: 109). 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 metre 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 Amire'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*)

⁸² 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 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 gürleşen 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: 109; Grant: 88).

torpido gambottan (Langensiepen ve Güteryüz: 154-159) iki adet. Germania, inşa edilen bu torpidobotlara ayrıca uzun namlulu ve seri atışlı 37 milimetre çapında Hotchkiss topu da koyacaktı (DMA, MKT. 566/35).

Bu arada Osmanlı Bahriye ricali 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 (BOA, Y. PRK. ASK. 36/5).

Bunun yanı sıra artan güvenlik endişeleri, ihtiyaç duyulan torpidobotların olabilecek en kısa sürede tedarikini zorunlu kılmaktaydı. Askerî gerekliliklerin ticari ve 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 (BOA, Y. A. HUS. 187/159).

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 verilmekteydi.

“Torpedo 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 eylesine (...)” (BOA, İ.DH. 1295-4/102268)

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 yapılmasının ardından torpidobotlarla hemen yola çıkılması talimatı verilmişti (BOA, Y. MTV. 21/34).

Gerçekten de Schichau Firması’ndan tedarik edilen torpidobotlar (*Gilyum, Saika, Tir-i Zafer, Seyf-i Bahri, Vesile-i Nusret*), döneminin 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 metre uzunluğundaki zarif gövde tasarımıyla dönemin en popüler torpidobotlarıydı (Güleryüz, 2009a: 27-28). 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 torpidolarla da atış talimleri icra edilmesinin ardından manevra kabiliyetleri de yüksek bulunan torpidobotların “*matluba muvafik*” oldukları kısa sürede anlaşılmıştı (BOA, Y. MTV. 21/111).

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 (BOA, Y. PRK. EŞA. 5/42). 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 (BOA, HR. SFR.3. 321/135). 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 (DMA, MKT. 511/21). 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 (BOA, HR. SFR.3. 321/160). Kalan ödemelerin yapılması ve torpidobotlarla ilgili istenilen değişiklikler yerine getirilmesiyle çözümlenen davanın sonunda, 38 metre 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 (BOA, HR. SFR.3. 321/142; BOA, Y. PRK. ASK. 40/39; Güteryüz, 2009a: 23-24).

Akabinde inşası tamamlanan ve donanmaya katıldıktan sonra *Timsah* adı verilecek olan daha hafif tonajlı torpidobotun da tedariki, İngiliz firması tarafından yapılmıştı. Gelgelelim donanmaya dâhil olan bu torpidobotlar, Alman muadillerinin aksine dümene kötü cevap veren ve denize karşı bir hayli dayanıksız gemilerdi (Güteryüz, 2009a: 24). Sadece sakin 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 filotillasının 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'na⁸³ 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 (Grant: 90). Dolayısıyla Sultan II. Abdülhamid'in, bahriyenin güvenlik ihtiyaçlarına göre şekillendirdiği talepleri dönemin diplomatik ve mali öncelikleri esas alarak yeniden uyarladığını belirlemek bir abartı sayılmaz.

Osmanlı Devleti, hâlihazırda modernize edilen Donanmayı Hümayun'a ait zırhlıların yanında aynı firmadan, bahriyenin artan torpidobot ihtiyacını karşılamak adına iki adet 145 ton deplasmanında, 50 metre 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 (BOA, BEO, 1528/114583). 30 Mart 1901 günü Dersaadet'e gelen bu torpidobotlara Sultan II. Abdülhamid tarafından *Hamidiye* ve *Abdülmecid*⁸⁴ isimleri taltif edilmişti (DMA, MKT. 1339/10).

Osmanlı Devleti, Abdülmecid Sınıfı torpidobotlardan bir yıl sonra Ansaldo Firması'ndan deplasmanı 165 ton olan, 51 metre uzunluğunda ve 60 tonluk kömür kapasitesiyle seyir hızı artırılmış iki adet torpidobotun siparişini vermişti. Dönemin en

⁸³ Daha sonra "*Ansaldo-Armstrong Şürekâsı*" ismini alacak olan bu firma kısa süre sonra Dersaadet'e de yetkili bir vekil göndererek müteakip pazarlıkların müzakeresine başlamıştı (BOA, Y. PRK. EŞA. 44/76).

⁸⁴ Daha sonra ismi *Yunus* torpidobotu olarak değiştirilmiştir (DMA, EH.104/21).

yüksek teknolojisine sahip bu torpidobotlar, teknik donanım ve personel yaşam mahalleri açısından da çağın gerekliliklerine oldukça uygun gemilerdi (Güteryüz, 2009a: 48-49). Torpidobotların Cenova'da icra edilen sürat tecrübesinde beklenenden 1,5 mil daha fazla sürate 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 (DMA, MKT. 1489/119; DMA, MKT. 1489/143). Bunun üzerine *Akhisar* ve *Alpagot* ismi verilen gemilerin Dersaadet'e getirilmesine yönelik girişimlere başlanmıştı (DMA, MKT. 1529/26).

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, 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, Teçhizat-ı Askerîye Nezareti'nden bir memurun katılımıyla 26 Haziran 1902 yılında yetkili tayin edilen Raif Paşa ile firmanın Dersaadet vekili Mösyö Farlo (?) arasında bir mukavele imzalanmıştı (BOA, BE0. 2278/170802). 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, Teçhizat-ı Askerîye Nezareti'nin "*vukuf ve malumatı altında akdedilmesi*" zorunluluğu getirmesi, sipariş aşamasına gelinmeden ihalelerin usule uygun ve denetlemeye açık bir hâle getirilmesi, tasavvurunda olunduğuna kolaylıkla hükmedilmekteydi (BOA, BE0. 2278/170802).

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 milimetrelik seri ateşli top ve bir adet torpedo tüpüyle beraber)

adedini 37.500 liraya Donanmayı Hümeyun'a teslim edecekti. Böylelikle Osmanlı Devleti, toplamda 262.500 lirayı 10 taksit hâlinde Ansaldo Firması'na düzenli olarak ödeyecekti (BOA, BEO. 2263/169694).

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 Harbiyyesi, sipariş edilen torpidobotların 24 milden aşağı sürat yapmamasını firmadan katiyetle talep etmekteydi. Şayet torpidobotların tecrübe seyirlerinde mukavelede belirtilen minimum değerinin altında olan 20 milden aşağı bir sürat yaptığı tespit edilirse firma, Osmanlı Devleti'ne tazminat ödemeyi kabul etmişti (BOA, Y. PRK. ASK. 213/28).

Gelgelelim Cenova'da "*rûy-ı deryâyâ tenzil edilen*" torpidobotlarla tecrübe seyirlerine geçildiğinde mukaveleye aykırı olacak boyutta bir dizi aksaklık vuku bulmuştu. Osmanlı Bahriyesi'nin gözlemcileri ve gemilerin teslimi için gönderdiği Kaymakam Süleyman Bey'in raporunda⁸⁵, torpidobotların makine kuvvetleri yeterli gözüксе 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 sürata erişebildiği gözlemlenmişti. Bununla birlikte denemelerin ardından bazı gemilerin, baş ve kış kazanlarından önemli miktarda su aktığı da tespit edilmişti (BOA, Y.PRK. ASK. 238/123).

Gerçekten de Ansaldo Fabrikası'nda tedarik edilen neredeyse tüm torpidobotların kazanları oldukça sorunluymdu. *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 etmekteydi. Bahriye yetkilileri tarafından Ansaldo Firması'nın Dersaadet vekilinden, Fransa ve Almanya'dan tedarik edilen torpidobotlarda kullanılan ve güvenilirliğini ispat

⁸⁵ Gemilerin deniz indirilmesiyle ilgili bilgi notu ve Kaymakam Süleyman Bey tarafından raporlanan tecrübeler Roma Sefareti'nden Mabeyin Hümeyun'a gönderilen bir telgrafta da söz edilmektedir. Bkz. (DMA, EH, 112/14).

edilmiş lokomotif tipi kazanlarla sorunlu su borulu kazanların değiştirilmesini talep edilmekteydi (DMA, MKT. 1489/233).

Aynı sorunun, torpidobotların Osmanlı yetkililerine tesliminin ardından yapılan denemelerde de zuhur etmesi, Osmanlı Devleti ile Ansaldo Firması arasında ciddi bir ihtilaf doğmasına neden olmuştu (BOA, Y. MTV. 244/6). Bilhassa *Musul* torpidobotunda kazanlarında görülen aksaklıkların mütemediyen artması ve aynı sorunun diğer gemilerde de ortaya çıkacağıının anlaşılması, gemilerin kazan sorununun katiyetle çözümü için firmaya müracaatı kaçınılmaz bir hâle getirmişti (BOA, BEO. 2823/211676).

Osmanlı Bahriyesi, “*Ansaldo Fabrikası ile ihtilafın halli için*” Tersane-i Amire Ser-Ressamı Ahmed Paşa ve *Mesudiye* Fırkateyni Baş Çarkçısı Miralay Mustafa Bey’den müteşekkil ‘*Heyet-i Fenniye*’yi, Ansaldo Firması’ndan teslim alınacak 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 vermekteydi. 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 sürülmekteydi. 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 (BOA, Y. PRK. ASK. 239/7).

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 (BOA, MV. 113/162).

Tüm bu itilafli 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 Hükümeti'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 (Yorulmaz: 197).

Nitekim 1906 yılında Osmanlı Devleti, Fransız Schneider-Creusot Firması'na 40 metre boyunda, 97 ton deplasmanında ve daha sonra Osmanlı kıyı savunmasının belkemiğini oluşturacak dört adet torpidobot siparişi vermeyi kabul etmişti (Güleryüz: 60-67). 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 addedilmekteydi (Noppen, 2015: 7).

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 ikisinin⁸⁶ de inşa sürecinin tamamlanmak üzere olduğu bildirilmekteydi (DMA, MKT. 1573/132).

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. Ansaldo'dan alınan torpidobotların yurda dönüş esnasında meydana gelen kazan problemlerine benzer müşkülâtın yaşanmaması için Osmanlı Bahriyesi,

⁸⁶ Kalan iki torpidobotun tecrübe seyrine çıkarıldığına dair bilgi için bkz. (DMA, MKT. 1573/113). Torpidobotların Schneider-Creusot Fabrikası'nda inşaat derecelerini gösteren cetvel için ayrıca bkz. (BOA, Y. MTV. 275/118).

Schneider Firması ile yaptığı mukavelenin beşinci maddesine torpidobotların yurda dönüşü esnasında herhangi bir arıza vuku bulmasına karşı gemilerin sigortalanmasına dair bir ibareyi koymayı ihmal etmemiştir. Böylelikle Firma, yol masraflarının Osmanlı Devleti tarafından ödenmesi kaydıyla Dersaadet'e kadar torpidobotların arızasız bir şekilde getirilmesinin mesuliyetini almıştır (DMA, EH. 130/69).

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 muhripleri, hem Jeune École taraftarlarını hem de gelenekçi muharebe gemisi konseptini savunanları fazlasıyla etkilemişti. Böylelikle Durandal Sınıfı muhripleri, modern makine ve teçhizatla donatılması suretiyle hem kıyı savunmasında hem de muharebe gemilerine refakat görevlerinde aktif rol üstlenebilmişti (Osborne: 39-40).

Samsun Sınıfı (*Samsun, Yarhisar, Taşoz, Basra*) olarak tanımlanan bu gemiler, Osmanlı Donanma envanterine giren ilk muhriplerdi. 58.2 metre uzunluğunda, deplasmanı 284 ton olan bu gemiler, yeni tip üçlü genişlemeli (*triple - expansion engine*) 5950 beygirlik makineleriyle 28 knot sürata erişebilmekteydi (Güleryüz: 80). 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 (DMA, MKT. 1635/66). 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 müşahede edilmişti (DMA, MKT. 1635/77). Sonuç olarak Sultan II. Abdülhamid Dönemi boyunca Osmanlı Bahriyesi'ne toplamda 40 torpidobot ve üç torpido gambot tedarik edilmişti.

3.2.2. Gambot Siparişi

19'uncu yüzyılın sonundan 20'inci yüzyılında ortalarına kadar gambot⁸⁷; 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 (Tucker, 2014: 280). Gambotlar, özellikle torpidobotlara nazaran işletim maliyetlerinin belirgin oranda düşük olması ve daha az bakım gerektirmesinin yanında, karakol görevleri için de biçilmiş kaftan 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 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 adeta 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 ihtiyaç⁸⁸ duyulmaktaydı (BOA, BEO. 2665/199836). 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 Hükümet-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 (DMA, MKT. 1539/11).

⁸⁷ *Gunboat*: Küçük boyutlarda az su çeken ve nispeten baş-kıç tarafları ağır toplarla teçhiz edilmiş bir gemi tipidir. Genellikle kıyı savunması için kullanılmaktadır (Nutki: 104).

⁸⁸ Ayrıca bu bölgelerdeki ihtiyaca binaen tayin edilen gemiler hakkında bilgi için bkz. (BOA, BEO. 209616/2795).

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 (BOA, BEO. 2498/1873491).

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 50 ton olan ve 52 metre 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 metre uzunluğunda ve çelik gövdeli iki adet gambot (*Kastamonu*, *Yozgat*) daha sipariş verilmişti (Langensiepen ve Güteryüz: 163-164). Ancak bu gambot tedarikleri, Osmanlı Donanması'nın ihtiyacını karşılamaktan oldukça uzaktı.

Diğer yandan da gambot nevinde⁸⁹ gemilerin siparişi için de Bahriye Meclisi tarafından süregelen müzakerelerde “*sevahil-i Osmaniye'de karakol vazifesi iyfası ve sevhilin 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 (BOA, DH. MUI. 2/4).

Siparişin gerçekleştirilmesi için Osmanlı Devleti içinde silah ihalelerindeki en önemli kurum olan Teçhizat-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 10 gambotu kapsayan geniş ölçekli bir hâl alması, komisyonun Fransız Firması ile kıran kırana pazarlığa tutuşmasına olanak da sağlamıştı. Düşük tonajlı (213 ton) dokuz adet gambotun (*Taşköprü*, *Nevşehir*,

⁸⁹ 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.

Gökçedağ, Refahiye, Ayıntab, Malatya, Seddülbahir, Ordu, Bafra) her biri için firmanın biçtiği bedel 28.000 lira iken komisyon, 24.875 liraya kadar fiyatı düşürebilmiştir. Bir adet daha alınacak daha ağır tonajlı (422 ton) gambot (*Marmaris*) için ise fiyat 82.000 liradan 71.500 liraya kadar çekilebilmiştir. Toplam olarak Osmanlı Devleti, 10 adet gambot için Schneider-Creusot Firması'na 1901-1905 yılları savunma bütçesinden ayrılan 295.375 liralık tutarı ödeyecekti (BOA, BEO. 2743/205722).

Gelgelelim Teçhizat-ı Askerîye Nezareti'nin bu indirimden çok da hoşnut olmamasından dolayı, 20 Aralık 1905 tarihinde tekrar bir araya gelen komisyonda gemilerin fiyatının düşürülmesine yönelik firma ile tekrar yapılan pazarlık neticesinde, 375 lira tenzilatla fiyatın 295.000 lira olmasına karar verilmişti (DMA, EH. 109/13). 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 (BOA, BEO. 2744/205787).

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 Erkan-ı Harbiye Sağ Kolağası Salih Efendi refakatinde bir heyet gönderilmesi ve bu heyetteki zabıtana orada buldukları müddetçe de aylık 30 lira ödenmesi münasip görülmüştü (DMA, EH. 112/33).

Tablo 7

Nezaret-i Umur-ı Bahriye Tarafından Alman ve Fransız Fabrikalarından Tedarik Edilen Muhtelif Sınıftaki Gemiler ve İsimleri

GEMİLERİN İSİMLERİ	SINIFI	MENŞEİ
<i>Yarhisar</i>	Muhrip	
<i>Taşoz</i>	“	
<i>Samsun</i>	“	
<i>Basra</i>	“	
<i>Marmaris</i>	Gambot	

Tablo 7'nin devamı		
<i>Taşköprü</i>	Gambot (Karakol botu)	Fransız Schneider Fabrikası
<i>Gökçedağ</i>	“ “	
<i>Nevşehir</i>	“ “	
<i>Refahiye</i>	“ “	
<i>Ayıntab</i>	“ “	
<i>Malatya</i>	“ “	
<i>Bafra</i>	“ “	
<i>Seddülbahir</i>	“ “	
<i>Ordu</i>	“ “	
<i>Berk-i Satvet</i>	Torpedo Kruvazörü	Alman Germania Fabrikası
<i>Peyk-i Şevket</i>	“ “	

Kaynak: (BOA, Y. PRK. ASK. 184/33: 2).

3.2.3. Denizaltı Siparişi

Silah ticaretinin en cazip edici yönü, bütünüyle uluslararası bir ticaret olması ve peşin parayı ödeyen herkese her şeyin satılabilmesiydi. 19'uncu 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 etmekteydi⁹⁰. Osmanlı ricalinin bu merakı, torpidonun keşfi ve hemen arkasından torpidobotun savaş sahnesinde yerini almasıyla birlikte, 1880'lerin sonuna doğru

⁹⁰ Denizaltı gemilerine ait yabancı dildeki eserler Bahriye Nezareti tarafından Osmanlıcaya çevirtilerek Erkan-ı Harbiye-i Bahriye zabitanına risale şeklinde verilmekteydi. Bkz. (DMA, ŞB. 330/41A).

denizaltılara atfedilen önemin uluslararası düzeyde de artış göstermesiyle oldukça paralel bir seyir izlemekteydi (Mercan, 2012: 40).

1880'lerin şartlarında çağın en gelişkin denizaltısı, William Garrett'in tasarladığı ve İsveçli 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 amacıyla İsveç Landskrona'da Osmanlı ataşenavalleri 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 (Mercan, 2012: 32).

Gerçekte Basil Zaharoff 1849 Muğla doğumlu ve Rum kökenli bir Osmanlı Devleti tebaasıydı. Dönemin 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 üstelenmişti (Lewinsohn, 1991: 45). 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 (Theolin, 2001: 108).

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 (Compton-Hall, 2003: 69).

Bir yanıyla Yunan Bahriyesi de *Nordenfelt-I* denizaltısından arzu ettiği faydayı hiçbir şekilde sağlayamadı. Bilhassa sualtı süratının düşük olması, akıntılı sularda denizaltının göstereceği performansı şüpheli hâle getirmiş ve daha da önemlisi sualtında 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 Yunanlılar tarafın satın alınan *Nordenfelt-I* denizaltısına ilişkin abartılı değerlendirmelerinin bulunduğu raporu Torpido Komisyon'unda önemli ölçüde yer bulabilmişti.

“(....) zikr olunan vapurun sûret-i muhtelif üzere icrâ-yı manevra edebilecek sefâin sevâhil muhâfazasınca pek değerli olacağı ve alel-husûs düşman gemilerinin boğaz ve sâir limanları abluka etmelerini men eyleyeceği ve düşman limanlarında mevzû torpidolarla sefâin tahrîb edebileceğinden (....) mezkûr torpido ve vapurun görünmeksizin sath-ı bahirde sefâin-i a'dâya takarrübü ve yâhud murâd olunan umka değin ka'r-ı deryâyâya inerek düşmanın haberi olmadığı hâlde gemisi altından geçebileceği ve düşman sefâinine hîn-i takarrübünde torpido ile sûret-i muhtelif üzere icrâ-yı manevra olunacağı anlaşılmiş olmağla” (DMA, MKT. 420/78).

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 yüklenerken montajının Haliç'te, Taşkızak Tersanesi'nde yapılması kararlaştırılmıştı⁹¹.

⁹¹ Nordenfelt denizaltılarının İstanbul'a gelişi, Tersane-i Amire'de montajı ve seyir tecrübeleriyle ilgili teferruatlı bilgi için bkz. (Mercan, 2012: 43-58).

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 Mirlivası İsmail Hakkı Bey tarafından mühürlenmiş belge, denizaltıların teslimine yönelik şu esaslar belirtilmiştir:

“11 Kânunisâni sene 301 târihli konturatoda mezkûr istimbotların inşâsı ve bunlara mahsûs endaht boruları ve kâffe-i edavâtiyle beraber tertîb ve techîzi târih-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 münderiç ve meşrût 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 i'tâ olunarak işin tehhürüne bir günâ sebebiyet verilmediği muhakkak ve mühendis-i mumâileyh tarafından dahi musaddak bulunmuştur” (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 metre boyundaydı, deplasmanı 160 tondu 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 sualtındaki seyir menzili 12 milden az olduğundan, daha ziyade su üstünde taarruz yapabilecek şekilde tasarlanmıştı (Metel, 1960: 8-9).

3.2.4. Kruvazör ve Zırhlı Siparişi

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 oluşturmaktaydı. 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 Amire bünyesinde inşası için bir dizi girişimde dahi bulunmuştu. Bu minvalde Osmanlı idarecilerinin kruvazör alımıyla ilgili oldukça kararlı olduğu, Erkan-ı Harbiye ve Bahriye feriklerinden müteşekkil bir komisyonun İngiltere’den alınacak zırhlı kruvazörlerle ilgili geniş çaplı teknik incelemeler yapması ve mevcut kruvazör tekliflerini değerlendirmesinden anlaşılırmaktaydı (BOA, Y. PRK. ASK. 64/3).

Osmanlı Devlet ricali 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 (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 içermekteydi (BOA, Y. PRK. ASK. 20/17).

Buna ilaveten Osmanlı Donanması’nın acil kruvazör ihtiyacına dönük olarak maliyeti azaltmak babında, kendi üçüncü sınıf kruvazör tasarımlarını da “*sürat-i seyir ve hareket cihazları bakımından tadilat neticesinde*” kolaylıkla ikinci sınıfa yükseltilebileceği de belirtilmekteydi. 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 vurulmaktaydı. Fransız firması, bu olumsuz duruma karşılık olarak atağa geçerek Bahriye Nazırı, Bahriye Erkan-ı Harbiye Reisi, Bahriye İnşaat Reisi, Bahriye Mirliwa ve

kaymakamlarından müteşekkil bu komisyona dört taksit⁹² hâlinde ödeme planı teklif etmişti (BOA. Y. PRK. ASK. 71/11)⁹³.

Mamafih, Osmanlı maliyesinin yetersizliği yüzünden Donanma-ı Hümâyûnca 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 yüzde 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 (BOA, Y. PRK. ML. 12/38).

Öte yandan, Sultan II. Abdülhamid'in gözünde Donanmayı Hümâyûn'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 (BOA, BEO. 1249/93655).

Ancak Osmanlı Devleti'nin, yukarıda tarif edilen olgu çerçevesinde Düvel-i Muazzama ve ona bağlı firmalar karşısında dengeyi gözeten bir "hâl-i hareket tasavvuru" uygulaması pek de kolay gözükmemekteydi. Mesela, İtalya'nın Sultan II. Abdülhamid'i

⁹² 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).

⁹³ 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).

torpidobotların siparişine ikna etmekte kullandığı yöntem olan iç güvenlik harekâtlarında “*Ermeni vakasından dolayı*” zarar gören ve daha sonra yurtdışına 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 edebilmekteydi (Grant: 90; Langensiepen ve Güleryüz: 10).

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 Hükümeti’nin tazminat taleplerini boşa çıkarmaya dönük yoğun bir çaba harcamaktaydı (BOA, BEO. 1801/120074). Nitekim Sultan’ın bu uğraşları hiç de boşa çıkmamış; adeta bir taşla iki kuş vurulmuştu. Kendisi, Bahriye Nezareti’nin mütemadiyen talep ettiği kruvazör ihtiyacını karşılamakla kalmamış, ABD’nin 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 evsaflarda, Tersane-i Amire’deki büyük havuzlara girebilmesi için zırhlı firkateynlerden daha dar bir gövdeye sahip, 17 kadem (6,4 metre) su çekecek ve uzunluğu 350 kadem (132,6 metre) olacak ölçüde bir gemi talep edilmemekteydi (BOA, Y. MTV. 196/14). Ancak ilk olarak komisyon, kruvazörlerin planlarını görmek suretiyle “*tedkîkât-ı lâzime icrâsı tabî’i*” kılındıktan sonra kruvazörlerin siparişinin verilmesinin uygun olacağına kanaat getirmişti. Bu yüzden ilk olarak “*Avrupa devletleriyle Amerika Hükümeti’nin en son sistem olarak kabûl eyledikleri bu kruvazörler için muktezî planların mezkûr fabrikadan celbine*” karar kılınmıştı (BOA, Y. MTV. 255/60).

Aslında Osmanlı Bahriye yetkililerinin kruvazör meselesinde olabildiğince seçici olduğu ve ülkede silahlanma yarışının firmalar arasındaki rekabetten yararlanma gayreti

içinde olduğu kolaylıkla hükmedilebilir. Kruvazör inşası hususunda bilhassa ehil firmalarla görüşen Tersane-i Amire Ser-Ressamı Mirliva Ahmed Paşa, bir yanıyla Sultan II. Abdülhamid'in siyasi tercihleriyle Bahriye Nezareti'nin ihtiyaçları arasındaki hassas dengeyi gözeten kilit isimlerden biriydi (BOA, Y. MTV. 177/79). 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 bulunmaktaydı. 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 almaktaydı:

“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 râzı olarak Krupp fabrikasının bu bâbda arzû-yı âlî-i hazret-i mülûkâneye tâbî' olduğu gösterilmiş olduğu (...)” (BOA, Y. MTV. 181/5).

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 ifade etmekteydi:

“Nezd-i dekâyik-vefd-i hilâfetpenâhîlerinde müstağnî-i îzâh, ve umûm vukûfdârân-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 ihtiyâç mutlak ancak büyük sevâhil muhâfızı zırhlı sefâin ile def' olunabilir. Bu bâbda evvelce de levâyh-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” (BOA, Y. MTV. 196/130).

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 evsaf lar doğ rultusunda daha sonra *Mecidiye* ismi verilecek, 3.485 tonluk bir muhafazalı kruvazör için mukavele imzalayabilmişti (Langensiepen ve Gü leryüz: 149). Aynı mukavelede Amerikan Hükümeti'nin ısrarcı oldu ğ u tazminat maddesi çıkarılarak talep edilen 90.000 dolardan fazla olan meblağ ın siparişı, verilen kruvazörün bedeline dâhil edilebilmişti (BOA, Y. PRK. HR. 29/42).

Osmanlı Bahriyesi'nin William Cramp & Son Fabrikası'na gözlemci olarak gönderdiği Yüzbaşı Ali Efendi'nin 8 Mayıs 1902 tarihli raporunda, 7 Kasım 1901'de inş asına baş lanan kruvazörün baş ve kık postalarının yerlerine konuldu ğ u, yan omurgaları ile muhafazalı gü vertesine kadar tüm iç kaplamaların bitirildiğ inden söz edilmekteydi (BOA, Y. MTV. 229/80). 19 Aralık 1903 yılında İstanbul'da teslimi gerçekleştirilen geminin, kısa süre sonra kritik tasarım kusurları oldu ğ u anlaşı ldı. Kazanların gövdenin merkez hattına çok yakın konumlandırılması, geminin seyir esnasında ş iddetli şekilde yalpa yapmasına neden olmaktaydı. Bütün uğ raş ılara rağ men geminin denge sorunu hiçbir zaman ç özülemedi (Noppen: 7, Langensiepen ve Gü leryüz: 11).

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 Mirliva Ahmed Paşa görevlendirilmiş ti (BOA, Y. PRK. BŞ K. 56/32).

Daha sonra Armstrong Firması'nın İstanbul temsilcisi Mösyö Arthur da Bahriye Nezareti'ne Elswick'de Tezgâhları'nda inşa edilen kruvazörlerle ilgili bir plan ve bir de tarifname sunmuş tu. Tarifnameye göre kruvazör, sipariş edildikten 24 ay sonra teslimi yapılacaktı ve İstanbul'a teslimiyle beraber toplam fiyatı 395.000 sterlin olacaktı. Geminin gü vertesi 6 feet kalınlı ğ ında nikel zırhla kaplanacak, deplasmanı 3.800 ton, sürati 16,5 knot ve uzunlu ğ u 390 kadem olacaktı. İ ki adet 21 santimetrelik, altı adet 15 santimetrelik, sekiz adet 76 milimetrelik ve altı adet de 47 milimetrelik seri atış lı toplarla (*Quick Firing Guns*) donatılacaktı (BOA, Y. PRK. ASK. 184/58).

Ancak Osmanlı Bahriyesi'nin, İngiltere'den aldığı üç farklı modeldeki kruvazör planlarından uygun olan birini teknik sebeplerden ötürü bir türlü seçememesi,

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 (BOA, HR. İD. 20/13). 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 (Grant: 91). Bu olumsuz durum karşısında Sultan, Armstrong Fabrikası tarafından inşa edilen "*Hamidiye kruvazörünün taksitlerinin muntazaman tesviyesi*" için taksitlerin 11 ay zarfında ödenmesi ve ayrıca inşaatı teftiş 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 nihayetlenileceği ve Eylül ayında da teslim edileceğinden söz edilmekteydi (BOA, Y. MTV. 248/47).

Bu arada Avrupalı meslektaşları tarafından oldukça takdir edilen Mirliva Ahmed Paşa'nın da tekrar İngiltere'ye giderek Armstrong Firması ile yeni bir kruvazör siparişi için temaslarda bulunması planlanmıştı. Tam bu sıralarda Teçhizat-ı Askerîye 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 görüşülmekteydi. 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 planlamaktaydı (BOA, BEO. 2200/164952). 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 (BOA, BEO. 3631/272306; BOA, BEO. 3631/272306).

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'uncu maddesine atıf yaparak taksitlerin ödenmemesi hâlinde inşaatın duracağını ve modernizasyonu tamamlanan *Mesudiye* zırhlı fırkateyninin taksitlerinin tam ödenmesine rağmen tesliminin gerçekleşmeyeceğini bildirmesi, hâlihazırdaki krizi tırmandırmaktan başka bir işe yaramayacaktı (BOA, BEO. 2200/164979). Bu krizle birlikte uzun müddet inşası duraklayan kruvazöre, 1911 yılında patlak veren Trablusgarp Savaşı bahane edilerek İtalyan Hükümeti tarafından el konulacak ve *Libia* adı altında İtalyan Kraliyet Donanması'nda hizmete girecekti (Güleryüz, 2009b: 100).

Osmanlı Devleti'nin kruvazör siparişindeki son örnek, 20 Ocak 1902 tarihinde Alman Germania Firması'na ısmarlanan iki torpido kruvazörüydü (DMA, ŞB. 612/12A-B). Boyutları (775 ton ağırlığında, 80 metre 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 torpidobotları ve gerektiğinde muhripleri avlamaktı. Daha sonraki muhrip konseptine temel teşkil eden bu sınıfın, amaçlanan görev tipleri için yeterli sürate 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 milimetrelik torpido kovanı ve iki adet 105 milimetre çapında toplarıydı. Bunun dışında gemiler, güvertede döner rampadan atılabilen beş adet daha torpido kovanından başka altı adet 57 milimetrelik ve iki adette 37 milimetrelik seri ateşli topa sahipti (Gardiner: 392; Noppen: 6).

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 resmi tecrübelerine başlanacağı bildirilmekteydi (BOA, BEO. 3129/234610). Ancak kruvazörlerin 29.000 sterlin tutarındaki taksitinin zamanında ödenmemesinin ortaya çıkardığı ihtilaf durumu,

gemilerin inşasını da sekteye uğratmaktaydı. Sonunda Bank-1 Osmanî'nin aracılık etmesiyle sorun çözülmüş ve gemilerin teslimi aşamasına gelinmişti (BOA, BEO. 2948/221096).

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 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 (DMA, MKT. 1619/13-14).

BÖLÜM 4: GEMİ TAMİR VE İNŞA FAALİYETLERİ

“Tersâne-i Âmire fabrikalarının bugün her nev’ sefâyin-i harbiye-i cedide inşasına kâfil olacak ve top fabrikası bile inşâ olunarak donanma-yı hümâyûn toplarını vücûda getirecek derecede hâiz-i mükemmeliyet olduğu mefâhir-i azîme-i hazret-i pâdişâhî cümlesine ilhâkan arz ile iktisâb-ı mübâhât edebilirim.”

(Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa, *Sultan II. Abdülhamid’e arz ettiği rapor*, 20 Ağustos 1898)⁹⁴

19’uncu yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti’nin en büyük sanayi altyapısını oluşturan yegâne yerlerden biri Tersane-i Amire’ydi. 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 Amire’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 amaçlamıştı. Bu doğrultu da 1890 yılında Tersane-i Amire’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 (Batmaz, 2002: 131).

Tersane-i Amire’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

⁹⁴ BOA, Y. MTV. 181/5.

girişilmişti. 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 (Batmaz, 2002: 132).

Ne var ki Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde gemi inşa teknikleri, kendisinden önceki Sultanların girişimlerini boşa çıkaracak düzeyde farklı bir yöne evrilmişti. Çeliğin muharip 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 Amire'nin bu özelliğini kısa sürede yitirmesine yol açmıştı. Yüzyılın son çeyreğinde devletin boğuştuğu mali darboğaz, Tersane-i Amire'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 Amire 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.

4. 1. Sınırlı Modernizasyon: *Gemi Teçhiz ve Tadil Faaliyetleri*

Aslına bakılırsa 93 Harbi'nden sonra donanmanın elindeki aktif görevdeki zırhlıların birçoğu, harap bir hâle gelmişti. Harp boyunca Karadeniz'deki yakın abluka ve kıyı bombardımanlarından oluşan yıpratıcı harekâtlar, hâlihazırda eskimeye yüz tutmuş zırhlı muharebe gemilerine oldukça maliyetli, ağır tamir ve tadilatın yapılmasını zorunlu kılmaktaydı (BOA, Y. PRK. ASK. 58/33; BOA, Y. MTV. 34/73; BOA, Y. PRK. ASK. 8/4).

Her hâlükârda 93 Harbi sonrası Jeune École stratejisinin kıyı savunmasına yönelik 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 görülmemekteydi.

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 (Hill, 2000: 56). Osmanlı Bahriyesi'nde, tedarik edilen zırhlıların birçoğunun ödenek veya teknik imkânsızlıklardan ötürü bakımlarının ağır aksak yapıldığı göz önünde bulundurulduğunda, mevcut gemilerin azamî hizmette kalma süresine gelmeden kullanılmayacak duruma geleceği muhakkaktı. Bir başka deyişle 93 Harbi'nin akabinde teknolojik ömürlerini tamamlamak üzere olan bu zırhlılara yönelik olarak yapılacak tadilatların neredeyse tamamının boşa çıkması kuvvetle muhtemeldi (Mercan, 2014b: 114).

Buna rağmen, Osmanlı Bahriyesi 93 Harbi'nde beklenen performansı gösteremeyen bu zırhlıların şartlarını iyileştirmeye yönelik, savaştan sonra bir dizi tadilat faaliyetine de girişecekti (BOA, Y. PRK. ASK. 7/68). Yeni zırhlı alımına bir süre mesafeli bakan Osmanlı Devleti, eldeki zırhlı gemilere dönük sınırlı bir tadilatın yürütülmesi kararını almıştı. Aslında eski zırhlı firkateyn ve korvetlerin yeni sisteme çevrilmesi ve düşmana karşı mukabele edebilecek duruma getirilmesi hakkında birçok defa irade-i seniyye çıkmıştı (Hocaoğlu, 1998; 99). Ancak, boğazların güvenliği için elzem olarak görülen zırhlı muharebe gemilerinin “*derece-i matlubeye isâl*” edilebilmesi için tadilatın hangi düzeyde yürütüleceği mevzusu, aşılması gereken bir sorun olarak Osmanlı bahriye yetkililerin karşısında durmaktaydı. Doğrusu Osmanlı Bahriyesi'nin önündeki seçenekler, teknik ve mali imkânsızlıklardan ötürü oldukça sınırlıydı. Yapılması planlanan tadilatların 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 islâh ve ta'dili*” yani günümüz ifadesiyle modernizasyonuydu. Birinci seçenek, zırhlı gemilerin tekne bakımlarının yapılması dışında yeni kazanlar ve toplarla donatılmasını kapsamaktaydı. İkinci seçenek ise gemilerin zırhları, makineleri, kazanları ve silahları dışında tasarımlarının yapısal unsurları olan güvertelerden, gövde yapısına kadar baştan aşağı yenilenmesinden ibaretti (BOA, Y. EE. KP. 4/344).

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 adeta yıkıma uğratan, 14 Mayıs 1882 tarihinde Rusya ile imzalanan “*Harp*

Tazminatı Anlaşması” ile karara bağlanan 82 milyon 500 bin franklık bedeldi⁹⁵. Bu doğrultu da Sultan II. Abdülhamid’in harp sonrası yıpranmış zırhlı gemilerin, yüksek maliyetli tadilatlarına yönelik bahriyenin taleplerini bir süreliğine rafa kaldırarak Memalik-i Şahane sahillerindeki en güvenli mevki sayılan Haliç’e konuşlandırması çok da mantıksız bir tutum değildi.

Hem siyasi hem de iktisadi açıdan 93 Harbi sarsıntılarının atlatıldığı hem de 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 Amire’ye ait kayıtlara bakıldığında, 10 yıl zarfında muhtelif sınıfta gemilerin faal durumda tutmak için gerekli olan asgari bakım masraflarının toplamı 424.381 lira olarak gözükmekteydi. *Hamidiye* zırhlı fırkateyninin “*hâl-i hâzır mesârifi*” 176.800, bakımları düzenli yapılmaktan uzak Osmaniyeye Sınıfı zırhlı fırkateynlerinin bile tamir masrafı 12.000 liradan fazlaydı (BOA, Y. PRK. ASK. 75/69)⁹⁶. 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 tadilatların 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 tadilatların sınırlı bir ölçüde yürütülmesinde oldukça etkili olmuştu. Başka bir ifadeyle Sultan’ın zırhlı gemilere yapılacak tadilatların 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 düşüncesiydi (Besbelli, 1963: 28).

⁹⁵ “*Muahede-i mezkûrenin dördüncü maddesi ahkâmınca Rusya tazminat-ı harbiyesinin bedeli olan seksen iki milyon beş yüz bin frank canib-i hükümet-i seniyyeden beheri üç yüz elli bin liralık tekasut-ı seneviye ile tediye edilecektir şurası mukarredir ki iş bu üç yüz elli bin Osmanlı lirası tazimat-ı harbiye resülmalinin kâmilin tediyesine tahsis kılınacaktır. Rusya devleti hükümet-i seniyyenin arzusuna mümaşaten marüzzikr resülmâl üzerine faiz talep eylememekle muvafakat eder.*” Daha ayrıntılı bilgi için bkz. (Erim, 1953: 429-432). Fevzi Kurtoglu (1935), Rusya’nın Osmanlı Devletinden talep ettiği savaş tazminatı tutarını 245.207.300 lira olarak belirtmektedir (s.127).

⁹⁶ “*Doksan yedi senesi İbtidâsından üç yüz yedi senesi Eylül’üne değin Tersane-i Amire de müceddeden ta’mir sûretiyle i’-mâl ve inşâ edilen sefn-i şâhâne ile ebniye-i mîriyye ve mübâya’ât-ı sâirenin fiyat-ı hakikiyelerini mübeyyin defterdir.*” Tersane-i Amire’de tamir olan gemileri gösteren cetvel için bkz. (BOA, Y. MTV. 19/4).

Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Donanması'ndaki ana muharebe gemisi statüsündeki zırhlı gemilerle (firkateyn ve korvetler) payitahtın ve boğazların korunmasında yüzer istihkâm olarak faydalanma gibi pasif bir niyet sergilese de gemilerin her an vuku bulabilecek çatışmada 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 durulmaktaydı. Raporda, tamire ihtiyaç duyulan *Mesudiye*, *Asar-ı Tevfik* zırhlı firkateynleri ile *Feth-i Bülend*, *Mukaddime-i Hayr*, *Avnillah*, *Muin-i Zafer* zırhlı korvetlerinin ağızdan dolan Armstrong toplarının kuyruktan dolan Krupp toplarıyla değiştirmesi gerektiği bildirilmekteydi. Raporun devamında yapılacak tadilatlar 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 hesaplanmaktaydı. Tüm bunlar dışında Osmaniye Sınıfı zırhlı firkateynlerinde zırh ve kazanlarının değiştirilmesi elzem bir hâl olduğundan bunlar için de ayrı bir fizibilite yapılması ihtiyacı doğmuştu (BOA, Y. MTV. 34/43).

4.1.1. Zırhlı Gemiler ve Torpidobotlara Dönük Tamir Faaliyetleri

Böylelikle, 1880'lerin sonlarında hayata geçirilen tadilat faaliyetleri ilk olarak Tersane-i Amire'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 Amire 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 Amire'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 tutmaktaydı (BOA, Y. PRK. ASK. 61/13). Ancak, askerî kalıpların dışına çıkmadan belirtmek gerekirse bu sınırlı tadilatlarla aktif hizmete giren zırhlı gemilerin gövde tasarımı, güverteleri ve silah sistemleri baştan aşağı yenilenmediği sürece hizmet süresinin oldukça kısa olacağı ve buna mukabil muharebe kabiliyetlerin belirgin bir artış

olmayacağı muhakkaktı. Zaten İngiliz Kraliyet Bahriyesi tarafından da yalnız kısıtlı görev ihtiyaçları için istifade edilen eski usul zırhlı gemilere bu tarz tadilatları yapmanın ekonomik bir seçenek olmadığı kısa zamanda anlaşılacaktı (Lambert, 2010: 51-52).

İlginç bir biçimde Osmanlı cihetinde bu tarz girişimlerde askerî gerekliliklerin esas alınması beklenirken pratikte nispeten siyasî bir mayette kaldığı söylenebilir. Nitekim Sultan'ın Osmanlı maliyesini iyileştirmek adına titizlikle uyguladığı kemer sıkma politikalarından bahriyenin 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 veyahut modernizasyon projelerinin Sultan'ın mali kaygılarının filtresinden süzülüp hayata geçirilmesi noktasında imdada yetişmekteydi. Bu bağlamda donanma projelerinin 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 Bâb-ı Ali'yi mümkün mertebe devre dışı bırakmak suretiyle her kurumun resmi maruzat sunma imtiyazını genişletmesi de Bahriye Nazırı Hasan Paşa'ya Mabeyn'nin kapısını aşındırmasında önemli bir avantaj sağlamıştı.

Zırhlı gemilerin Tersane-i Amire'de 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 tahvîllerine*” girildiği bildirmekle birlikte, bu proje için Bank-ı Osmanî'deki hesaba yatırılan meblağın sadece 40.000 lira olmasından yakınmaktaydı. Ayrıca Hasan Paşa, eksik ödenek sıkıntısı yüzünden zırhlı gemilerden iki adedinin kısmen güverte ahşabının döşendiğinin ancak kalan işlerin yapılamadığından dem vurmaktaydı.

Tersanedeki 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 iddia etmekteydi. “(...) *erbâb-ı istifâdenin ekmeğine yağ sürülmüş olmaktan başka netâyice vâsil olunmayacağı derk ve teferrüs kılınacağı*”

ifade eden Hasan Paşa'nın önerisi, zırhlı gemilere yapılacak tadilatların askerî ve bilhassa iktisadi yönden hakkıyla yapılabilmesi için bahriye bünyesinde “*birkaç erbâb-ı bendegân-ı şâhânelerinden mürekkeb*” bir komisyon teşkil edilmesiydi. Komisyonun en önemli işlevi ise zırhlı gemilerin güvertelerine ait resimlerin Krupp Firması'na gönderilmesi suretiyle bu mahallere uygun top tedariki ve Tersane-i Amire'de imal edilmesi mümkün gözükmeyen kazanların da Avrupa'daki farklı fabrikalardan uygun meblağlarda sipariş edilmesiydi. Böylelikle Hasan Paşa, Avrupa'da 400.000 liraya yapılacak tadilatların Tersane-i Amire'de 100.000 liradan daha az bir masrafla hallolacağını ve kalan 300.000 lira ile de “*nev-usûl zırhlı kruvazörlerden*” birkaç adet donanmaya satın alınabileceğini ileri sürmekteydi (BOA, Y. PRK. ASK. 61/13).

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 yüzde 8 faizle Fenerler Mültezimi Mösyö Kolas'dan temin edilmesine onay verilmişti (BOA, MV. 43/35)⁹⁷. Ancak Sultan II. Abdülhamid'in bu faizi yüksek bulması ve akabinde %4'e kadar çekilmesi yönünde talimatının ardından yapılan görüşmeler sonunda Mösyö Kolas'den borç⁹⁸ alınabilmişti BOA, MV. 44/2).

Gerçekte Tersane-i Amire'de dört zırhlı geminin sadece zırhlarının revizyonu için biçilen meblağ 86.000 liraydı. Bunun dışında, aynı gemilerin baş ve kıç taraflarındaki barbetlere (*en barbette*) yerleştirilecek 24 santimetrelik sekiz adet Krupp toplar için 603.700 lira ve aynı şekilde sekiz adet 45 inçlik seri atışlı Nordenfelt toplar için ise 40.000 lira gerekmekteydi (BOA, Y. PRK. MYD. 8/50-003)⁹⁹.

İngiliz Amirallik Dairesi'ne ait istihbarat kayıtlarında da Tersane-i Amire'de Osmaniye Sınıfı zırhlı gemilere yapılan geniş ölçekli tadilatlardan (*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 edilmekteydi. Raporun devamında, Osmanlı Bahriyesi'nin ilk

⁹⁷ 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.

⁹⁸ Alınacak borcun faiz oranları ve Sultan II. Abdülhamid'in buna dönük müdahalesi bir başka yazışmada da değerlendirilmektedir. Ayrıntı için bkz. (BOA, İ. MMS. 105/4468).

⁹⁹ Silah çapları ve özellikleri ilgili teknik detaylar İngiliz Kraliyet Bahriyesi Amirallik Dairesi'ne ait istihbarat raporundan alınmıştır. Bkz. (NA, ADM. 231/20).

olarak gemilerin bordalarını bileşik zırhla (*compound armour*) desteklemeyi düşündüğü daha sonra bu fikirden vazgeçip 5,5 inçlik (13,9 cm) çelik levhalarla kaplanmasının yanında gemilerin performanslarının zirvesindeki dönemdeki süratleri olan 11-12 knot'a çıkarabilmek için yeni kazanlarla teçhiz edilmesi kararından bahsedilmesi de oldukça dikkat çekicidir (NA, ADM. 231/20).

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 kabiliyetlerinden seyir olanaklarının fark edilir düzeyde düşmesiydi. Bunun dışında, zırhlı gemilerdeki eski usul 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 Amire'de tadilata girecek gemilerin, öncelikli olarak seyir kabiliyetleri iyileştirilmesi, akabinde de zırh koruması ve ateş gücünün artırılması hedeflenmişti. 17 Şubat 1892 tarihinde Tersane-i Amire'de yapılan bir tetkik neticesinde *Mesudiye* ve *Asar-ı Tevfik* zırhlı firkateynleriyle 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 Amire yetkilileri tarafından gemilerin ateş gücü yetersiz bulunmuş olmalı ki eski usul Armstrong toplarının yerine yeni nesil Krupp topları yerleştirilmesine karar kılınmıştı¹⁰⁰.

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 Amire ve dolaylı olarak Bahriye Nezareti tam yetkili gözükse 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, alet-edevat eksiklerinin olup olmadığı, zabitan ve efradının görevini layıkıyla yerine getirip getirmediğini

¹⁰⁰ Bu gemiler dışında Osmaniye Sınıfı zırhlı firkateynlerin 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).

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 anlaşılmaktadır¹⁰¹.

Teftiş-i Umum-i Askerî Komisyonu'nun zırhlı gemilerin tadilatına ilişkin bir raporunda, Donanmayı 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 getirilmekteydi. Rapora göre, 7 pusluk Armstrong topları 300 sterlin, 9 pusluklar ise 450 sterlin karşılığında kuyruktan dolma bir düzenekle 6.500 yarda (5.943 metre) etkili menzile ulaşabilecek bir hâle 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.

Tablo 8

Donanmadaki Gemilere İhtiyaç Duyulan Krupp Toplarının Çapı ve Adedi

GEMİLER	ADET	TOP ÇAPI
<i>Hamidiye Zırhlı Fırkateyni</i>	10	24 cm
<i>Hamidiye Zırhlı Fırkateyni</i>	2	17 cm
<i>Mesudiye Zırhlı Fırkateyni</i>	12	26 cm
<i>Asar-ı Teyfik Zırhlı Fırkateyni</i>	8	21 cm

¹⁰¹ Uzman personel olarak sefine süvarileri, çarkçılar, kaptanlar, torpido ve elektrik memurları, seyr-i sefain süvarileri zikredilmektedir (BOA, Y. PRK. ASK. 214/86). Ayrıca, Teftiş-i Umum-i Askerî Komisyonu hakkında daha detaylı bilgi için bkz. (Ölmez, 2007: 122).

Tablo 8'in devamı

<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	

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 (BOA, Y. MTV. 34/43).

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 düşman 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 karşılaşılan sorunlar arasındaydı.

Almanya, Fransa ve İngiltere’deki fabrikalardan temin edilen torpidobotların, Tersane-i Amire ve İzmit Tersanesi’nde tamirlerine ve yapılacak tadilatlarla ilişkin bahriye bünyesinde bir komisyon oluşturulmuştu. Komisyon, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi’nin mütalaaları neticesinde Sultan II. Abdülhamid’e torpidobotların “*mesârif-i*

ta 'mîriyyesi" hakkında sunduğu mazbatada tespit edilen gemilerin tamirleri için 40-50 bin liralık bir ödeneğe ihtiyaç duyulduğundan söz edilmekteydi. Sultan II. Abdülhamid ve askerî danışmanları bu zamana kadar ki gemilerin tamirlerinden tam anlamıyla netice alınamamasından dolayı torpidobotların tamirleri için biçilen meblağı 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 mebâliğ-i mezkûre heder edilmiş olacağı"* şeklinde çekincesini belirterek torpidobotlara yeniden keşif yapılmasını buyurmuştu (DMA, TRS. 753/62A-B.)¹⁰².

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 kısmında yeniden karar verilmesini talep etmekteydi (DMA, TRS. 753/62C)¹⁰³.

Nihayetinde, yapılan keşiflerin ardından Bahriye Nazırı tarafından *"kırk bin lira ikrâziyle mezkûr torpidobotların ta'mîrât-ı lâzımelerinin müsâra'aten icrâ ve ikmâline 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 (BOA, Y. MTV. 255/60).

¹⁰² Bunun dışında Sultan II. Abdülhamid torpidobotların durumu ile ilgili kendisine şifâhen verilen bilgilendirmelerle yetinmeyip konuyla ilgili tahkikat yapılması talimatını vermişti. Tahkikat neticesinde hazırlanacak raporda *"Torpido 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'mîr olunabilir mükemmelen ıslah ve ta'mîr olundukları farz olduğuna göre kıymet-i Harbiyeleri ne mertebede olabilir ve bu nâme ihtiyâr olunacak masrafa ve geçiştirilecek olan zamana nazaran mezkûr torpedo vapurlarının vücûdundan istifâde kâbil midir değilse ne yapılmak icâb edecektir bi'l-umûm bunlar hakkında da tahkîkât ve tedkîkât-ı amîka icrâsıyla bâ-mazbata arz-ı atebe-i ulyâ kılınması"* buyrulmaktaydı. Rapor için bkz. (DMA, TRS.753/61A).

¹⁰³ Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'ndeki konuyla ilgili karar için bkz. (DMA, EH. 76/11).

Tablo 9
Donanmadaki Torpidobotların 25 Ocak 1904 Tarihli “Ahvâl-i
Hâzıralarını Mübeyyin” Cetvel

TORPİDOBOT	GÖREV YERİ VE DURUMU
<i>Berk-i Efşan</i>	Selanik’te
<i>Ejder</i>	Selanik’te
<i>Şanâver</i>	Selanik’te
<i>Fâtiḥ</i>	Harekete hazır
<i>Peleng-i Deryâ</i>	Kondenser borularının yenilenmekte
<i>Şâhin-i Deryâ</i>	İnşası devam etmekte
<i>Abdülmecid</i>	Kazan borularının yenilenmekte
<i>Hamîdiye</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>	Havuzla konularak tamir edilecek
<i>Seyf-i Bahrî</i>	Havuzla konularak tamir edilecek
<i>Şihâb</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa’dan yenisi sipariş edilecek
<i>Tarık</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa’dan yenisi sipariş edilecek
<i>Nusret</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa’dan yenisi sipariş edilecek

Tablo 9'un devamı

<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
<i>Mecîdiye</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 Terakkî</i>	Ta'mîr için karaya çekilmiş olduğu
<i>Timsah</i>	Ta'mîr için karaya çekilmiş olduğu
<i>Şimşîr-i Hücûm</i>	Ta'mîr için karaya çekilmiş olduğu

Kaynak: (BOA, Y. MTV. 255/60).

Osmanlı Donanması'ndaki torpidobotların genel durumu ve yapılan tamir faaliyetlerine ilişkin, Osmanlı kayıtlarıyla karşılaştırmalı olarak İngiliz atışenaval raporları da önemli yer teşkil etmektedir. 8 Mayıs 1900 tarihinde atışenaval 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 Amire'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 Amire'de demirli vaziyette duran *Peleng-i Derya* torpido gambotunun makine dairesi, silahları ve Schwarzkopf torpidolarının genel durumu gayet iyi gözükmekteydi. *Şahin-i Derya* torpido gambotu ise Avrupa'dan makinelerinin beklendiği ve 1894 yılındaki tetkikinden beri inşasında çok fazla ilerleme kaydedilmediği anlaşılmaktaydı. 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 girişildiği belirtilmekteydi. 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 10 adedinin de devamlı surette Haliç dışında faaliyet gösterdiğine de değinmekteydi (NA, ADM. 231/31. Report No:580).

Gerçekten de Osmanlı Donanması'ndaki torpidobot ve gambotlar, uzun sahil şeritlerini koruma görevlerinde istifade edilen ana platform olmalarından mütevellit epeyce hırpalanan gemilerdi. Osmanlı Bahriyesi tarafından genel olarak Tersane-i Amire'de ve İzmit Tersanesi'nde tamir ve bakımları yapılan bu gemilerin, güvenlik açığı oluşturamaması açısından yapılacak tadilatların, sürati ve sorumlu oldukları bölgelerde rotasyon sisteminin katıyetle uygulanması kritik derecede önem arz eden konuların başındaydı.

4.1.2. Yunan Harbi Sonrası Gündeme Gelen Zorunlu Seçenek: Zırhlı Gemilerin Modernizasyonu

Yapılan tüm tadilatların uzun erimli olmadığı, 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nde açıkça ortaya çıkmıştı. Zırhlı gemileri payitahtı koruma maksatlı olarak Boğazlar mevkiinde yüzer istihkâm olarak kullanma fikrine uygun bir şekilde yapılan tadilatların 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 Donanmayı 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 durulmaktaydı. Aynı zamanda raporda, ufak ve büyük çaplı silahlara ait noksanların ikmal, tadil ve ıslah edildiği takdirde mevcut gemilerden istifade edilmesinin mümkün olabileceği de belirtilmekteydi. Bu yüzden zırhlı filonun modernizasyonu aşamasında gemilerin muayene edilmesi için, Almanya'nın Elbing şehrindeki Schichau Fabrikası'ndan bu işe vakıf bir mühendisin çağırılması gerekmekteydi (BOA, Y. MTV. 159/185).

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 (BOA, Y. MTV. 158/43). 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 sürata 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 koşulmaktaydı. Aynı şekilde zırhlı gemilerin ateş gücünü

arttırmaya ve torpidobot tehdidini savuşturmaya yönelik olarak da en son sistem 24, 21, 15, 16 ve 10 santimetrelik seri ateşli toplarla donatılmasının “*tadilat-ı esasiye*” zaviyesinde uygun olacağı belirtilmekteydi. Raporun devamında Alman mühendis, Osmanlı Devleti’nin bu tadilatları 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 bulunulmasına salık vermektedir (BOA, Y. PRK. BŞK. 55/11).

Yapılan tetkikat neticesinde eldeki zırhlı gemilerin ne tarz bir modernizasyona tabi tutulacağına önemli ölçüde ortaya çıkması, Sultan II. Abdülhamid’i bu tadilatları en uygun meblağa, hangi firmaya ihale edeceği ile ilgili siyasi tarafı ağır basan bir kararlar karşılığında bırakmıştı. İngiliz ve Fransız firmaları zırhlı gemilerin modernizasyonu işine sıcak bakmamaları ve ayrıca yapılacak tadilatlardaki 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 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 (Yorulmaz: 175, Grant: 90).

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 göz bebeği sayılan ve genel durumu itibarıyla modernizasyona en yatkın *Mesudiye* ve *Asar-ı Teyfik* zırhlı fırkateynleri için pek de geçerli olmamıştı.

İtalyan Hükümeti’nin 1895-96 Ermenilere dönük iç güvenlik harekâtları 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 (Langensiepen ve Güleriyüz: 10). Böylece 23 Mayıs 1899 tarihinde Ansaldo Fabrikası mühendisi ve müdürü Mösyö Perrone Çanakkale'deki Donanmayı 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 Perrone¹⁰⁴, gemilerin birçoğunun modernizasyona tabi tutulmaya değer olduklarını belirtmişti. Kendisi daha da ileri giderek şayet planlanan tadilatlar yapılırsa gemilerin 15 mil süratle seyretmesi ve yeni tip toplarla teçhiz edilmesi kaydıyla birinci sınıf bir muharebe gemisine dönüşeceğini iddia etmekteydi. Ayrıca gemilerin bu mertebeye ulaşabilmesi için yeni makine ve toplarla donatılmasından başka, gemi teknesinin de bir dizi tadilattan geçirilmesini salık vermekteydi (BOA, Y. MTV. 190/78).

Aslında, zırhlı modernizasyon ihalesinin Ansaldo'ya verilmesinin, Alman Krupp Firması nezdinde sebep olduğu tepkileri savuşturmak bir yana, Ermeni olaylarından ötürü uluslararası düzeyde yüklü miktarda tazminat talepleriyle 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 (DMA, MKT. 1139/89; Langensiepen ve Güleriyüz: 10).

31 Mayıs 1899 tarihinde bir araya gelen Meclis-i Vükela tarafından Ansaldo Firması ile *Mesudiye* fırkateyninin modernizasyonunun genel hatları belirlendikten sonra mukavelenin onaylanmasına karar verilmişti (BOA, BEO. 1326/99432). 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

¹⁰⁴ Mösyö Perrone, gemilere konulacak makinelerin teknik özellikleriyle ilgili de bilgi vermektedir. Ayrıca gemiye baş ve kış tarafına eklenmesi gereken 8 pus kalınlığında çelikten mamul zırhlı kulelere de ihtiyaç duyulduğundan söz etmektedir.

talep etmesi ve kendisinin ihaleyi Ansaldo'ya verme niyetine karşılık olarak ciddi bir lobi faaliyeti yürütmesi bu savı destekler niteliktedir (Yorulmaz: 175).

Herhâlükarda 14 Haziran 1899 tarihinde Osmanlı Devleti, *Mesudiye* firkateyninin “*tarz-ı cedideye tahvili*” için Ansaldo Firması ile 21 maddelik bir mukavele imzalamıştı. Osmanlı Devleti adına Hasan Paşa'nın imzaladığı mukavele de 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 mevkiler 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 makinelerinin, iki adet üçlü genleşmeli sistemde (*triple - expansion engine*) olacağını ve dönemin dretnot öncesi (*pre-dreadnought*) muharebe gemilerinde standart olarak kullanılan Fransız yapımı Niklaus kazanlar (*Niclausse Boilers*) sayesinde geminin süratinin 15 knota çıkacağını garanti etmekteydi. Heyet-i Fenniye tarafından teslim sırasında yapılacak tecrübelerde de şayet geminin 15 knotun altında seyir ettiği anlaşılırsa her eksik knot için Ansaldo Firması Tersane-i Amire'ye 50.000 sterlin tazminat ödeyecekti. Son olarak modernizasyon sırasında gemiden sökülen eski silah ve edevatın tamamı Tersane-i Amire'ye eksiksiz bir hâlde teslim etmek dışında, yerleştirilecek yeni topların mermilerinin de getirilmesi talep edilmekteydi¹⁰⁵. Osmanlı Devleti, *Mesudiye*'nin modernizasyonu karşılık Ansaldo Firması'na 433.560 sterlin ödemeyi taahhüt etmekteydi. Ayrıca ilk taksit olarak 63.427 sterlin, mukavelenin imzalanmasından hemen sonra Ansaldo Firması'na ödenecekti (BOA, Y. PRK. ASK. 183/1).

¹⁰⁵ “*Mesudiye'nin fabrikaya teslimi ile derûnunda bulunan asker ve bize âid olan eşya ve levâzım-ı sâirenin 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 teksîri yüzünden otuz bin liraya kadar bir menfa'at-i hesâbiye istihsâl ve tasarruf kılınmış.*” Belgenin tamamı için bkz. (DMA, ŞB. 556/5A).

Aynı şekilde Ansaldo Firması, *Asar-ı Teyfik* firkateyni için de *Mesudiye*'ye uygulanana benzer modernizasyon şartlarını içeren bir tarifnameyi¹⁰⁶ Sultan'a sunmuştu. Ancak *Asar-ı Teyfik*'in tadilatlarına bir türlü başlanılamaması ve yaşanan gecikmeler, Sultan'a geminin modernizasyonunu Germania Firması'na ihale edilmesi için ihtiyaç duyduğu nedeni vermişti. Osmanlı Bahriyesi, *Asar-ı Teyfik* zırhlı firkateyninin vakit kaybetmeden Germania Firması'nın Kiel'deki fabrikasına transferine karar vermişti. O sıralar Cenova'da bulunan Mirliva Halil Paşa'ya 9 Mart 1900 tarihinde *Asar-ı Teyfik*'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 verilmekteydi (DMA, MKT. 1182/38).

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. Abdülhamid'in diplomasi alanında elini bir hayli güçlendiren bir gelişmeydi. Bu durum Sultan'a silah firmalarıyla müzakerelerde askerî ve mali yönden Osmanlı'nın lehine kararlar alınması noktasında hatırı sayılır manevra imkânı sağlamaktaydı.

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 cedideye kabil*" olduğu tespit edilen sekiz adet zırhlının modernizasyonu ihalesinde kendisini fazlasıyla gösterecekti (BOA, Y. PRK. ASK. 237/52). Bu sefer Sultan II. Abdülhamid, sekiz zırhlı geminin modernizasyon ihalesinde, Osmanlı pazarında başa geçen 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,*

¹⁰⁶ *Asar-ı Teyfik* zırhlı firkateyninin modernizasyonu kapsamında yenilenecek kazan, makine, zırh ve toplarla ilgili detaylı teknik bilgileri ihtiva eden tarifname için bkz. (BOA, Y. PRK. ASK. 159/38).

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 esas makine, kazanlar, kömürlükler, silah sistemleri, yeni usul zırh ve güverte tasarımının yanında gemilerin tekne tadilatlarını da ihtiva etmekteydi. Ayrıca mukavelenin detayına inildiğinde geminin iç döşemelerinden, direklerine kadar her ayrıntının tadiliyle ilgili maddeleri de içermesi oldukça şaşırtıcıydı. 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 Amire'de mi yapılacağıydı. Ansaldo Firması yetkilileri Cenova'daki fabrikada bu tadilatları daha makul surette (zaman ve maliyet açısından) icra edilebileceğini dile getirseler de Osmanlı tarafı İtalya'dan mühendis ve işçilerin getirilmesi suretiyle "*Heyet-i Fenniye'nin*" gözetimi altında Tersane-i Amire'de yapılması konusunda direktmekteydi. Sekiz geminin mukavelede belirtilen esaslar doğrultusunda modernizasyon bedeli yedi taksit hâlinde toplamda 346.648 sterlin olarak belirlenmişti (DMA, ŞB. 2321/00001).

Daha sonra Osmanlı Bahriyesi'nin imzalanan mukaveleye ek taleplerde bulunması, modernizasyon işinin daha yetkili makam olan Teçhizat-ı Askeriye Nezareti'ne intikal etmesine neden olmuştu. Teçhizat-ı Askeriye Nezareti Nazırı 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 Amire'nin adres gösterilmesi ve buna bağlı olarak zırhlıların silah ve tahrik sistemlerinde yapılacak belli başlı değişikliklerdi.

“Ansaldo ve Armstrong kumpanyası mukâvelenâmeğe merbût iki kıt'a ta'rifnâmelerde münderic şerâite tevfikân *Mukaddime-i Hayr* ve *Mahmudiye* ve *Orhaniye* zırhlılarının tekne ve aksâm-ı dâhiliyelerini Dersa'âdet'te Tersâne-i Âmire destgâhlarında ta'mîr ve hükûmet-i seniyye tarafından tedârîki karargîr olup mezkûr ta'rifnâmelerde aded ve nev' ve cesâmeti muharrer olan kuyruktan dolma topların vaz' ve ta'biyeleri için îcâbât-ı fenniyye nazaran mükemmelen ıslâh ve ta'dîl etmeği ve yine ânîfü'z-zıkr iki kıt'a fırkateyn-i hümâyûnların makine ve kazganlarını sûret-i mükemmelede tesviye ve ta'mîr ile îcâb eden aksâmını tecdîd ve *Feth-i Bülend, Avnillah* ve *Muîn-i Zafer* korvet-i hümâyûnlarının mevcûd

kazganları yerine yeni kazgan vaz' ve makinelerinin iktizâ eden aksâmını tecdîd ve ta'mîr etmeği der-uhde ederler" (BOA, Y. PRK. ASK. 237/52).

Osmanlı Devleti'nin yeni talepleri doğrultusunda Ansaldo Firması'nın revize ettiği teklife göre Osmaniye Sınıfı zırhlı firkateynlerin her birinin modernizasyonu 91.000 sterlin gibi ek maliyet içermekteydi. 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 Mirliwa Ahmed Paşa, Sultan II. Abdülhamid'e muayene edilen zırhlı gemilerle ilgili bilgi sunmakla da mükellefti. Bunun dışında Ahmed Paşa, Teçhizat-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 firkateyn ve *Mukaddeme-i Hayr* korvetinin "*tecdîdât ve ta'dilât*" fiyatını bir hayli "*fahiş*" bulmuştu. Bu yüzden ilk olarak gemilerin fiyatlarında indirime 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 etmekteydi (BOA, Y. PRK. ASK. 237/23).

Ahmed Paşa'nın talepleri karşısında Teçhizat-ı Askeriye Nezareti tarafından, modernizasyon için uygun bulunan sekiz kıta zırhlıdan sadece üç korvetin Ansaldo Firması'nın desteğiyle Tersane-i Amire'de yapılması teklif edilmişti. Diğer beş adet zırhlı firkateynin ise tamir edilerek bir süre daha kullanılmasına veyahut bunlar yerine Avrupa'dan yeni zırhlıların sipariş edilmesi tavsiye verilmekteydi (BOA, BEO. 2264/169767). Aslına bakılırsa sekiz kıta zırhlının Cenova'ya modernizasyon için götürülmesine dönük planlamalar, Osmanlı Bahriyesi tarafından titizlikle yapılmıştı. Hazırlanan plana göre, Dersaadet ve Çanakkale'de bulunan zırhlı gemiler kafileler hâlinde İtalya'ya gönderilecekti.

Hatta ilk kafilde de Ferik Mehmed Paşa kumandasında *Mahmudiye* firkateyni, *Feth-i Bülend*, *Muin-i Zafer* korvetleri yer alacaktı (BOA, Y. MTV. 217/49).

Ancak, Sultan II. Abdülhamid, modernizasyonu kararlaştırılan zırhlı gemilerin, yapılacak tadilatlar 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 Amire'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 (BOA, MV. 107/53)¹⁰⁷. Tersane-i Amire'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 girişecekti (DMA, MKT. 1313/63).

Her şeyden önce, zırhlı gemilere tatbik edilen modernizasyonun ne derecede etkili olduğu ile ilgili en önemli veri kaynağı, tadilatlar sırasında gözlemci olarak gönderilen zabıtana ya da Teftiş-i Umum-i Askerî Komisyonuna ait raporlardı. Mesela Bahriye Fabrika-i Hümayunlar Ser-mühendisi Mirliya 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* firkateyninin modernizasyon sonrası genel durumu ile ilgili dikkate şayan bilgiler verilmekteydi. Cenova'ya giderek *Mesudiye*'nin tadilatlarını 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 tadilatları dışında merkezi tabyaları, taretler, ambar ağız kapakları, dümen makine ve muhafazası, kömür ambarları, telgraflar, elektrik çanları, kumanda kulesi, kaptan köprüsü, kamaralar, kiler, ocak, helâlar, makine ve kazanlar mukaveleye uygun bir şekilde yenilenmişti. Bunun dışında raporda gemiye yerleştirilen toplar ve mühimmat adediyle ilgili detaylı bilgiler de

¹⁰⁷ 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).

verilmekteydi. İki adet 9,2 pusluk, 12 adet 6 pusluk, 14 adet 3 pusluk, 10 adet 75 milimetrelik, 4 adet 47 milimetrelik seri ateşli topun yanında iki adet de “*za’if sandal topları*” olmak üzere Vickers, Sons & Maxim Firması’nın imal ettiği toplamda 44 adet top *Mesudiye* zırhlısına yerleştirilmişti (BOA, Y. MTV. 233/31).

Tablo 10

***Mesudiye* Zırhlı Fırkateynine Ansaldo Fabrikası’nda Yerleştirilen Toplara Ait Mühimmat ve Adedi**

TOPLAR	MERMİ CİNSİ	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

Kaynak: (BOA, Y. MTV. 233/31).

Ansaldo Firması’nın yaptığı modernizasyona ilişkin tadilatlar, Osmanlı gözlemcileri tarafından mukaveleye uygun bulunsa da geminin 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 (Sondhaus, 2001: 123). Ödemeler yüzünden teslimi bir hayli geciken *Mesudiye*¹⁰⁸, 15 Mart 1904 tarihinde İstanbul’a vardığında dretnot öncesi muharebe gemilerinin devrinin kapanması bir kenara, muadili sayılan dretnot öncesi dönemin zirvesini teşkil eden İngiliz Kraliyet Donanması’ndaki Majestic Sınıfı ile ateş gücü, zırh

¹⁰⁸ 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).

ve sürat bakımından baş etmesi neredeyse imkânsızdı¹⁰⁹. Bunun dışında, torpido taarruzuna karşı modern zırh kuşak korumasından yoksun olan *Mesudiye*, dretnot öncesi muharebe gemisinden daha çok zırlı bir kruvazörü andırmaktaydı (Noppen: 5).

Diğer yandan Almanya'daki Kiel Limanı'na *İzmir* vapuru refakatiyle gönderilen *Asar-ı Teyfik*'in modernizasyonu, deyim yerindeyse tam bir trajediye dönüşmüştü. Osmanlı Devleti'nin Krupp'a olan borcunun artması ve buna karşılık ödeme yapmaması *Asar-ı Teyfik* zırlısının da tadilatlarını durma noktasına getirmişti. Geminin Kiel'de sökülmeğe başlanmasının hemen ardından, 500 kişilik mürettebatı *İzmir* vapuruna aktarılmış ve payitahttan gelecek talimat beklenilmeye başlanmıştı (Langensiepen ve Güleryüz: 12). 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 çözümlenmemesi, Osmanlı Berlin Sefareti ile Hükümet-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 (BOA, İ. HUS. 92/1319).

Sonunda İstanbul'dan mürettebatın dönüşü için bir ödenek gönderildiyse de *Asar-ı Teyfik* zırlısı uzun bir süre Kiel'deki kızakta sökülmüş vaziyette kalacaktı. *Asar-ı Teyfik*'in süvarisi Miralay Rüstem Bey, inşa sürecini belirli aralıklarla raporlayarak Bahriye Nezareti'ne bilgi vermesi¹¹⁰ sayesinde, 1904 yılına kadar geminin sadece baş güvertesinin yenilendiği onun dışında herhangi bir inşa ve tamirin gerçekleşmediği anlaşılmaktaydı. 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 Firması'nın bu projeyi maliyetinin bile altında yürütmesini zorunlu 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 (Langensiepen ve Güleryüz: 137). Nihayetinde Kiel'de

¹⁰⁹ Majestic Sınıfı'nın *Mesudiye* ile karşılaştırmalı teknik detayları için bkz. (Gardiner: 34, 391).

¹¹⁰ Kısa bilgilendirme raporları için bkz. (BOA, Y. MTV. 221/29; BOA, Y. MTV. 227/145; BOA, Y. MTV. 254/104).

modernizasyon faaliyetleri tamamlanan *Asar-ı Tevfik* zırhlısının Dersaadet'e intikali için 2.000 sterlin “*şimendifer ücreti*” Berlin Sefareti'ne gönderilmek suretiyle çalışmalara başlanmıştı. Geminin getirilmesi için 25 güverte, 30 makine ve kazan neferinden başka, Sultan'ın von Hofe Paşa'dan sonraki yeni gözde müşavir subayı Kaymakam Bucknam Bey de¹¹¹ görevlendirilmişti (DMA, EH. 125/32).

Aynı şekilde Tersane-i Amire'de Ansaldo Firması tarafından modernize edilen *Feth-i Bülehd*, *Avnillah* ve *Muin-i Zafer* korvetlerinden de beklenen sonuç alınamamıştı. Genel görünüm itibariyle daha çağdaş bir görünüme kavuşsalar da muharebe kabiliyetleri istenilen düzeyde artmamıştı. Yine de diğer zırhlı gemilerin modernizasyonu gündeme geldiği sıralarda Bahriye Nazırı Hasan Paşa'nın 5 Ocak 1907 tarihinde Sultan'a sunduğu bir rapor da Çanakkale'de refakatinde bulunan modernize edilmiş üç korvetle ilgili pek de olumlu olmayan mütalaaları bulunmaktaydı.

“(…) *Feth-i Bülehd*, *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'sîr edememiştir binâenaleyh bunlar Avrupa'nın yeni sistem sefâin-i harbiyesine kıyâsen âdetâ batniyyü'l-harke sefâin-i nakliyeden addolunacak bir mâhiyettedirler”

¹¹¹ 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 (New York Times, 6 January 1911). İlk olarak kaymakam ve daha sonra 1907 yılında paşalığa terfi edilen Bucknam'ın (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 (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 askerî nakliyat için ihtiyaç duyulan vapurlarla ilgili görüşmelere ve akabinde satın alma sürecine bizzat Bucknam Paşa da dâhil olmuştu (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 (Bedirhan ve Atabey, 2013, s.133). Bucknam Paşa ile ilgili daha ayrıntılı bilgi için bkz. Mert (2006) ve Uyaniker (2012).

İlginç bir biçimde raporunda devamında Hasan Paşa, çözüm olarak eldeki mevcut gemilerin modernizasyonu yerine dünyadaki tüm donanma dengelerini alt üst eden Drednot (*Dreadnought*) sınıfı muharebe gemisi alınmasını salık vermekteydi. 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 (BOA, Y. MTV. 292/65).

4.2. Gemi İnşa Faaliyetleri

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 yurtdışındaki isim yapmış tersanelerden torpidobot siparişi vermek, mali krizin ortaya koyduğu telakkiler çerçevesinde kaçınılmaz bir sonuçtu.

Öyle ki Tersane-i Amire’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 demektir. 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 karşılaşılmaktaydı. Mesela 93 Harbi'nden hemen sonra bahriyedeki torpido ihtiyacını karşılama maksatlı olarak Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Sol Kolağası Davut Efendi, Tersane-i Amire'nin kendi imkânlarıyla deniz sathında 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 anlaşılmıştı. Bu başarılı denemenin ardından Sultan II. Abdülhamid, Davut Efendi'ye torpido imalini sürdürebilmesi için Tersane-i Amire'de münasip bir yerin tahsis edilmesini dahi sağlamıştı (DMA, MKT. 430/152-159-255-258-294). 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 (DMA, MKT. 430/69). Daha sonraları Tersane-i Amire'de kurulacak Torpido Fabrikası da Schwartzkopff Torpido Firması'nın desteğiyle ayakta kalacaktı.

Doğrusu, Sultan II. Abdülhamid Dönemi boyunca Tersane-i Amire ve İzmit Tersanesi, gemi inşa faaliyetlerinin yürütüldüğü yegâne yerlerdi. 93 Harbi'nden sonra tahsisatsızlıktan ötürü önemli miktarda personel ve iş kaybına uğrayan bu tersanelerin kaderi uzun bir süre belirsizliğini koruyacaktı. Bilhassa İzmit Tersanesi, Ayestefanos 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 adeta muattal bir vaziyete getirilmişti¹¹². Diğer yandan donanmanın kalbi sayılan Tersane-i Amire'de 93 Harbi sonrası genel görünümü itibariyle ciddi bir düzensizlik hâli görülmekteydi. Mesela farklı milletten işçilerin çalıştığı tersanede farklı tatil günlerinin (Çarşamba, Cuma ve Pazar) bulunması ve ayrıca çalışma saatlerinin bir hayli düzensiz oluşu “*faideye hâsıl olacak işleri*” oldukça olumsuz etkilemekteydi. Bilhassa tersanedeki imalattan sorumlu fabrika ve buna bağlı tezgâhların Cuma ve Pazar günleri tatil yapılmasından dolayı ciddi bir iş kaybı yaşanmaktaydı. Daha sonra yalnız Pazar gününün tatil edilmesi gündeme geldiyse de Tersane-i Amire'nin imalat performansını istenilen düzeye getiremeyeceği düşüncesiyle uygulamaya bir türlü konulamamıştı (DMA, MKT. 732/20-23).

¹¹² Bahriye Nezareti'nin İzmit Tersane memuru Kaymakam Hüseyin Bey ve İnşaiye Binbaşlılarından Abdullah Efendi'ye gönderilen talimat için bkz. (DMA, MKT. 340/108).

Aslında 1880'lerin başında Tersane-i Amire'de Fabrikalar, Mağazalar, Baruthane, Fişenkane 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 Amire'deki üretimin belkemiğini oluşturmaktaydı. Bu minvalde 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 Amire'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, mutlak bir uygulamaydı¹¹³.

Diğer yandan Tersane-i Amire'nin tamir ve inşaa faaliyetlerinde kullanılmak üzere kendi imkânlarıyla imal etme durumunda olmadığı ürünlerde ise belirli bir piyasa araştırması yapılmasının ardından temin yoluna gidilmekteydi. İşin doğrusu, Tersane-i Amire'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 başvurulan bir yöntemdi. Bazı 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 edilmekteydi (DMA, MKT. 335A/31).

Aynı dönemde tanzim edilen İngiliz Amirallik Dairesi'nin istihbarat raporları da Tersane-i Amire'nin mevcut durumuna ilişkin dikkate değer veriler sunmaktadır. 8 Mayıs 1883 tarihli bir istihbarat raporunda, Tersane-i Amire'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

¹¹³ Şakir Batmaz'ın henüz yayımlanmamış “Tersane-i Amire'de Üretim ve Performans (R.1297/M.1881-1882)” adlı çalışmadan faydalanılmıştır. Kendisi hiç çekinmeden bu çalışmasını benimle paylaştığı için ayrıca müteşekkirim.

Tersane-i Amire, genel görünüm ve makine çeşitliliği bakımından İngiltere'deki Plymouth şehrindeki Keyham Tersanesi'ne benzetilmekteydi. Raporun devamında Tersane-i Amire'deki havuzların kapasiteleriyle ilgili bilgiler verilmekteydi. Örneğin tersanedeki en geniş havuzun 122 metre (400 feet) uzunluğunda ve 8,5 metre (28 feet) derinliğinde; diğer daha ufak boyutlu iki yüzer havuzun ise 76 metre (250 feet) uzunluğunda 18 metre (60 feet) genişliğinde ve 6 metre (20 feet) derinliğinde olduğu tarif edilmekteydi. Bunun yanı sıra Tersane-i Amire'de kömür stokunun olmaması dikkat çekiciydi (NA, ADM. 231/18, Report No:265). Osmanlı kayıtlarına da bakıldığında aynı dönemde kömür alımı konusunda müşkülatların olduğundan söz edilmekteydi. Özellikle hızla artan kömür fiyatları karşısında Tersane-i Amire'ye gereken miktarın altında kömür alındığı vakiydi (DMA, MKT. 335A/31).

Amirallik Dairesi'ne ait istihbarat raporundan, hâlihazırda Tersane-i Amire'de 10 İngiliz teknikerin istihdam edildiği ve bunlardan yedisinin 13 yıldır burada görev yaptığı diğer üçünün ise altı ay önce burada görevlendirildiği anlaşılmaktaydı. 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 15 kişi de cezalandırılarak hapse atılmıştı (NA, ADM. 231/18, Report No:265).

Tüm bu gelişmeler, Tersane-i Amire'nin 93 Harbi sonrası kapasitesinin çok altında çalıştığını ve hatta kömür yetersizliğinden ötürü üretimin durma noktasına geldiğini açıkça göstermekteydi. Bunlara, İngiliz işçilerinde sayısının azaltılması ve büyük oranda Osmanlı tebaası çalışanın da işine son verilmesi eklendiğinde, beş yıl sonra istihbarat görevi için Tersane-i Amire'ye gelen İngiliz ataşenavalin, Keyham Tersanesi benzetmesini geri alması anlaşılır bir durumdu. Zaten 14 Ekim 1888 yılında hazırlanan raporda da tersanedeki makinelerin neredeyse tamamının zamanla eskidiğinden ve birçoğunda ciddi çürümeler görüldüğünden dem vurulmaktaydı. Raporu kaleme alan Yüzbaşı Sir W. Cecil Domville Bart'a göre tersanedeki en düzgün çalışan mevki Çelik Fabrikası'ydı. Tersane-i Amire'de görevli Osmanlı zabitanının da gözbebeği olan bu fabrikaya çelik, külçeler hâlinde İngiltere'den tedarik edilmekteydi. Bu fabrikayı öne çıkaran en önemli özellik, çeliğin en iyi kalitede işlenmesiydi. Böylelikle ihtiyaç hâsıl olduğunda 8 santimetre çapında Krupp muadili iyi kalitede top üretimi dahi

yapılmaktaydı. 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. Raporda, 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 sürülmekteydi (NA, ADM. 231/18, Report No:188).

1880'ler boyunca Tersane-i Amire'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 Amire'ye ufak tonajlı gemilerin inşası ve seri bir şekilde tamiri için yüzer bir saç havuz inşa edilebilmişti (DMA, MKT. 1153/85). Bu gelişmeyi, 23 Haziran 1904 yılında İzmit Tersanesi'nde yeni usulde büyük gemileri alabilecek hacimde bir havuzun¹¹⁴ inşasının kararlaştırılması takip etmişti (DMA, MKT. 1520/27). 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 (DMA, MKT. 774/173).

1896 yılından itibaren de Tersane-i Amire'de muhtelif tesislerde ve İzmit Tersanesi'nde gemi inşa faaliyetlerine destek maksatlı Avrupa'dan usta getirilmesi suretiyle yabancı çalışanların sayısında da önemli artışlar gözlenmekteydi (Batmaz, 2002: 150-154). Bunlar dışında İstanbul'a yakın olunmasından dolayı İzmit Tersanesi'ne, Tersane-i Amire'nin imalat ve inşa sınırları zorlayan projelerin kolaylıkla aktarılması da Tersane-i Amire'nin son dönemlerdeki kapasite artışına işaret etmekteydi. 27 Kasım 1892 tarihli Mabeyn-i Hümayûn'a yazılan bir raporda "*Donanma-yı Hümayûnun tezyîdi emrindeki ihtiyâcât-ı âciliye karşılamak*" babında bir zırlı da dâhil olmak üzere 35 parça geminin Tersane-i Amire ve İzmit Tersanesi'nde inşası için bu kez Sultan II. Abdülhamid'den 880.000 lira talep edilmekteydi. Gemilerin inşası için ihtiyaç duyulan malzemenin tüccarlardan yüzde 30 daha uygun bir fiyata alınması için ödeneğin tek kalemde (peşin) ve bir an önce tahsis edilmesi "*menfa'at-i devleti gözetmek ve zâyi'âta mahal bırakmamak*" adına önem arz etmekteydi (DMA, MKT. 913/47).

¹¹⁴ Havuzun inşasına dönük Şurayî Bahriye'deki benzer tartışmalar için bkz. (DMA, ŞB. 672/184A).

Ne acıdır ki Osmanlı maliyesi ve buna bağılı 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 diğeri tarafından bakıldığında tüm bu mali sıkıntılara rağmen bizzat Sultan II. Abdülhamid tarafınan Tersane-i Amire tezgâhlarında birkaç kruvazör ve korvet inşasına yönelik irade seniyye çıkarılmıştı (Hocaoğlu, 1998; 100). Bu doğrultuda 1890'lı yıllar, uzun soluklu Sultan II. Abdülhamid hükümranlığı, gemi inşa sanayisinin üretim bazında zirveye oturduğu bir dönem olacaktı.

4.2.1. Zırhlı Fırkateyn İnşasında Bir Başarısızlık Örneği: *Abdülkadir*

Jeune École stratejisinin düşüşe geçtiğı 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 bulundurulan bir açmazdı. Bu yüzden bahriye ricali, uygun şartlar oluştuğı takdirde Tersane-i Amire imkânlarıyla bir zırhlı muharebe gemisi inşa edilmesi fikrine hep sadık kalmıştı.

1890'lardan itibaren “*kuvve-i bahriyenin tezyidinin*” Sultan II. Abdülhamid nezdinde de önem kazanmasıyla bahriye kurmayları, 8.100 tonluk, 129 metre (340 kadem) uzunluğunda, 18-20 mil arası sürat yapabilecek, Harvey nikel çelik zırhla mukavim, dretnot öncesi muharebe gemisi evsaflarına yakın bir gemi inşası için kolları sıvamıştı. Bunun için gerekli olan iki ve üç boyutlu resimleri dahi hazırlanmıştı (BOA, Y. PRK. ASK. 83/16; Langensiepen ve Güteryüz: 140). Bu resimler 24 Aralık 1892'de Sultan'a arz edilerek daha sonra *Abdülkadir* isimi verilecek zırhlı gemini inşasına girişilmişti (BOA, Y. MTV. 73/23).

Ne var ki Tersane-i Amire'de Camialtı mevkiinde kızağa konulan *Abdülkadir* zırhlısının inşası, ödenek yetersizliğı yüzünden mütemadiyen sekteye uğramaktaydı. Aynı dönemde Tersane-i Amire'de Valide Kızağı'nda inşa edilen 4.050 tonluk *Hüdavendigâr* kruvazörünün de benzer nedenlerden ötürü inşası neredeyse durma noktasına gelmişti

(BOA, BEO. 1297/97265)¹¹⁵. İşin gerçeği şu ki İzmit’te inşa edilen sekiz adet korvet ile birlikte *Abdülkadir* ve *Hüdavendigâr*’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 edilememiştir. 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 Celîle ile yaptığı yoğun yazışma trafiği neticesinde talep edilen ödeneğin “*fevkalade masraflar*” statüsüne girdiği ve bu ödemelerin de Teçhizat-ı Askeriyye Nezareti’nce karşılanması gerektiği, uzun müddet sonunda ancak açığa kavuşabilmişti (BOA, BEO. 2017/151213).

1903 yılına gelindiğinde ise ağır işleyen bürokratik çarklar içinde bir türlü çözüme kavuşamayan zırhlı *Abdülkadir* ve muhafazalı kruvazör olarak inşa edilmesi planlanan *Hüdavendigâr* projeleri, tam anlamıyla bir fiyaskoya dönüşmüştü. 1892 yılında inşasına girişilen *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 lâyıkiyle devam olunamamaktan dolayı mevzû‘ buldukları destgâh, tabak ve dikmeleri mürûr-ı zaman ile çürümekte olup tebdîl edilmediği takdîrde tehlike ve kaza vukû‘u melhûz*” geleceğinin İmalat Komisyonu tarafından ısrarla Şurayı Bahriye’ye bildirilmesiydi. 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 edilmesiydi. Uzun süredir ödemesi geciktirilen meblağın bu sefer kuruş cinsinden karşılığı 41.374.400 olarak zikredilmekteydi. Bu meblağın sadece 8.288.904 kuruşu Hazîne-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 etmekteydi (DMA, ŞB. 651/117A).

Aslında talep edilen tahsisatın hazine tarafından karşılanmasının mümkün olmayacağı muhakkaktı. Bundan dolayı gemi inşa projelerinin sübvansede edilmesi için ilk olarak İdare-i Mahsusa’nın yıllık hâsılatı düşünülmüşse de kısa zamanda bu gelir kaleminin de

¹¹⁵ İnşaların nerelerde icra edildiği ile ilgili detay için bkz. (Yüce, 2010; 111).

yeterli olmadığı anlaşılmıştı. Bunun üzerine Maden, Ziraat ve hatta Orman Nezaretlerine de el atıldıysa da yine bir sonuç elde edilememişti (BOA, BEO. 2185/163845).

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 Âmire'de ve İzmid 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 etmekteydi. Bahriye Nazırı Hasan Paşa da 23 Mart 1904 bir raporda, *Abdülkadir zırhlısı inşaatının üç yılda, Hüdavendigâr 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 tecdidi için beyhûde bir takım masraf" yapıldığından da yakınmayı ihmal etmemişti* (BOA, Y. MTV. 258/48).

Tablo 11

Abdülkâdir Zırhlı Fırkateyn-i Hümâyûnunun Üç Yılda İtmâm Olunmak Üzere Mesârif-i İnşâiyyesi

	Lira-yı Osmânî
2200 tonluk levhalar, köşebent, perçin çivisi, cıvata ve kemerler	22.000
Zırh	80.000
Eşyâ-i hadîdiye yevmiyesi	45.000
Çam koğuş ve dikmelik sert bedeli	2.000
Zerre arkasına konulacak tik, ağaçları bedeli	2.500
Eşyâ-yı ahşabiye yevmiyesi	6.000
12.000 beygir kuvvetinde makine ile kazan fiyatı	60.000

Tablo 11'in devamı

Sitim ile müteharrik dümen ve ırgat ve vinç makineleri, elektrik projektörüyle ve dinamosu, telefon ile muhabere, tulumbalar, kamaralar, kamaraların tenviri ve işaret fenerleri	25.000
Boya, çimento ve inşaatta sarf olunmak üzere kömür bedeli	3.000
Göz ve ocaklık ve tonoz demirleriyle zincirleri	1.310
İstimbot sandal ve filikalarıyla bunların teçhizatı	500
Kamaralarına muhtevi sandalye, tirabzan, ayna ve saatler	3.000
Halat, kerdel, emsaliyle âlât-ı rasadiyye ve tenteler ve lokanta takımları	2.000
TOPLAM	252.310

Kaynak: (BOA, Y. MTV. 258/48)

Kısa bir zaman sonra *Abdülkadir*'in uzun süre tezgâhta kalmasının faturası, omurgası ile ıskarmozlarının¹¹⁶ 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 Amire'de muharebe gemisi inşa projesine de son verilmişti (Râmi Paşa, 2011: 213).

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 değişikliklere imkân tanıyacak esneklikte olmadığı aşikârdı. Stratejik öngöruden 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.

¹¹⁶ İtalyanca *scarmo*'dan gelen gemilerin kaburgalarını teşkil eden eğri ağaç veyahut plakalara verilen addır (Nutki: 131).

Abdülhamid'e sunduğu raporda, *Abdülkadir* ve *Hüdavendigâr*'ın inşasında lüzumu kadar amele muntazaman çalıştırıldığı ve gerekli olan parçaların da vakti zamanında tedarik edildiği iddiasını ileri sürmekteydi.

Diğer yandan bir İngiliz ataşenaval raporunda, 7.873 tonluk *Abdülkadir* zırhlısının inşası “Osmanlı Bahriyesi'nin en yeni başarısızlığı” (*the latest failure*) olarak ifade edilmekteydi. Raporda, Ekim 1892 yılında inşasına girişilen *Abdülkadir*'in daha en başında kızak kirişlerinin çamurun üzerinde ve mağazalardan oldukça uzak ancak halk tarafından görülebilen bir havuza döşenmesi büyük bir hataydı. Nitekim inş ilerledikçe, artan ağırlıkla birlikte kızağın oturduğu çamurlu temel, batma eğilimi göstermiş ve bu da geminin gövde dengesini oldukça bozmuştu (NA, ADM. 231/20. Report No:256). Bu bilgi, o dönemin donanma zabiti Emin Yüce tarafından kaleme alınan hatıratında da doğrulanmaktadır. Kendisi de *Abdülkadir*'in inşasının yapıldığı zeminden su çıktığı için inşasının terk edildiğinden söz etmektedir (Yüce, 2010: 111). 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 sıklletin ancak takrîben 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 kâmilen ma'rûz kalan aksâm-ı âhine paslanıp bi't-tabi' cevher zâtîsi haleldâr olmuş (...)” (DMA, TRS. 753/61A).

Kuşkusuz ki bu durum, Osmanlı gemi inşa sanayisinin de zayıflıklarını açıkça ortaya koymaktaydı. Ayrıca dönemin Akdeniz Umum Filosu Kumandanı olan Hasan Rami Paşa tarafından da her türlü ekipmanı ve malzemesi yabancı fabrikalardan getirilecek olan bir muharebe gemisinin Tersane-i Amire'de inşa edilmesinin akla yatkın bir seçenek olmadığı açıkça dile getirilmişti. Kaldı ki sırf tasarruf etme saikiyle Tersane-i Amire'nin teknik ve imalat kapasitesinin üzerinde bir muharebe gemisi inşa etme projesine tevessül edilmesi zaten başından beri 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 tatbikinin

bir hayli zor olduğunu ısrarla vurgulamaktaydı. Ona göre bu hassas duruma Tersane-i Amire’de hiçbir şekilde riayet edilmemişti. Şüphesiz ki bu maharetsizlik ve ihmalkârlıktan ötürü birçok geminin seyir performansının hedeflenenin oldukça altında kalması kaçınılmazdı (Râmi Paşa: 213-215).

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 muhtemeldi. Ancak yine de Devlet-i Aliyye’nin içinde bulunduğu mali muvazenenin, 1900’lerin başına kadar bir türlü rayına girememesi, bu tarz geniş kapsamlı projelerin sekteye uğramasındaki temel nedendi. Öte yandan Tersane-i Amire’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 ortadaydı. Birçok defa Sultan’a sunulan raporlarda da “*terakkiyât-ı bahriyelerine karşı donanma-yı hümâyûnun hâl-i hâzırı gibi acınacak bir hâlde kalması ve müzâyaka idâresinde bunca meşakkat ve külfet ihtiyârıyla ıslâh ve tanzîm edilmiş olan fabrika-i hümâyûnların iktitâf-ı semeresine muvaffak olunamaması*” şeklindeki serzenişler önemli bir yer tutar (DMA, MKT. 568/28). Bu yüzden Tersane-i Amire ve ona destek maiyetindeki İzmit Tersanesi’nde ekseriyetle gemilerin tamir ve bakımlarının yapılması ve bunun dışında da kompozit usulde gambot tarzı ciddi teknik-sınaî alt yapısı gerektirmeyen ufak tonajlı gemilerin inşasına girişilmesi, Osmanlı Bahriyesi’nin elindeki tek seçenektir.

4.2.2. Muhtelif Tonajdaki Gemi İnşa Faaliyetleri

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 mevkilerdeki 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 etmekteydi. 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 santimetrelik, sancak ve iskele tarafında dört adet 5 santimetrelik Krupp topu konulmasıyla da gerektiğinde torpidobot gibi yeni nesil gemilerle mukabele edebilecek kabiliyete getirilmekteydi.

93 Harbi'nden hemen sonra Tersane-i Amire'de teşkil edilen İmalat Komisyonu¹¹⁷ 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 Amire'de yapılması kararlaştırılmıştı. Bir buçuk yılda inşasının tamamlanması planlanan bu gemilerin mutlaka “*serî'ü's-seyr, hidemât-ı harbiye ve nakliyyeye elverişli ve denize dayanıklı olması*” gerekmektedir. Tersane-i Amire'de inşası yapılacak altı geminin “*mesârif-i inşâiyyeleri*” 155.000 liraydı (DMA, ŞB. 202/3B). 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 edilmişti¹¹⁸.

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 edilmekteydi. Raporda ayrıca geminin gövdesinin tamamlandığı, kazan ve 2.785 beygirlik makinelerinin yerleştirildiği; muhtemel yerleştirilecek silahların da beklendiği belirtilmekteydi. *Heybetnüma*'ya

¹¹⁷ 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).

¹¹⁸ Bu tarz gemiler genellikle Tersane-i Amire ve İzmit Tersanesi'nde inşa edilmekteydi. Ancak ahşap kısımlarının inşası için Gemlik ve Sinop Tersanesi'de bu inşaatlara destek verilmekteydi (DMA, ŞB. 202/3A).

yerleştirilmesi ön görülen silahlar; baş ve kıçta olmak üzere iki adet 15 santimetrelik (L25) Krupp, iki adet 12 santimetrelik Krupp, dört adet de 3 inçlik seri ateşli Hotchkiss topuydu. Bunun dışında muhtemelen iki adet torpido tüpünün de gemiye yerleştirilmesi düşünülmekteydi (NA, ADM. 231/18. Report No:792).

Ancak uzun süre kızakta yatırılması ve buna bağlı çürümelerden ötürü gemi beklenin oldukça altında bir seyir performansı sergilemişti. Böylelikle 1895 yılında birkaç değişiklik yapılarak arma donanımı eklenmesiyle geminin, Bahriye Mektebi öğrencilerinin eğitimi için talim gemisi hâline getirilmesine karar verilmiş ve akabinde eğitim için Girit'te gönderilmişti (DMA, MKT. 863/75; DMA, MKT. 1036/16).

Tersane-i Amire'de inşa edilen korvet statüsündeki ilk kompozit kruvazör ise deplasmanı 1.292 ton, boyu da 64 metre (210 feet) olan *Lütf-i Hümayun*'du¹¹⁹. 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 (DMA, MKT. 685/103; DMA, MKT. 1398/90). Aynı dönemde İzmit Tersanesi'nde inşa edilmekte olan 1.600 tonluk, 68,5 metre uzunluğundaki *Feyz-i Bahri Medine* ve *Şadiye* kompozit kruvazörlerinden ise bütçe yetersizliğinden dolayı vazgeçilmişti (DMA, MKT. 794/63). 1891 yılında kızağa konan iki kruvazör ile ilgili çalışmada, altı yıl boyunca herhangi bir ödenek tahsis edilememesi¹²⁰ yüzünden tedariki elzem olan gereçlerin sağlanamaması bir kenara işçilerin “*terâküm eden ücretleri*” dahi ödenememişti (DMA, MKT. 858/69; DMA, MKT. 852/103). Sonunda, *Abdülkadir* zırhlısına benzer bir şekilde “*destgâh ve tabak ve dikmeleri müür-ı zamanla çürümüş*” ve böylece inşaları da iptal edilmişti (DMA, ŞB. 651/117A).

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 Amire'nin kendi tasarımlarıydı. Özellikle bahriyenin ihtiyacına göre belirlenen kıstaslar doğrultusunda, tersanede inşa edilen gemilere yabancı mühendis ve işçiler de destek vermekteydi. Bunun dışında Tersane-i Amire'de korvet ve gambot nevinde gemilerin inşalarında fazlasıyla İngiliz veya Alman gemi tasarımlarından da

¹¹⁹ 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).

¹²⁰ Ödenekle ilgili sıkıntılar ve işçilerin maaşlarının ödenememesi ve istikraz yoluna gidilmesi ile ilgili bkz. (DMA, MKT. 1207/44; DMA, MKT. 913/47A).

istifade edilmekteydi. Mesela 1892 yılında kızağa konulan *Zuhaf* ve *Kilitbahir* korvetleri, Alman Germania Firması'nın kendi tasarımıydı. Bu korvetler, deplasmanı 632 ton olan, 58 metre 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 sürata kolaylıkla erişebilmekteydi. Geminin ana silahı iki adet 12 santimetrelik Krupp topuydu. Ayrıca, yakın angajmanlar için de iki adet 37 milimetre çapında seri ateşli Hotchkiss topu bulunmaktaydı (NA, ADM. 231/49)¹²¹.

Benzer şekilde Tersane-i Amire'de İngiliz gemi tasarımları da önemli yer tutmaktaydı. 1888 yılında tersaneye siparişi yapılan 443 tonluk *Şahin-i Derya*, İngiliz Rattlesnake Sınıfı bir torpido gambot (*Rattlesnake type torpedo catchers*) tasarımından kopyalanmıştı (NA, ADM. 230/28. Report No:255). Hafif çelik gövde tasarımı ve 3.500 beygirlik çift uskura bağlı makineleriyle de 23 knot gibi yüksek bir sürata 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 yük getirecek makine ve silahlar eklendiğinde geminin tehlikeli bir şekilde suya gömüleceği anlaşılmıştı. Sonunda 1896 yılında *Şahin-i Derya* torpido gambotu da Tersane-i Amire'de inşasına son verilen gemiler kervanına katılmıştı (Langensiepen ve Gülerüz: 158; Batmaz, 2002: 231).

Bu arada Akdeniz sahillerinin muhafazasına dönük acil ihtiyaç duyulan karakol görevi için 1881 yılında Tersane-i Amire'de kompozit usulde, 37 metre 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 Amire'de inşa edilen diğer gemilere kıyasla en kısa sürede inşa edilen gemiler arasındaydı (BOA, Y. MTV. 11/16). Dört adet 76 milimetrelik iki adet de 57 milimetrelik 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*

¹²¹ Naval Intelligence Divison (N.I.D.): “War Vessels of Turkey in 1908” başlığı altında korvetlerin teknik özellikleri belirtilmektedir.

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 (DMA, ŞB. 113/44; Batmaz, 2002: 263).

Osmanlı Bahriyesi, karakol gemisi ihtiyacını karşılamak adına 1890 yılında 36,8 (121 feet) metre boyunda, 106 tonluk üç adet çelik gövdeli gambotu Tersane-i Amire'ye sipariş etmişti. Dört adet 7,5 santimetrelik Krupp, iki adet de 37 milimetrelik 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 Amire'de inşa edilmekteydi. Bu gemilerin de uzun süren inşaları, bölgeyi ziyaret eden İngiliz ataşenavallerin de dikkatini celp etmişti. Bu ataşenavaller, tarafında “*Turkey: Ship, Docyards, Guns*” adlı bir başlıkla tanzim edilen bir raporda, bölmeler hâlinde inşa edilen gemilerin kızakta uzun süre durmaktan ötürü omurgalarının paslandığı ve geriye kalan işlerin bir türlü devam etmediği ifade edilmekteydi. Ayrıca İzmit Tersanesi'nde bu gambotlarla aynı evsafa Saik-i Şadi Sınıfı altı adet gambotun inşasına girişildiyse de projenin sadece kâğıt üstünde kaldığından bahsedilmekteydi (NA, ADM. 231/18. No:243).

Aslında Bahriye Nezareti, İzmit Tersanesi'nde inşa edilen *Saik-i Şadi* gambotunun tekne kısmının hazır olduğu ve kısa sürede denize indirilebileceğini bir bilgi notuyla Mâbeyn-i Hümayun'a bildirmişse de bilinmeyen bir nedenden ötürü inşa çalışmasına son verilmiştir. Böylece *Saik-i Şadi*, Osmanlı tersanelerinde “bitirilemeyen gemiler” listesinde yerini almıştı (DMA, MKT. 1210/168). 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 (Langensiepen ve Güleryüz:163).

SONUÇ

19'uncu yüzyıl boyunca gündən 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 müşahede 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 has bağlamını algılamaktan uzak bir tarihsel tutumu benimsemek manasına

gelir. Dahası bilhassa ekonomik gücün askeri kudretle eşgüdümlü ilerlediği bir çağda, mali muvazaneyi sağlama adına askerî harcamaları en alt düzeye indirgemeye çalışmak, yüzyılın ikinci yarısında torpido, çelik zırhlı gemiler ve seri ateşli toplar gibi denizcilik alanındaki askeri 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 bahriyenin 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 muhteviyatını belirleyen en önemli parametrelerden biri, dönemin askerî gündemini belirleme potansiyeline sahip, uluslararası boyuttaki silahlanma yarışydı. 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 ışık hızında artış göstermesine karşılık, bu teknolojiyi ancak sını ve iktisadi kapasiteye sahip ülkelerin takip edebilmesi, Devlet-i Aliyye'nin her hâlükârda geri kalacağı bir rekabete girişmesi demekti.

Dolayısıyla hiç de şaşırtıcı olmayan bir biçimde böyle bir ortamda silah firmaları arasındaki azılı rekabeti diplomatik ve ekonomik bir fırsata dönüştürmeye 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 Boğazlar'ın 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 hâsil 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 ölçüyecek bir donanma programına razı etmişti.

Nitekim bu donanma programı yurt dışından gemi tedariki dışında dönemin en faal tersaneleri sayılan Tersane-i Amire 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 sınıai altyapı göz önünde bulundurulduğunda, inşasında başarı kaydedilen yegâne gemi platformlarının 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 Amire'nin ve diğer taşra tersanelerinin kapasitelerinin oldukça altında çalışması ve mütemadiyen 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, sınıai kapasite ve mali kaynak gerektiren büyük tonajlı kruvazör ve muharebe gemisi inşasına girişilmesi oldukça ilginçtir. Bu durumu bir yanıyla Tersane-i Amire'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 eşgüdümlü güvenlik açığına 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 zaaflarının 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 zaafının 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 sahipti.

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. Nitekim bu başarısızlıkları, Osmanlı Devleti'nin Jeune École fikrini benimseyen diğer denizci ülkeler gibi kendi gemisini inşa edebilecek kabiliyette güçlü bir sınai altyapıdan mahrum olması, yeni teknoloji silahları kullanabilecek kapasitede personele sahip olmaması ve en önemlisi muharebede donanmanın komuta ve kontrolünü idare edebilecek kurmay subay eksikliği çerçevesinde irdelenmek de gerekir.

KAYNAKÇA

Arşivler

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA):

Babialı Evrak Odası (BEO.): 937/70241, 988/74043, 1249/93655, 1297/97265, 1326/99432, 1528/114583, 1801/120074, 2017/151213, 2185/163845, 2200/164952, 2200/164979, 2263/169694, 2264/169767, 2278/170802, 2279/170856, 2498/1873491, 2654/198341, 2665/199836, 2743/205722, 2744/205787, 2823/211676, 2948/221096, 3129/234610, 3184/ 238776, 3631/272306, 209616/2795.

Babialı Evrak Odası Ayniyât Defterleri (BEO. AYN. d): 990.

Dâhiliye Nezareti Siyasî Kısım (HR. SYS.): 943/1, 1237/12, 1239/63, 1323/58, 1367/61, **DH. ŞFR. 251/115. DH. MUİ. 2/4.**

İradeler Dâhiliye-Hariciye (İ. DH.- HR.): 236/13966, 338/21842, 585/40744, 595/41406, 1150/89643, 1295/102215, 1295/102276, 1295-4/102268, 12956/102452, **İ. TAL. 85/1313, İ. TAL. 412/52, İ.MTZ.(05) 21/937, İ.MMS. 25/1082, İ. MMS. 105/4468, İ. HUS. 92/1319, İ. HUS. 149/77.**

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.): 3/77, 43/35, 44/2, 107/53, 112/4, 113/162, 129/36.

Mektubi, Mühimme Evrakı (MKT. MHM.): 273/46-269/67, 433/21, 438/35, 446/42, 478/30, 481/41.

Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y. MTV.): 9/67, 9/75, 11/16, 15/23, 20/13, 21/34, 21/111, 27/106, 34/43, 34/73, 37/117, 45/3, 64/65, 73/23, 75/236, 99/54, 120/56, 151/43, 151/49, 158/43, 159/185, 177/79, 181/5, 190/78, 192/19, 196/14, 196/130, 217/49, 229/80, 233/31, 235/114, 239/136, 244/6, 248/47, 254/104, 255/60, 258/48, 275/118, 292/65.

Yıldız Perakende Askerî (Y. PRK. ASK.): 7/68, 8/4, 15/64, 18/9, 19/28, 19/34, 19/35, 20/17, 23/5, 27/10, 31/32, 34/28, 36/5, 36/75, 37/80, 39/40, 40/39, 48/76, 55/50, 58/33, 61/13, 62/8, 63/50, 64/3, 71/11, 75/69, 83/16, 96/64, 107/25, 125/15, 159/38, 168/119, 183/1, 184/58, 192/22, 213/28, 237/52, 238/123, 239/7, **Y. PRK. AZJ. 11/75, Y.PRK. TKM. 46/23, Y. PRK. ML. 12/38.**

Yıldız Perakende Elçilik, Şebenderlik ve Ataşemiliterlik (Y. PRK. EŞA.): 3/23, 4/42, 4/73, 5/42, 16/11, 23/72, 31/34, 44/76, 46/80, 51/1, 52/16, 52/49, 52/86, 52/126, 55/11, 56/32.

Yıldız Perakende Maiyet-i Seniyye Erkan-ı Harbiye Dairesi (Y. PRK. MYD.): 1/43, 1/82, 3/25, 3/28, 3/57, 8/50-003, 13/38.

Yıldız Sadaret Hususî Maruzat (Y. A. HUS.): 187/159, 267/113, 444/67, **Y. A. RES. 29/29.**

Hariciye Londra Sefareti (HR. SFR.3.): 194/38, 254/71, 321/142, 321/160.

Hariciye Tercüme Odası Evrakı (HR. TO.): 128/58, 451/53, **PRK. HR. 29/42.**

Yıldız Esas Evrakı (Y. EE.): 1/128, 20/13, 46/117, 127/73 - **Kâmil Paşa Kısmı (KP.):** 4/304, 4/344.

Deniz Müzesi Arşivi (DMA):

Mektubî: 139/9A, 194/154, 194/217, 249/153, 249/166, 252/41, 256/1, 272/72, 278/35, 335A/31, 372/69, 377/37, 418/58, 420/78, 430/30-32, 430/69, 430/121-124, 430/185, 430/197, 430/202, 430/234, 430/254, 430/152-159-255-258-294, 435/105, 446/22, 494/105, 497/73, 506/14, 509/109, 511/21, 523/12, 564/77C, 566/35, 568/16A, 568/28, 568/29A, 568/30, 568/63, 577/209, 597/92, 630/178, 641/38, 647/27-2, 651/117A, 657/99-115-153, 657/119, 670/187, 685/103, 713/3A, 718/18, 732/20-23, 733/12, 773/114A-B, 774/173, 794/63, 852/103, 858/69, 863/75, 882/42, 908/15, 908/43A, 913/12, 913/17, 913/47, 913/47A, 1036/16, 1041/10, 1100/4, 1100/94, 1103/113, 1139/89, 1116/27, 1116/31, 1153/85, 1182/38, 1207/44, 1313/63, 1339/10, 1398/90, 1489/119, 1489/143, 1489/233, 1520/27, 1529/26, 1539/11, 1573/113, 1619/13-14, 1635/66, 1635/77.

Şurayı Bahriye (ŞB.): 82/141A, 105/153A, 116/59A, 116/63A, 116/99A, 117/7A-B, 123/36A, 155/48A, 188/14A, 202/3A-B, 202/107A, 211/51A, 223/82A, 233/36A, 244/1A-B, 367/33A, 386/2A-B-C, 520/23A, 556/5A, 651/117A, 672/184A, 738/190A, 2321/00001.

Erkan-ı Harbiye (EH.): 6/13, 76/11, 104/21, 109/13, 112/14, 112/33, 125/32, 130/69.

Tersaneler (TRS.): 753/61A, 753/62A-B, 753/62C.

The National Archives (NA):

Admiralty (ADM.): 230/28, 231/18, 231/20, 231/31, 231/49, 231/57, 238/20, 11931/18, 12: Naval Intelligence Division (N.I.D.): “War Vessels of Turkey in 1908”.

Foreign Office (FO.): 881/464, 881/5200, 881/6853

Kitaplar

Batmaz, Ş. (2009). II. Abdülhamid Devri Bahriyesinde Personel Yetiştirme Gayretlerine Bir Örnek: Torpido Mektebi. E. Işın (Yay. Haz.). *Osmanlı Donanması'nın Seyir Defteri Gemiler, Efsaneler, Denizciler*. İstanbul: Pera Müzesi Yayınları, 64-76.

Batmaz, Ş. (2010). *Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi*. İstanbul: Hazine Yayınları.

Barry, Q. (2001). *War in the East: A Military History of the Russo-Turkish War 1877-78*. West Midlands: Helion&Company Ltd.

- Bektaş, M. Y. (1995). *The British Technological Crusade to Post-Crimean Turkey: Electric Telegraphy, Railways, Naval Shipbuilding and Armament Technologies. Yayınlanmamış Doktora Tezi*. Canterbury: University of Kent.
- Bihl, A. (1937). *100 Jahre Schichau 1837-1937*. Elbing: herausgegeben anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Schichau-Werke.
- Blackmore, D. S. T. (2009). *Warfare on the Mediterranean in the Age of Sail: A History 1571-1866*. Jefferson: McFarland Publishing.
- Branfill-Cook, R. (2014). *Torpedo: The Complete History of the World's Most Revolutionary Naval Weapon*. Barnsley: Seaforth Publishing.
- Brodie, B. (2011). *Yaratılan Deniz Gücünün Stratejisi*. İstanbul: Doruk Yayınları.
- Büyüktuğrul, A. (1983). *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*. İstanbul, 1983: Deniz Basımevi.
- Brown, D. K. (2010). *Warrior to Dreadnought: Warship Design and Development 1860-1905*. Barnsley: Seaforth Publishing.
- Bruce A. ve Cogar W. (1998). *Encyclopedia of Naval History*. Chicago: Fitzroy Dearborn Publisher.
- Corbett, J. S. (1991). *Some Principles of Maritime Strategy*. (ilk basım 1911). Maryland: United States Naval Institute.
- Compton-Hall, R. (2003). *The First Submarines: The Beginnings of Underwater Warfare*. Cornwall: Periscope Publishing.
- Cowley R. ve Parker G. (1996). *The Reader's Companion to Military History*. New York: Houghton Mifflin Company.
- Davis L. E. ve Engerman S. L. (2006). *Naval Blockades in Peace and War: An Economic History Since 1750*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Deringil, S. (2007). *İktidarın Sembolleri ve İdeoloji: II. Abdülhamid Dönemi 1876-1909*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2007.
- Dümer, V. B. (1944). *Denizaltıcılık*. Ankara: T.C. Askeri Deniz Matbaası.
- Engin, V. (2011). *II. Abdülhamid ve Dış Politika*. İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- Erim, N. (1953). *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Findley, C. V. (2010). *Modern Türkiye Tarihi*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Fotakis, Z. (2005). *Greek Naval Strategy and Policy 1910-1919*. New York: Routledge Publishing.

- Gardiner, R. (1979). *Conway's All The World's Fighting Ships 1860-1905*. Barnet: Conway Maritime Press.
- Gencer, A. İ. (2001). *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu 1789-1867*, Ankara: TTK Basımevi.
- Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi. (1965). *1897 Osmanlı-Yunan Harbi*, Ankara: Gen. Kur. Basımevi.
- Georgeon, F. (2011). *Sultan Abdülhamid*. İstanbul: Homer Kitabevi.
- Gerace, M. P. (2004). *Military Power, Conflict and Trade*. New York: Routledge.
- Gövül, F. (1948). *Savaş Gemileri Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Grant, J. (2007). *Rulers, Guns and Money: The Global Arm Trade in the Age of Imperialism*. Cambridge: Harvard University Press.
- Gray, E. (2004) *Nineteenth-century Torpedoes and Their Inventors*. Annapolis: Naval Institute Press.
- Greene J. ve Massignani A. (1998). *Ironclads At War: The Origin And Development Of The Armored Battleship*: Boston: Da Capo Press.
- Grossman, M. (2007). *World Military Leaders: A Biographical Dictionary*. New York: Facts On File Inc.
- Güleryüz, A. (2009a). *Osmanlı Donanması'nda Torpidobotlar ve Destroyerler Sultanhisar & Muavenet*. İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Güleryüz, A. (2009b). *Hamidiye Mecidiye & Kruvazörler*. İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Heald, H. (2011). *William Armstrong: Magician of the North*. Alnwick: McNidder&Grace Limited.
- Hill, R. (2000). *War at Sea in Ironclad Age*. London: Cassel Publishing.
- Hobart-Hampden, A. C. (2010). *Hobart Paşa'nın Anıları*. Derin Türkömer (çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Hocaoğlu, M. (1998). *II. Abdülhamid Muhtıraları*. İstanbul: Kamer Yayınları.
- Horton, E. (1973). *The Illustrated History of the Submarine*, London: Sidgwick and Jackson Publishing.
- Hovgaard, G. W. (1887). *Submarine Boats*. London: F. N. Spon.
- Hubson, R. (2002). *Imperialism at Sea: Naval Strategic Thought, The Ideology of Sea Power and Tirpitz Plan, 1875-1914*. Boston: Brill Academic Publishers Inc.

- İhsanoğlu, E. (1995). Osmanlı İmparatorluğu'nun Teknoloji Çağını Yakalama Gayretleri. E. İhsanoğlu (Ed.). *Çağını Yakalayan Osmanlı*. İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA).
- James, H. (2012). *Krupp: A History of the Legendary German Firm*. New Jersey: Princeton University Press.
- Kennedy, P. (2013). *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Kinard, J. (2007). *Artillery: An Illustrated History of Its Impact*. California: ABC-CLIO Inc. Edwards, J. (2006). *Torpedo*. Lincoln: iUniverse Star Publishing.
- Kipp, J. W. (1994). 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.
- Konstam, A. (2002). *Union Monitor 1861-65*. Oxford: Osprey Publishing.
- Kurtoğlu, F. (1935). *1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri*. İstanbul: Deniz Matbaası.
- Lambert, A. (1992). Iron Hulls and Armour Plate. R. Gardiner (Ed.), *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905*. London: Conway Maritime Press, 47-61.
- Lambert, A. (2010). *HMS Warrior 1860: Victoria's Ironclad Deterrent*. Annapolis: Naval Institute Press.
- Lambert, A. (2013). *The Crimean War: British Grand Strategy against Russia 1853-56*. London: Ashgate Publishing.
- Langensiepen B. ve Güleriyüz A. (1995). *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*. London: Conway Maritime Press.
- Lautenschlger, K. (1984). *Technology and the Evolution of Naval Warfare 1851-2001*. Washington: National Academy Press.
- Lavery, B. (2004). *Ship: 5000 Years of Maritime Adventure*. London: DK Publishing.
- Lewinsohn, R. (1991). *Zaharoff: Esrarengiz Avrupalı*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Lyon, D. Underwater Warfare and the Torpedo Boat. R. Gardiner (Ed.), *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905*. London: Conway Maritime Press, 134-147.
- Mahan, A. T. (2007). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. New York: Cosimo Books.
- Makarov, S. O. (1990). *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.

- Marshall, A. (2006). *Russian General Staff and Asia 1860-1917*. New York: Routledge Publishing.
- Martin, H. (1996). *Britain in 19th Century*. Cheltenham: Thomas Nelson and Sons Ltd.
- Mercan, E. (2012). *Osmanlı Bahriye'sindeki İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid*, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Metel, R. (1960). *Türk Denizaltıcılık Tarihi*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Meurer, A. (1932). *Muhtasar Deniz Harbi Tarihi*. Behçet Cemal (çev). İstanbul: Deniz Matbaası.
- Neilberg, M. S. (2001). *Warfare in World History*. New York: Routledge Publishing.
- Noppen, R. K. (2015). *Ottoman Navy Warship 1914-1918*. Oxford: Osprey Publishing.
- Ortaylı, İ. (1983). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfusu*. İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Osborne, E. W. (2004). *Cruisers and Battle Cruisers: An Illustrated History of Their Impact*. California: ABC-CLIO Inc.
- Osborne, E. W. (2005). *Destroyers: An Illustrated History of Their Impact*. California: ABC-CLIO Inc.
- Örenç, A. F. (2013). Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii. G. Yıldız (Ed.). *Osmanlı Askerî Tarihi- Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*. İstanbul: Timaş Yayınları, 121-163.
- Padfield, P. (1972). *The Battleship Era*. London: R. Hart-Davis Publishing.
- Palmer, M. A. (2007). *Command at Sea: Naval Command and Control Since Sixteenth Century*, Boston: First Harvard University Press.
- Palmer, A. (2002). *Son Üç Yüz Yıl Osmanlı İmparatorluğu: Bir Çöküşün Yeni Tarihi*. Belkıs Çorakçı Dişbudak (çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Papastratigakis, N. (2011). *Russian Imperialism and Naval Power: Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*. London: I.B.Tauris & Co. Ltd.
- Parkinson, R. (2008). *The Late Victorian Navy: The Pre-Dreadnought Era and the Origins of the First World War*. Suffolk: Boydell&Brewer Inc.
- Pears, E. (1917). *Life of Abdul Hamid*: London: Constable Company.
- Preston, A. (2007). *Warship 2007*. London: Conway Maritime Press.

- Preston, A. (1999). *Warship*. New York: Comway Maritime Press.
- Quataert, D. (2000). *The Ottoman Empire 1700-1922*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Râmi Paşa, H. (2011). *Hatırat: Büyük Facia-Büyük Dram 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Osmanlı Donanması'nın Durumu*. Cahit Kayra (çev.). İstanbul: Tarihçi Kitabevi.
- Rauch, G. V. (1999). *Conflict in the Southern Cone: The Argentine Military and the Boundary Dispute with Chile, 1870-1902*. Westport: Praeger Publishing.
- Roberts, J. (1992). Warship of Steel 1879-1889. R. Gardiner (Ed.). *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905*. London: Conway Maritime Press, 95-112.
- Roksund, A. (2007). *The Jeune École: The Strategy of the Weak*. Leiden: IDC Publisher.
- Ropp, T. (1987). *The Development of a Modern Navy: French Naval Policy, 1871-1904*. Maryland: United States Naval Institute.
- Ropp, T. (2007). Kıtada Çıkan Deniz Gücü Doktrinleri. E. M. Earle (Ed.). *Modern Stratejinin Ustaları*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 571-582.
- Sandler, S. (2004). *Battleship: Illustrated History of Their Impact*. California: ABC-CLIO Inc.
- Sleeman, C. W. (1880). *Torpedoes and Torpedo Warfare*. Portsmouth: Griffin & Co.
- Sondhaus, L. (1994). *The Naval Policy of Austria-Hungary 1867-1918: Navalism, Industrial Development and The Politics of Dualism*. Washington: Library of Congress Publishing.
- Sondhaus, L. (2001). *Naval Warfare 1815-1914*. New York: Routledge.
- Sondhaus, L. (2002). *Navies of Europe*. New York: Routledge.
- Sondhaus, L. (2003). Deniz Gücü ve Deniz Savaşları, J. Black (Ed.). *Dretnot, Tank ve Uçak Modern Çağda Savaş Sanatı 1815-2000*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 185-207.
- Speller, I. (2014). *Understanding of Naval Warfare*. New York: Routledge.
- Sprout, M. T. (2007). MAHAN: Deniz Gücü Vaizi. E. M. Earle (Ed.). *Modern Stratejinin Ustaları*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 539-571.
- Stern, R. C. (2008). *Destroyer Battles: Epics of Naval Close Combat*. Yorkshire: Pen&Sword Books Ltd.
- Sumida, J. T. (1993). *In Defence of Naval Supremacy: Finance, Technology and British Naval Policy 1889-1914*. London: Routledge Publishing.

- Symonds, C. L. (2009). *The Civil War at Sea*. California: ABC-CLIO.
- Şirokorad, A. B. (2009). *Rusların Gözünden 240 Yıl Kıran Kırana Osmanlı-Rus Savaşları*. İstanbul: Selenge Yayınları.
- Theolin, S. (2001). *İstanbul'da Bir İsveç Sarayı*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Tucker, S. C. (2000). *Handbook of 19th Century Naval Warfare*. Gloucestershire: Sutton Publishing Limited.
- Tucker, S. (2014). *The Encyclopedia of The Wars of the Early American Republic 1783-1812*. California: ABC-CLIO Publishing.
- Uyar M. ve Erickson, E. J. (2014). *Osmanlı Askerî Tarihi*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Uzunçarşılı, İ . H. (1988). *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Vehbî, (2008). *Sûrnâme: Sultan Ahmet'in Düğün Kitabı*. M. Tulum (Haz.). İstanbul: Kabalıcı Yayınevi.
- Wallach, J. L. (1985). *Bir Askerî Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya-Alman Askerî Heyetleri 1835-1919*. F. Çeliker (çev.). Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Willmott, H. P. (2009). *The Last Century of Sea Power: From Port Arthur to Chanak 1894-1922*. Bloomington: Indiana University Press.
- Wilson, H. W. (2007). *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri Cilt 1: 1850-1914* İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Woodman, R. (1997). *The History of the Ship: The Comprehensive Story of Seafaring from the Earliest Times to the Present Day*. London: Conway Maritime Press.
- Woods, H. (1886) *Torpedo Fenni, Tedâfüü Torpidoların Beyanı*. Halil (çev.). İstanbul: Bahriye Matbaası.
- Woods, H. F. (1976). *Türkiye Anıları Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl 1869-1909*. İstanbul: Yelken Matbaası.
- Yasamee, F. A. K. (1996). *Ottoman Diplomacy Abdülhamid II and the Great Powers 1878-1888*. İstanbul: The Isis Press.
- Yavuz, C. (2003). *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Yorulmaz, N. (2014). *Arming The Sultan: German Arms Trade and Personal Diplomacy in the Ottoman Empire Before World War I*. London: I.B. Tauris & Co. Ltd.

Yüce, E. (2010). *Abdülhamid Donanması'nda Bir Bahriyeli: Donanma Zâbiti Emin Yüce'nin Hatıraları*. Şakir Batmaz (Yay. Haz.). İstanbul: Timaş Yayınları.

Ziya, E. (1934). *Gemi Topçuluğunun Geçirdiği Safhalar*. İstanbul: Deniz Matbaası.

Sürelî Yayınlar

Batmaz, Ş. (2007). Osmanlı Devleti'nde Ataşenavallik (Deniz Ataşeliği) Müessesesi ve Londra Ataşenavallığı. *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 23. Kayser: Erciyes Üniversitesi, 533-549.

Batmaz, Ş. Tersane-i Amire'de Üretim ve Performans (R.1297/M.1881-1882). *Yayımlanmamış makale çalışması*.

Bedirhan, Y. ve Atabey, F. (Bahar 2013). Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Danışmanlar (1808-1918). *Turkish Studies*. 8/5. 127-139.

Besbelli, S. (1962). Meşrutiyet Donanması. *Donanma Dergisi*. 437. İstanbul: Deniz Basımevi, 67-109.

Besbelli, S. (1963). İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*. 440.VII. İstanbul: Deniz Basımevi, 76-91.

Hobart-Hampden, A. C (December 1878). Systems of Offense and Defense in Naval Warfare. *The North American Review*. 127, 209-231.

Hobart-Hampden, A. C (November 1884). Progress in Naval Armament. *The North American Review*. 139, 152-166.

Hülagü, M. (2002). Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme: 1897 Osmanlı-Yunan Harbi Örneği. *Türkler*. 13. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.

Kipp, J. W. (June 1989). Undersea Warfare in Russian And Soviet Naval Art 1853-1941. *Dalhousie University Conference*. Halifax: University Press.

Komatsu, K. (2001). Financial Problems of The Navy During The Reign of Abdülhamid II. K. Fleet (Ed.). *Oriente Moderno*. XX (LXXXI), 210-219.

Meray, S. L. (1963). Bazı Türk Anlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*. C.XVIII. sayı 3, 105-188.

Mercan, E. (Temmuz 2014a). Kruvazörlerin Tarihçesi. *C4 Defence Savunma Dergisi*. 16, 44-50.

Mercan, E. (Haziran 2012). Osmanlı Bahriyesi'ndeki İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*.15, 163-187.

- Mercan, E. (2014b). Sultan II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi. *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyum Bildirileri*. 4.Cilt. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 97-125.
- Mert, Ö. (Mayıs 2004). Osmanlı Bahriye Mirlivası Bucknam Paşa. *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi Yayınları*. 85-89.
- Ölmez, A. (2007). Askeri Teftiş Komisyonu'nun Kuruluşu ve Faaliyetleri. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*. 43, 115-135.
- Uyaniker, F. (Mayıs 2012). Osmanlı'nın Amerikalı Paşası "Amiral Ransford D. Bucknam". *Deniz Kuvvetleri Dergisi*. Sayı:613. 108-112.
- Ülkü, O. (2007). Osmanlı İmparatorluğu'nda Savunma Sistemi Olarak Tabya Mimarisi. *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*. 27, 88-102.
- Yener, E. (Haziran 2010). Osmanlı Donanmasında Buhar ve Zırhlı Devrimi 1830-1876. *Toplumsal Tarih*. 198, 54-60.
- Yıldız, G. (2012). Osmanlı'nın Dış Askerî İstihbaratında Formelleşme: Elçiliklerde Ataşemiliterliğin İhdası ve Osmanlı Askerî Ataşe Raporları. *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*. 17, 239-265.

Tezler

- Akarlı, E. (1976). 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, Ş. (2002). II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması. *Yayınlanmamış Doktora Tezi*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Düzcü, L. (2012). Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği 1825-1855. *Yayınlanmamış Doktora Tezi*. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ekinci, M. U. (2006). The Origins of The 1897 Ottoman-Greek War: A Diplomatic History. *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*. Ankara: Bilkent Üniversitesi Tarih Bölümü.
- Soydemir, S. (2007). Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18 ve 19. Yüzyıllar). *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı.

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 (1973). İstanbul: Meydan Yayınevi.

Encyclopedia Britannica, <http://www.britannica.com>

Nutkî. (2011). *Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü*. İstanbul: İş Bankası Yayınları.

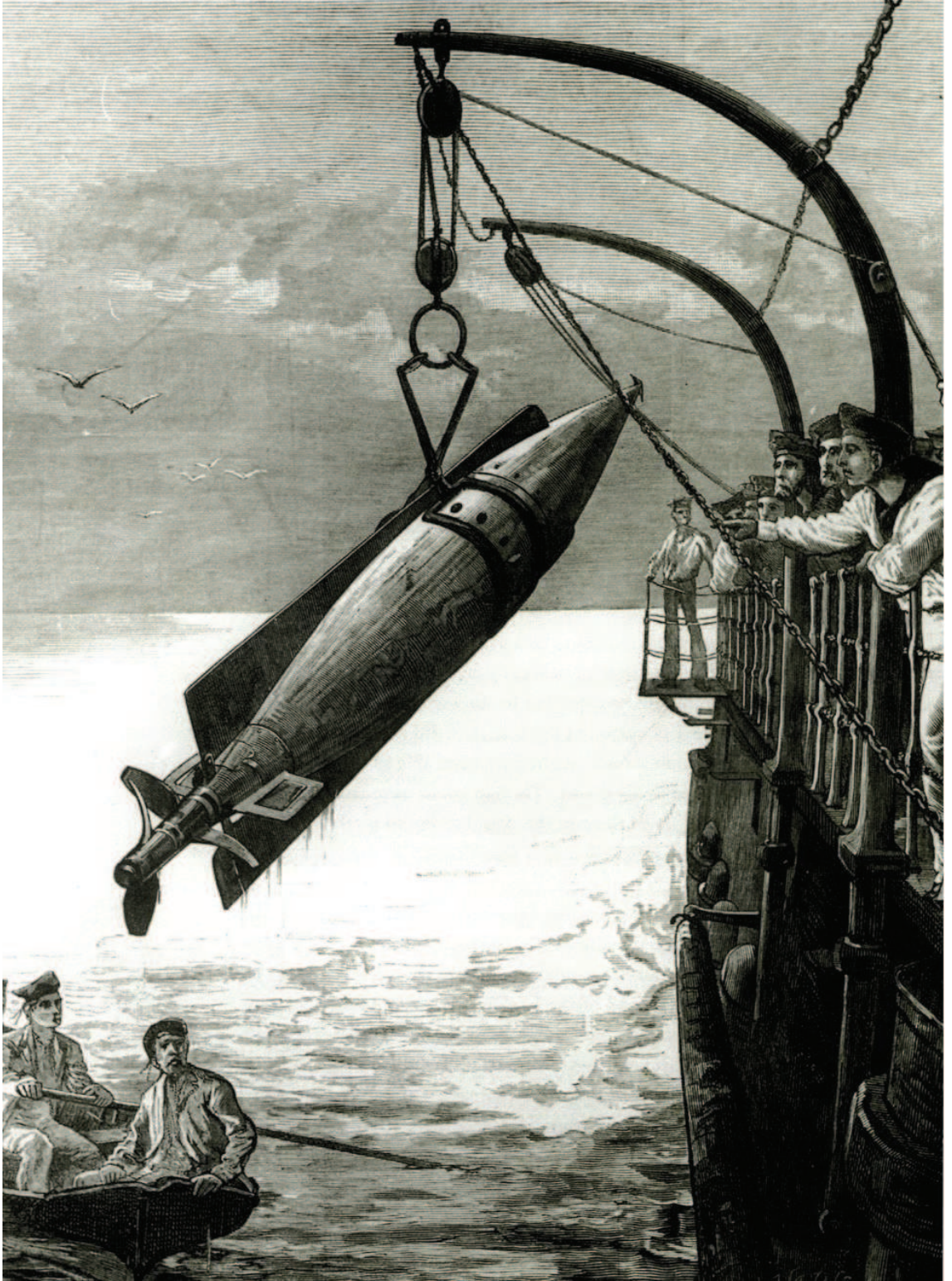
Zaloğlu, M. (1988). *Gemici Dili*. İstanbul: Deniz Basımevi.

EKLER

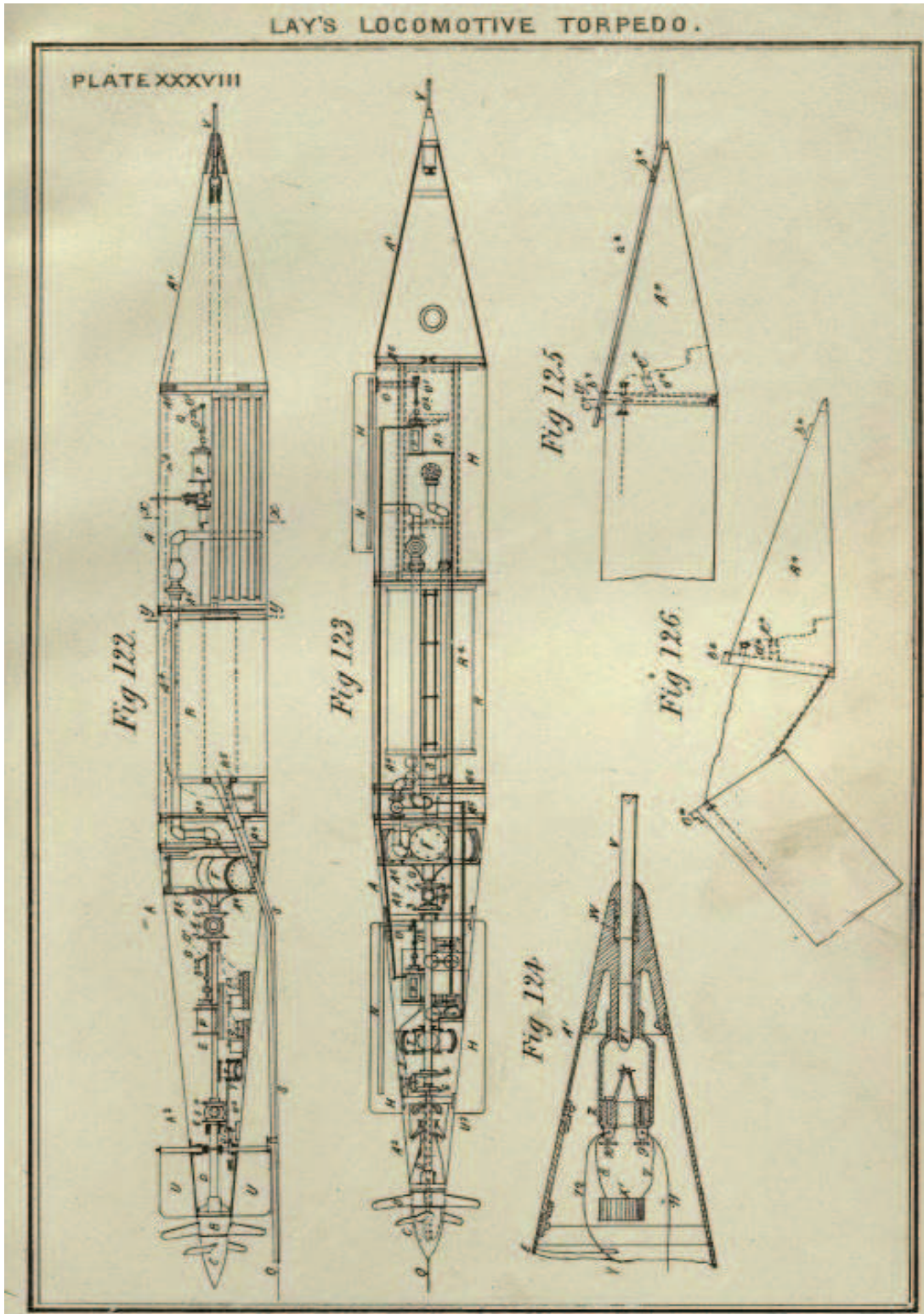
EK-1: 20 Temmuz 1866'da Lissa Muharebesi'nde Tegethoff'un sancak gemisi olan *Erzherzog Ferdinand Max* zırhlı fırkateynin İtalyan zırhlısı *Re d'Italia*'yı mahmuzlayarak batırma anı (Hill, 2000: 37).



EK-2: Whitehead torpidosunun ilk modellerinin deneme tecrübesi (Hill, 2000: 25).

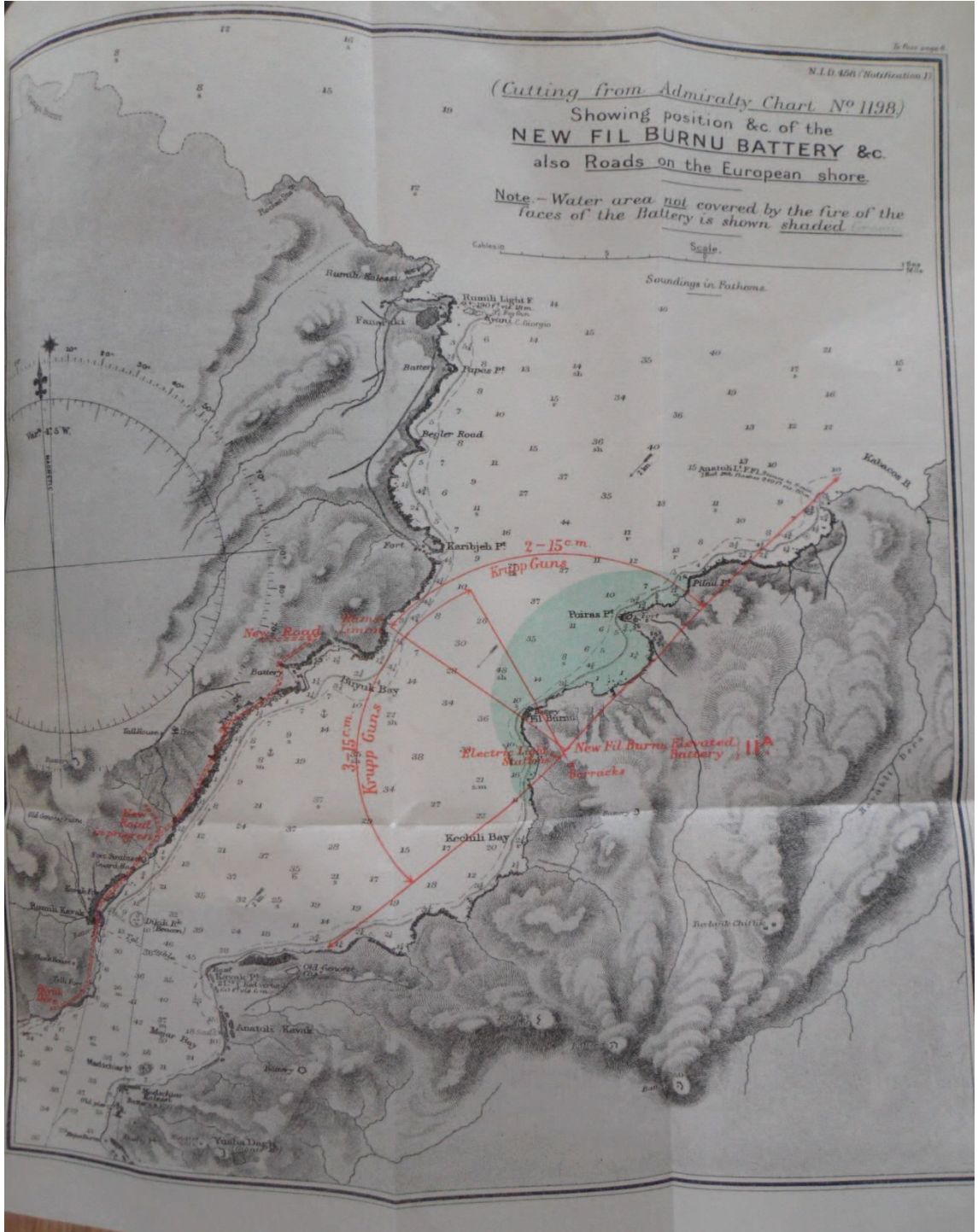


EK-3: Lay torpidosunun bir kesiti (Sleeman, 1880: 141).





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 haritası (BOA, HRT. 710/01).



EK-6B: 1898 yılında Kaptan Muhittin Efendi tarafından hazırlanan Boğazlar ve Karadeniz'in hidrografik haritası (BOA, HRT. 710/01).

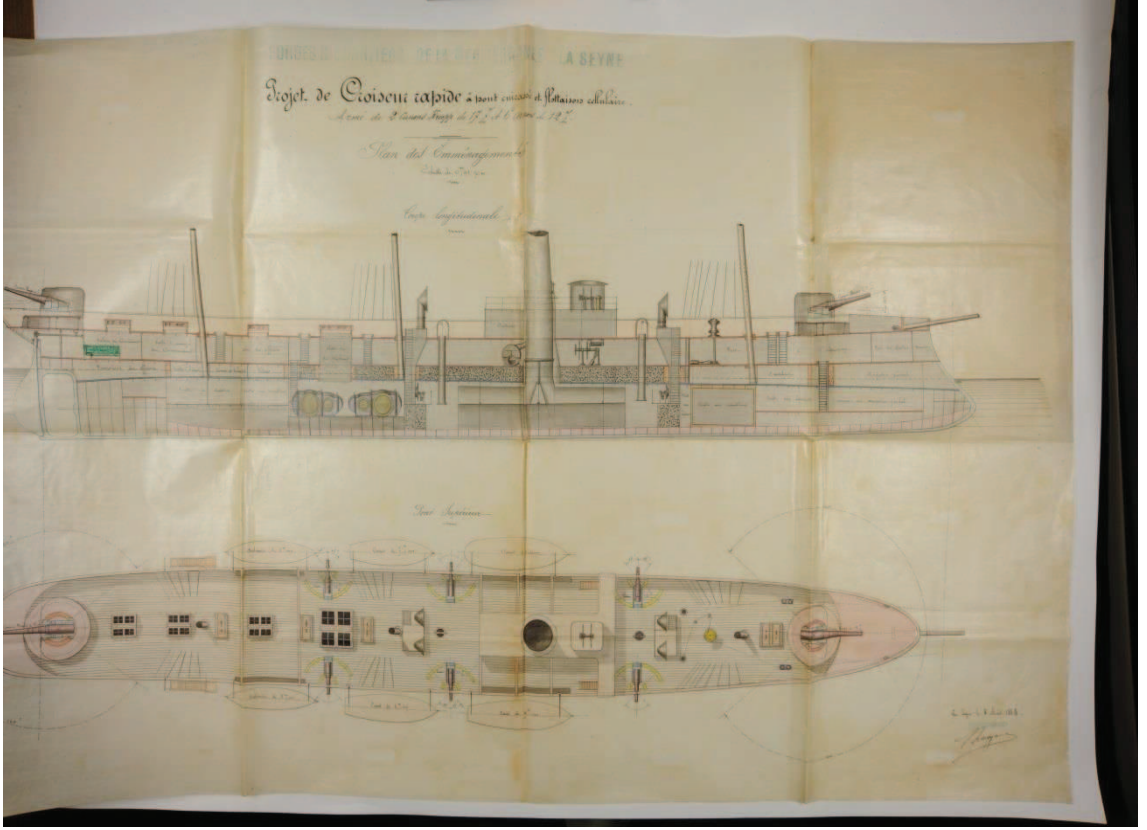


EK-8: 93 Harbi sırasında Karadeniz’de görev yapan Osmanlı Donanması’na ait fırkalar ve konumları (BOA, İ. DH. 752/61381).



İ.DH.00752

EK-11: 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: Kalau von Hofe Paşa'nın Osmanlı Bahriyesi'nin Karadeniz'de görev yapabilecek kabiliyetteki gemileriyle Rus İmparatorluk Bahriyesi'nin Karadeniz Filosu'na dâhil ettiği ilk zırhlı gemilerinin kuvvet mukayesesini gösterir cetvel (BOA, Y. MTV. 64/65).

اولاد ایکی طرف بحری قوای نسبی لری
 نایا، محاسبه بر شایسته قوه توانمندی و ایله احوال طبیعی و انسانی و غیره بحریه
 هر طرفه بر شایسته اولمده سردار لری کسول اولوب اولماسی .
 برنجی ماره : - دولت علمیه در رسم بحریه قوای نسبی لری :

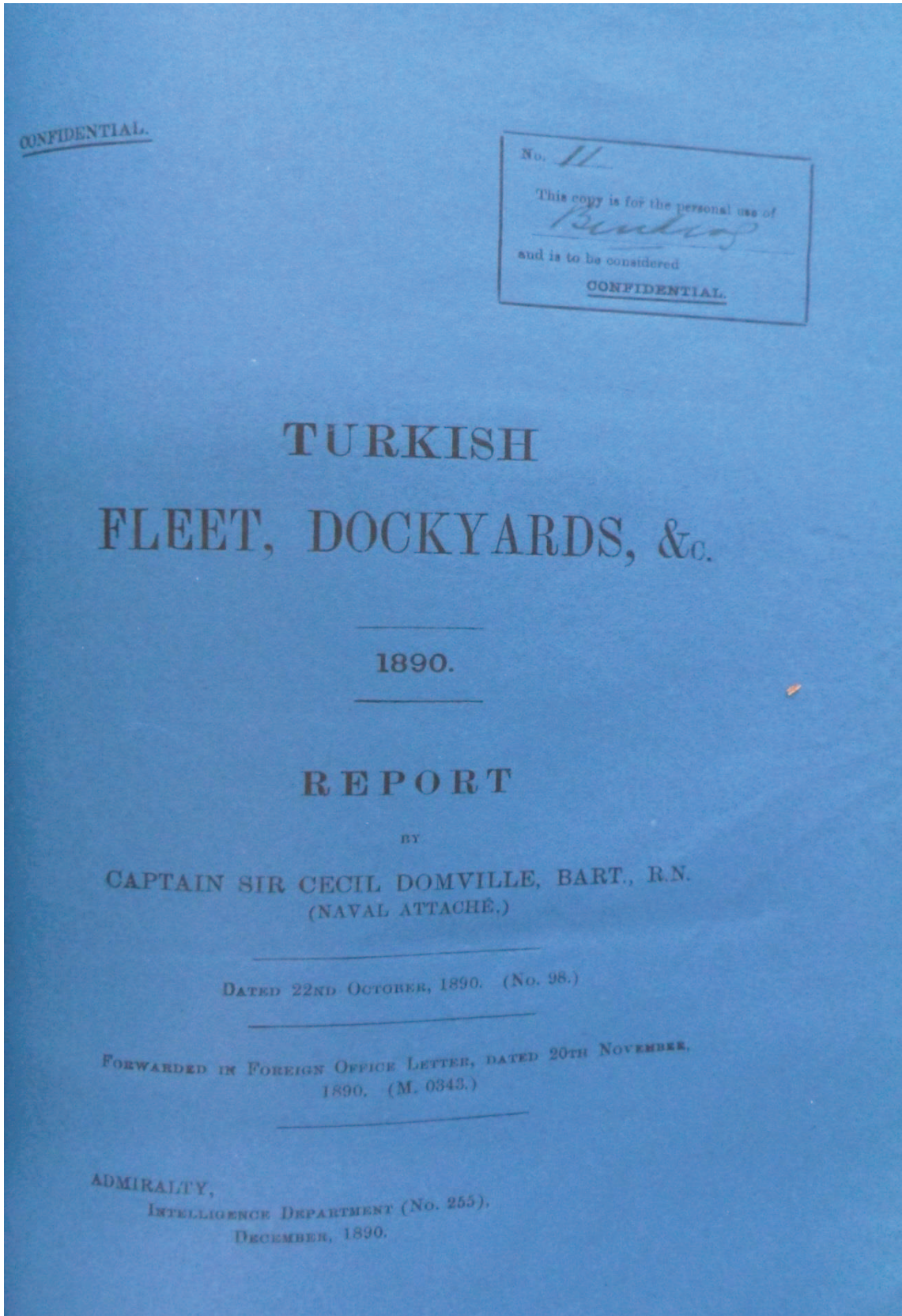
سلطنت سنی قوه بحریه حقیقه معلوماته تصرفیه بحاری جدول

اسم سفینت	سال ساخت	طول	عرض	عمق	سنگین	توانمندی	الحراری
حمیدیه فرستیه همایون	۱۸۸۵	۲۷۰۰	۲۸۰۰	۱۷۸	۱۷۸	۱۷۸	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
سعودیه فرستیه همایون	۱۸۷۹	۹۱۰۰	۷۲۴۰	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
آنا یوسفیه فرستیه همایون	۱۸۸۸	۲۶۸۷	۴۵۶۰	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
عثمانیه فرستیه همایون	۱۸۶۹	۲۶۰۰	۴۷۴۵	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
فرزیه فرستیه همایون	۱۸۶۱	۲۶۰۰	۴۷۴۵	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
اورخانیه فرستیه همایون	۱۸۶۵	۲۶۰۰	۴۷۴۵	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
سعودیه فرستیه همایون	۱۸۶۱	۲۶۰۰	۴۷۴۵	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
فتح بلند قوتیه همایون	۱۸۶۹	۴۸۰۶	۴۶۵۰	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
مقدمه خیر قوتیه همایون	۱۸۷۶	۴۸۰۶	۴۶۵۰	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
مسعودیه قوتیه همایون	۱۸۶۹	۴۶۰۰	۴۶۰۰	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
عبدالله قوتیه همایون	۱۸۶۹	۴۶۰۰	۴۶۰۰	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
نجم شکرت قوتیه همایون	۱۸۶۸	۴۰۸۰	۱۹۰۰	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
آنا شکرت قوتیه همایون	۱۸۶۸	۴۰۸۰	۱۹۰۰	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
احمدیه قوتیه همایون	۱۸۷۰	۴۴۶۶	۱۸۰۰	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
حفظ محمد قوتیه همایون	۱۸۶۸	۴۵۶۰	۴۰۰	۱۷۰	۱۷۰	۱۷۰	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب

در رسم قوتیه همایون حقیقه معلوماته تصرفیه بحاری جدول

دیویری یا اناسار آبریزلر	۱۸۹۰	۸۱۸۰	۱۱۵۰۰	۱۷	۱۷	۱۷	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
یورکی باجیم دونوزس	۱۸۹۶	۱۰۱۸۰	۱۵۰۰۰	۱۶	۱۶	۱۶	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
ایکینجی قازانیا	۱۸۸۶	۱۰۸۰۰	۱۶۰۰۰	۱۵	۱۵	۱۵	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
سینوب	۱۸۸۷	۱۰۸۰۰	۱۶۰۰۰	۱۷	۱۷	۱۷	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب
چشمه	۱۸۸۶	۱۰۸۰۰	۱۶۰۰۰	۱۵	۱۵	۱۵	عدد ۱۰۰۰ - ۱۵۰۰ قریب

EK-14A: Ataşenaval Yüzbaşı Cecil Domville Bart tarafından 22 Ekim 1890'da tanzim edilen Osmanlı Filosu ve tersaneleriyle ilgili rapor (NA, ADM. 231/18).



EK-14B:Ataşenaval Yüzbaşı Cecil Domville Bart tarafından 22 Ekim 1890'da tanzim edilen Osmanlı Filosu ve tersaneleriyle ilgili rapor (NA, ADM. 231/18).

PRELIMINARY REMARKS.

The general condition of the Turkish Navy may be said to remain about the same as it was at the time of my last visit two years ago.

No new constructions have been commenced,* and those in hand have been advanced but slowly, but the arrival of five of the "*Germania*" boats has made an important addition to the torpedo flotilla, which, when the remaining boats are delivered by that firm, will be quite a respectable one.

So far as can be judged by the eye, the armourclads are kept in good order. They are all supposed to be docked at least once a year,† and, as before stated, the engines are kept very fairly well, but the boilers are of course in most cases in a deplorable state. Perhaps the worst point is the way in which the double bottoms and parts out of sight are kept.

As the complement of Officers is kept pretty well filled up, and as the men are kept on the books of the ship from which they are allowed to go on leave, or into the reserve, a mobilisation ought to be a fairly simple matter. It is said that in about ten days all the ironclads not under repair ought to be ready for sea.

On the other hand, however familiar the Officers, and, to a certain extent the men, may be with their ships in harbour, the former can, of course, have little or no experience as to how to handle them at sea, and the latter get no target practice. The engine room and stokehold staff of course also get no practice.‡

The torpedo boats and their engines appear well kept; but the boilers are said to be somewhat neglected.

In Appendix I will be found a list of ships in the Turkish Navy, with a few particulars of the more important ones, which was obtained for me from official sources.

The following statement of the speed which it might be expected to get out of some of the ships in fine weather, with clean bottom, and fairly efficient stoking, and decent coal, was obtained from a fairly reliable source :—

* The proposal mentioned in my report of ordering a torpedo boat from *Maudeslay* has been definitely abandoned, and the small cruiser to be laid down here has not been commenced.

† I fancy this is the theory rather than the practice. Still, hitherto, there has not been much to complain of in the way of frequency of docking, but I have been told that it has happened more than once that, after a ship has been put into dock and scraped, it has been discovered that there was not sufficient paint in store, and the ship taken out half done.

‡ The only way in which Officers get some real practical experience is by serving on board the few wooden ships in commission and in the *Mahsoosseh* steamers. (See page 11.)

EK-14C:Ataşenaval Yüzbaşı Cecil Domville Bart tarafından 22 Ekim 1890'da tanzim edilen Osmanlı Filosu ve tersaneleriyle ilgili rapor (NA, ADM. 231/18).

6

"Osmaniyyeh"	..	} 10 to 11 knots, when repaired and with the new boilers.
"Aziziyeh"	..	
"Asser-i-Shefket"*	..	} 9 to 10 knots.
"Messoudieh"	..	
"Mookademi-Kair"	..	} 7 to 8 knots.
"Asser-i-Tewfik"	..	
"Feth-i-Bulend"	..	} 6 to 7 knots.
"Avni-Allah"	..	
"Mooyini-Zaffer"	..	} 5 knots.
"Orkaniyyeh"	..	
"Mahmoodiyyeh"	..	} 4 knots.
"Nedjmi-Shefket"	..	
"Hajiz-i-Rahman"	..	
"Idjaliyyeh"	..	
"Feth-el-Islam"	..	
"Mendoohiyyeh"	..	

The "Asser-i-Tewfik" and the "Feth-i-Bulend" went down to meet the German Emperor on the occasion of his recent visit here.

The amount of coal on board the ships is very small, but of course they could be coaled fairly expeditiously on a war appearing imminent. It is still the case that some of the shops in the dockyard have occasionally to close for want of coal.

The changes in armament actually taking place on board the ships are given in detail further on. Though it is proposed gradually to replace the actual muzzle loaders by Krupp breech loaders in all the ironclads, no decision has been taken as to the nature of these alterations in any but the ships in hand, and even in these there appears to be still a certain amount of hesitation.

CONSTANTINOPLE DOCKYARD.

Condition.

The dockyard still continues to be dirty and untidy, and its general condition is, I should say, worse than it was when I visited it two years ago, though some additional buildings have been or are being constructed.

In Appendix II will be found the plan of the dockyard brought roughly up to date.†

The boiler shop and carriage factory, and new guard house are now complete.

The new barracks are partially inhabited, and are nearly completed, and a new factory for boiler tubes, and one for screws, &c., are in course of construction, and the engineers' factory for repairs, with coppersmith's shop, is being rebuilt.

Number of hands.

About 700 engineer apprentices and officers work in the dockyard, and some 500 seamen and marines are employed as labourers. In addition to these there are several men working in the boiler shop under contractors, a good many of the boilers being made here by contract.

Steel factory.

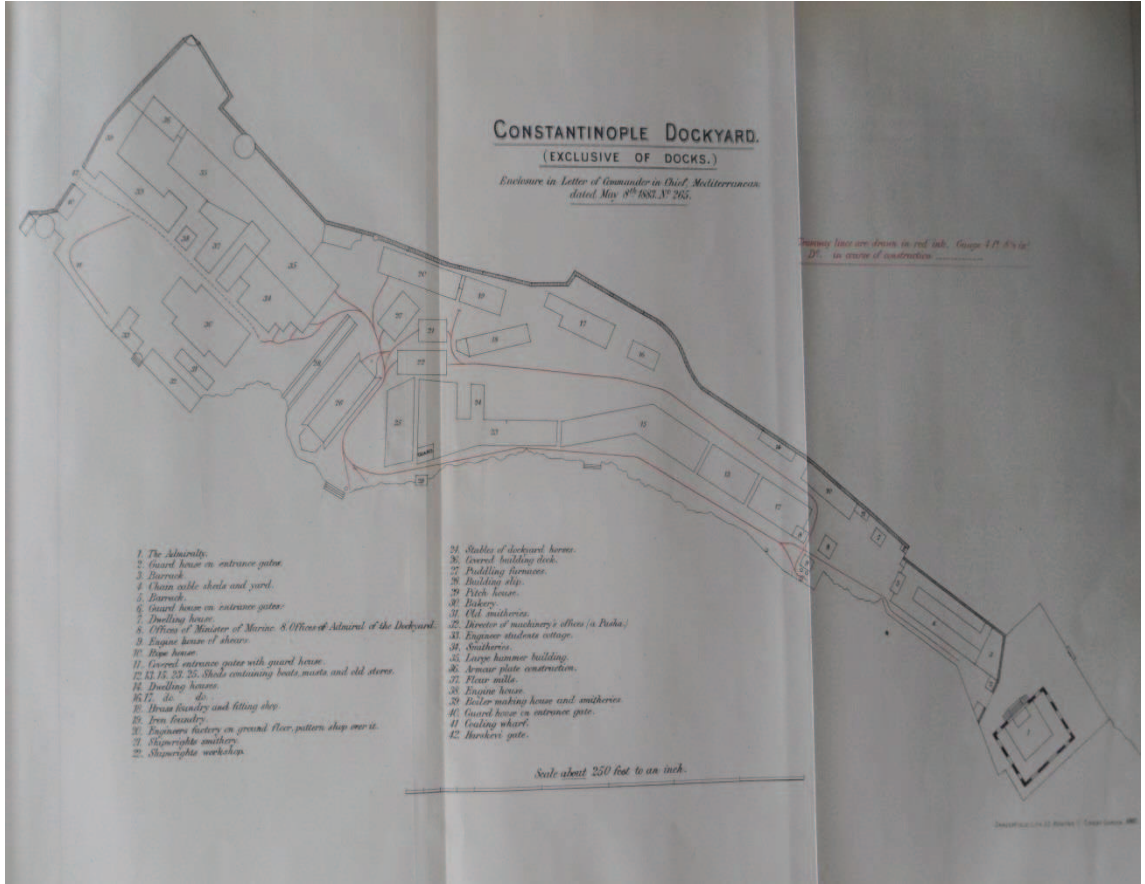
The steel factory‡ has worked very unsatisfactorily. The forgings

* I have not been able to ascertain for certain whether it is this ship or the "Nedjmi Shefket" which has received new boilers. If the latter, these two ships would have to change places in this list.

† Not reproduced; retained in N.L.D.

‡ Mr. Lewis is no longer here.

EK-15: İngiliz ataşenavaller tarafından 8 Mayıs 1883 tarihinde hazırlanan Tersane-i Amire'nin yerleşim planı (NA, ADM. 239/19).



EK-17A: İngiliz Kraliyet Bahriyesi İstihbarat Dairesi tarafından hazırlanan 1890'da Osmanlı Donanması ait gemilerin teknik özelliklerini gösterir envanter cetveli (NA, ADM. 251/57).

APPENDIX I.

LIST OF SHIPS IN THE TURKISH NAVY.

Name.	Length.		Breadth.		Draught.		Armour.	Armament.	Coal Stowage.	H.P.	Measured Mile Speed.	Displacement.	Remarks.
	ft.	in.	ft.	in.	ft.	in.							
"Messoodiyeh" ..	231	5	59	0	25	11	Battery 10 Belt 12	XII 410-pr. M.L. II 15 cm. Krupp VI Small VII Nordenfolt	600	7,481	13	9,120	
"Aziziyeh" ..	292	0	55	9	Belt 5½	750	3,735	12	6,400	Being altered. See report.
"Orkaniyeh" ..	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Osmaniye" ..	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Mahmoodiyeh" ..	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Hamidiyeh" ..	"	"	"	"	24	10	Battery 7 Belt 9	x 24 cm. Krupp II 17 " " VI Small VII Nordenfolt	600	6,800	13	6,700	Under construction. See report.
"Assar-i-Tevfik" ..	272	4	52	6	24	11	Turrets 6 Battery 6 Belt 8	VI 250-pr. M.L. II 21 cm. Krupp IV Small VII Nordenfolt	400	3,560	13	4,687	
"Feth-i-Bulend" ..	236	2	39	4	18	1	Battery 6 Belt 9	IV 250-pr. M.L. IV Small Krupp II Nordenfolt I Machine I Torpedo tube	200	3,250	13	2,806	
"Mokademi-Kair" ..	230	0	36	0	16	5	Battery 5	Do.	220	3,000	12	2,400	
"Arni-Allah" ..	226	4	"	"	"	"	Belt 6	"	"	2,200	"	"	
"Moyni-Zaffer" ..	230	0	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	

EK-17B: İngiliz Kraliyet Bahriyesi İstihbarat Dairesi tarafından hazırlanan 1890'da Osmanlı Donanması ait gemilerin teknik özelliklerini gösterir envanter cetveli (NA, ADM. 251/57).

LIST OF SHIPS IN THE TURKISH NAVY—*continued.*

Name.	Length.	Breadth.	Draught, Mean.	Armour.	Armament.	Coal Stow- age.	H.P.	Measured Mile, Speed.	Dis- place- ment.	Remarks.
	ft. in.	ft. in.	ft. in.	in.		tons.		knots.	tons.	
" <i>Idjalyeh</i> "	212 2	42 7	17 4	Battery 4½ Belt 6	11 250-pr. M.L. 11 120 " " 1 15 cm. Krupp 1V Small " " 11 Nordenfolt 11 Machine	200	1,800	12	2,260	
" <i>Asar-i-Sheket</i> " ..	202 5	42 7	16 5	Turret 4½ Belt 6	1 250-pr. M.L. 1V 120 " " 1V Small Krupp 11 Nordenfolt 11 Machine	200	1,750	12	2,080	
" <i>Nedjmi-Sheket</i> " ..	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
" <i>Hafiz-i-Rahman</i> " ..	204 0	45 11	14 6	Battery 5 Belt 4½	11 150-pr. M.L. 11 15 cm. Krupp 1 12 " " 1V Small " " 11 Nordenfolt 11 Machine	200	200 N	12	2,540	
" <i>Heber</i> "	144 4	30 10	5 7	Battery 3 Belt 3	11 12 cm. Krupp 11 Small 11 Nordenfolt	20	400	7	404	
" <i>Feth-el-Islam</i> " ..	101 9	24 7	5 11	"	11 80-pr. M.L. 11 Small	20	290	8	235	
" <i>Mendoohiyeh</i> " ..	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Late " <i>Semendreh</i> ."

EK-17C: İngiliz Kraliyet Bahriyesi İstihbarat Dairesi tarafından hazırlanan 1890'da Osmanlı Donanması ait gemilerin teknik özelliklerini gösterir envanter cetveli (NA, ADM. 251/57).

	" Selimiah "	279 10	59 0	23 7	Nil	..	II 150 pr. M.L. II 120 " VI 15 cm. Krupp III small " II Nordenfelt I Machine	350	600	12	4,717	The "Ertogrul" has been lost.
(5109)	" Mehmet Selim "	196 10	32 10	21 0	"	..	x 15 cm. Krupp IV small " IV Nordenfelt I Torpedo tube	250	450	9	1,300	
	" Heibel-Nama "	226 0	37 0	14 0	"	..	III 17 cm. Krupp VI 12 " VI small " II torpedo tubes	280	2,785	14	1,463	See report.
	" Lutf-i-Humayyoon "	210 0	30 0	13 0	"	..	" " II 15 cm. Krupp	200	2,160	"	1,330	
	" Brusa "	172 6	30 6	15 2	"	..	II 12 " III small " II Nordenfelt I Torpedo tube	120	150 N	11	800	The "Makbir Sarror."
	" Edirneh "	172 6	30 6	14 2	"	..	" "	120	160 N	11	782	
	" Mansureh "	174 10	"	15 2	"	..	" "	"	150 N	"	800	
	" Muzaffer "	"	"	"	"	..	" "	"	"	"	"	
	" Sinope "	172 0	"	15 0	"	..	" "	"	"	10	"	At the Arsenal I was given the armament as follows: II 15 cm. L/25, 19 c.m., 1 7.5 cm., II Nordenfelts, and II machine guns, 1 torpedo tube.
	" Fevaid "	"	"	"	"	..	" "	"	"	"	1,075	
	" İzzedilen "	"	"	"	"	..	" "	"	"	"	"	Thoroughly repaired, 1889.
	" İsmail "	"	"	"	"	..	" "	"	"	"	"	
	" Talih "	"	"	"	"	..	" "	"	"	"	"	
	" Arcadia "	"	"	"	"	..	" "	"	"	"	"	
	" Candia "	"	"	"	"	..	" "	"	"	"	767	

EK-17D: İngiliz Kraliyet Bahriyesi İstihbarat Dairesi tarafından hazırlanan 1890'da Osmanlı Donanması ait gemilerin teknik özelliklerini gösterir envanter cetveli (NA, ADM. 251/57).

LIST OF SHIPS IN THE TURKISH NAVY—continued.

Name.	Length.	Breadth.	Draught. Mean.	Armour.	Armament.	Coal Stow- age.	H.P.	Measured Mile Speed.	Dis- place- ment.	Remarks.
	ft. in.	ft. in.	ft. in.	in.		tons.		knots.	tons.	
"Havâ"	"	"	"	Nil	" .. "	" .. "	" .. "	" .. "	827	
"Rothman"	"	"	"	"	" .. "	" .. "	" .. "	" .. "	778	
"Uthared"	173 6	26 7	12 0	"	II 12 cm. Krupp IV small "	120	160 N	10	609	
"Beyruth"	"	"	"	"	II Nordenfelt I Torpedo tube	"	"	"	"	At the Arsenal I was in- formed that the arma- ment was the same as that given above for the "Siope," except that there are II 12 cm. in- stead of II 15 cm.
"Iskenderiyeh"	"	"	12 10	"	II 12 cm. Krupp IV small "	"	"	11	"	
"Mehrik"	"	"	12 0	"	II Nordenfelt II 12 cm. Krupp IV small "	"	"	"	"	Rebuilt in 1888.
"Sed-ul-Bahr"	"	"	"	"	II Nordenfelt I Torpedo tube	"	"	10	"	Dismantled. Will probably be rebuilt.
"Zahaf"	"	"	"	"	" .. "	"	"	"	"	
"Frat"	120 0	21 0	8 0	"	II 9 cm. Krupp I small "	100	100	10	200	
"Shat"	112 3	"	"	"	II B.L. Armstrong I small "	"	"	"	"	
"Akko"	"	19 2	9 0	"	III small guns I Nordenfelt	80	60	8	"	
"Sheftel-Nanna"	"	"	"	"	" .. "	"	"	"	"	Rebuilt, 1888.
"Nedjmi-Fesham"	"	"	9 2	"	" .. "	"	"	"	"	" 1886.

03

EK-17E: İngiliz Kraliyet Bahriyesi İstihbarat Dairesi tarafından hazırlanan 1890'da Osmanlı Donanması ait gemilerin teknik özelliklerini gösterir envanter cetveli (NA, ADM. 251/57).

"Sultanieh"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Thoroughly repaired, 1890.
"Stamboul"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Surrega"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Kelidje Ali"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	500
"Kâinuddaen"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	474
"Zinet-derya"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Syyrek"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	225
"Kemuh"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Boyanek"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	219
"Tefkia"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	195
"Peiki Tedjaret"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	195
"Esseri Nuzhet"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	193
"Sari-yar"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Nedim"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	181
"Buazjeh-odda"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Marmaura"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Teslabat"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	153
"Ereekli"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Nuzhet"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	138
"Sherfuauma"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	107
"Alaus"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	106
"Fazli-llah"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	105
"Menzad"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Nounaid-factomp"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Neece-esser"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	346
"Nazrool Aziz"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"Shekhar"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40
"Timsah"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10
26 small steamboats	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	70
6 steamboats	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
														For fire, &c.

EK-17F: İngiliz Kralliyet Bahriyesi İstihbarat Dairesi tarafından hazırlanan 1890'da Osmanlı Donanması ait gemilerin teknik özelliklerini gösterir envanter cetveli (NA, ADM. 251/57).

TORPEDO BOATS.			
"Gillaume"	} Schichau,	"Fathi"	} Constantinople, 1888.
"Trei Zaffer"		"Nassir"	
"Saika"		"Noosret"	
"Seiff Bahri"		"Tarick"	
"Fenlai Nusrat"		"Shehab"	
		} Germania.	
"Abdul Hamid"	} Submarine Nordenfolt, 1888.	"Satvet"	} English, 1887.
"Abdul Medjid"		"Mehabet"	
		"Timsah"	" (converted launch).
		"Teffick"	} Fores et Chantiers, 1886.
		"Beurhannedin"	
		"Shemshir Hudjum"	

ÖZGEÇMİŞ

1978 yılında Rize’de doğdu. Fenerbahçe Lisesi ve Bilkent Üniversitesi Arkeoloji ve Sanat Tarihi bölümünü bitirdi. Üniversite yıllarında askerî tarihe büyük ilgi duydu ve özellikle deniz harp tarihi alanında araştırmalar yaptı. 2011 yılında Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü’nde Harp Tarihi ve Strateji üzerine yüksek lisans bölümünü tamamladı. Osmanlı Bahriyesi’ndeki “İlk Denizaltılar Abdülhamid ve Abdülmecid Denizaltıları” adlı yüksek lisans tezi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından prestij kitabı olarak basıldı. Kendisinin deniz harp tarihi ile ilgili muhtelif dergilerde birçok makale ve yazısı bulunmaktadır. 2013’den beri Kadıköy Belediyesi Tarih, Edebiyat ve Sanat Kütüphanesi’nin yöneticiliğini yapmaktadır. Aynı zamanda Sakarya Üniversitesi Tarih Bölümü’nde doktora çalışmasına devam eden Mercan, Hande Mercan ile evliliğinden Ada isminde bir kızı vardır.