

hobart paşa'nın anıları

Çeviren: Derin Türkömer
Hazırlayan: Kansu Şarman

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları



Genel Yayın: 1811

CHARLES HOBART HAMPDEN
HOBART PAŞA'NIN ANILARI

ÖZGÜN ADI
SKETCHES FROM MY LIFE

İNGİLİZCE ASLINDAN ÇEVİREN
DERİN TÜRKÖMER

YAYINA HAZIRLAYAN
KANSU ŞARMAN

© TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI, 2009
Sertifika No: 11213

EDİTÖR
EMRE YALÇIN

GÖRSEL YÖNETMEN
BİROL BAYRAM

DÜZELTİ
ESEN GÜRAY

DİZİN
BORA BOZATLI

GRAFİK TASARIM UYGULAMA
TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI

1. BASKI: 1500 ADET, OCAK 2010
ISBN 978-9944-88-755-7

BASKI
YAYLACIK MATBAACILIK
LİTROS YOLU FATİH SANAYİ SİTESİ NO: 12/197-203
TOPKAPI İSTANBUL (0212) 612 58 60
Sertifika No: 11931

Bu kitabın tüm yayın hakları saklıdır.
Tanıtım amacıyla, kaynak göstermek şartıyla yapılacak kısa alıntılar dışında gerek metin, gerek görsel malzeme hiçbir yolla yayınevinden izin alınmadan çoğaltılamaz, yayımlanamaz ve dağıtılamaz.

TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI
İSTİKLAL CADDESİ, NO: 144/4 BEYOĞLU 34430 İSTANBUL
Tel. (0212) 252 39 91 Fax. (0212) 252 39 95
www.iskultur.com.tr

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

hobart paşa'nın anıları

Charles Hobart Hampden

Çeviren: Derin Türkömer
Hazırlayan: Kansu Şarman

Anı

İçindekiler

Sunuş vii

Hobart Paşa Kimdir? xi

HOBART PAŞA'NIN ANILARI

Zorluklarla Başlayan Bir Hayat 3
Denizde ve Karada Tehlikeler 12
Trajik Bir Olay 21
Rio de Janeiro 26
Köle Tacirlerinin Peşinde 31
Köle Tacirleri Peşinde-II 39
Aşk ve Cinayet 45
Kıraliçe'nin Yatı 51
Baltık'ta 56
Abluka Yarmak 62
Heyecanlı Maceralar 73
Charleston'u Ziyaret 85
Hiç Yakalanmadan 93
The Don'un Son Günleri 102
Kuşatma Sırasında Richmond 110
Karadan Abluka 121
Türklerin Donanmasına Katılıyorum 130
Rusya ile Savaş 143
Savaş Sırasında Osmanlı Donanması 156
Osmanlı Ülkesinde Avcılık 169
Avcılık ve Pera Sosyetesi 181

EKLER

Hobart Paşa'nın Katıldığı Savaşlar 199
Amerikan İç Savaşı 199
Amerikan İç Savaşı ve ilk askeri denizaltılar 201

Kırım Savaşı ve Baltık Cephesi 203
1866-1869 Girit İsyanı 206
'93 Harbi ya da 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı 208
Karadeniz Cephesi 210
Tuna Cephesi 212
Akdeniz ve Marmara Denizi'nde olaylar 214
'93 Harbi'nde Hobart Paşa 215
Rus torpidobotlarının saldırısı 217
Tuna cephesi harekâtıyla ilgili birkaç telgraf 225

HOBART PAŞA ÜZERİNE YAZILANLAR
Padişah Üzerindeki Etkisi Çok Büyüktü (Woods Paşa) 231
Hatıraları Macera Romanı Kadar Heyecan Verici (H. Kephart) ... 241

HOBART PAŞA'NIN RAPORLARI
Bahriye Silah ve Donanımlarındaki Gelişmeler 249
Deniz Savaşlarında Taarruz ve Müdafaa Sistemleri 267
Torpidoların Gelişimi 290
Albüm 293
Kaynakça 297
Dizin 301

Sunuş

Hobart Paşa'nın anılarını kaleme aldığı 1886 tarihli *Sketches From My Life* adlı kitabını ilk kez 2007 kışında, Denizler Kitabevi'nin 'baskısı tükenmiş kitaplar' raflarında gördüm. Önce üstünkörü karıştırdım. Araştırmacı arkadaşım Oğuz Otay'ın *Mesudiye* zırhlısının hikâyesini yazdığı *Efendi Kaptan Kurtar Bizi* adlı çalışmasından Hobart Paşa'nın ismini hatırlıyordum. Bir dönem *Mesudiye* zırhlısına da komuta etmiş, Sultan Abdülaziz döneminde donanmanın yenilenmesi için çalışmış, 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi'nde Osmanlıların hizmetinde bulunmuş ünlü bir İngiliz denizcisiydi.

Yine de Hobart Paşa konusunda daha fazla bilgiye ihtiyacım vardı. Anıları arasında Osmanlı hizmetindeki yılların yanı sıra önceki görevleri hakkında tuttuğu notlardan da bölümler vardı. Acaba daha önce anıları Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış mıydı?

Doğrusu, hem kendisinden önce görev yapan "Müşavir Paşa" Adolphus Slade, hem de 1910'lara kadar Osmanlı Bahriyesi'nde üst düzey görev alan Woods Paşa gibi, Hobart Paşa'nın da hatıralarının Türkçe'ye çevrilmiş olduğunu düşündüm.

Yaptığım ilk araştırmada Hobart Paşa'nın anılarının günümüz Türkçesi ile hiç yayımlanmadığı, sadece 1900 yılında Giridî Aziz Efendi tarafından kısaltılarak Osmanlıca çevirisinin yayımlandığı ortaya çıktı.

Denizler Kitabevi'nin sahibi Kaptan Turgay Erol'dan kitabı hemen aldım. Elimdeki New York'ta yapılan 1915 baskısıydı. Birkaç hafta sonra Denizler Müzayede Evi yöneticisi Marsel Behmoaram'ın yardımıyla internet üzerinden kitabın ilk 1886'daki ilk baskısının orijinal yayınevi kopyasını da satın aldım.

Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları Hobart Paşa'nın anılarıyla ilgilendi. Anıların yanı sıra sunuş, ekler ve görsel malzeme ile kitabın zenginleştirilmesi konusunda da yayıneviyle hemfikir kaldık. Anılar tecrübeli çevirmen Derin Türkömer'e teslim edildi. Ben de Hobart Paşa üzerine araştırmaya başladım.

Önce eski tarih dergilerinde birkaç makale buldum. Araştırmacı arkadaşım Oğuz Otay'ın da desteğiyle Beşiktaş Deniz Müzesi, Başbakanlık Arşivi, sahaflar, eski gazeteler, kütüphaneler, internet derken elimde anıların dışında epey bilgi birikmeye başladı. Hobart Paşa'nın ilk baskı kitabında kendisinin bir portresinin dışında, ne bir fotoğraf ve ne bir gravür ne de bir haritaya yer verilmişti.

Dönemin Türk, İngiliz ve Rus kaynaklarından, illüstrasyonlu dergilerinden görsel malzemeler buldum. Denizler Müzayede Evi'nin düzenlediği her müzayedede –özellikle 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'yla ilgili olmak üzere– işime yarar görsel malzemeler çıktı. Bu arada İngiltere'ye giden arkadaşlarımdan da internet üzerinden arşiv kodunu belirlediğim belgeleri temin etmek imkânı oldu.

Araştırma ilerledikçe Hobart Paşa'nın anılarında yazdığından da ilginç ve renkli bir kişiliğe sahip olduğunu gördüm. Belki de 19. yüzyılın en büyük maceraperestlerinden biriydi. Hobart Paşa'nın anılarının 1915 yılındaki baskısının editörü Horace Kephart'ın dediği gibi "Kraliçe I. Elizabeth döneminin korsanlarla dolu denizleri arasında yaşayacağı yerde hayatı Victoria dönemine rastlamıştı."

Buna rağmen, köle gemisi avcılığından, abluka yarıcılığa, Kırım Savaşı'ndan 1877-78 Harbi'ne kadar döneminin

en büyük denizcilik olaylarına aktif olarak katılmış, hatta bir kısmının sonuçlarına tesir eden emirleri vermişti. Yaşadığı 19. yüzyılda, birkaç yüzyıl önce yaşamış bir korsanın maceracılığını, gözüpekliğini göstermişti.

Hobart Paşa hatıralarında, Osmanlı Donanması'nda görev yaptığı döneme ilişkin notlarını üç başlık altında aktarmıştı: Girit İsyanı, Osmanlı-Rus Savaşı ve Osmanlı ülkesinde hayat. Ancak yine de Osmanlı ülkesindeki yaşamından bazı kesitler eksik kalıyordu. Bu bilgileri de arşiv çalışmasından çıkan belgelerden, döneme ilişkin siyasi tarih ve donanma tarihi araştırmalarından ve kendisiyle aynı dönemde görev yapmış Osmanlı ve İngiliz subaylarının hatıralarından derledim. Bu metinleri kitabın sonuna eklemeyi uygun buldum. Hobart Paşa'nın yakın çalışma arkadaşı Henry Felix Woods'un değerlendirmesi de (Fahri Çoker'in çevirisiyle) yine kitabın bu ekler bölümünde yer alıyor.

Hobart Paşa'nın hatıralarında özellikle bazı subay ve yer isimleri sadece baş harfleriyle yer alıyordu. Hobart Paşa anılarını kaleme alırken kendine göre bir hassasiyetle bu isimleri gizlemişti. Hobart Paşa'nın hayatındaki bu isimlerin yarıya yakın kısmını, kitabın 1915'teki edisyonunda Editör Horace Kephart bularak ana metine dipnotlarla eklemişti. Kalan yarısını da ben bularak kitabın içine söz konusu yerlere ekledim. Böylece Rio de Janeiro bölümündeki 'Mrs B...' dışındaki bütün isimler yerli yerine oturmuş oldu.

Şunu belirtmek gerekir ki Hobart Paşa her ne kadar subaylığının ilk dönemlerinde köle avcılarının peşinde görev almış olsa da kişisel olarak sıkı bir kölelik karşıtı değil. Dönemin siyasi yaklaşımında hâkim olduğu üzere siyahları köle olarak görmek istemeyenler arasında, onların köle olmasa bile beyaz ırkın güdümü ve etkisi altında yaşamalarının daha doğru olduğunu düşünen geniş bir kesim var. Hobart Paşanın da bu tür düşünenlerin arasında yer aldığı anlaşılıyor. Belki de bu nedenle hatıralarında ABD İç Sava-

şı'nda aralarında paralı asker olarak yer aldığı Güneylilerin 'zenci düşmanlığı'ndan fazla da rahatsız olduğuna ilişkin ifadeler yer almıyor.

Ayrıca Hobart Paşa'yla ve dönemin Osmanlı Donanması'yla ilgili kitabın içinde yer veremediğim görsel malzemeyi de kitabın sonuna ekledim.

Kitabı hazırlarken öncelikli başvuru kaynaklarım 1937 yılında Genelkurmay Başkanlığı tarafından basılan H.W. Wilson'un *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri*, yine Genelkurmay Başkanlığı tarafından basılan Fevzi Kurtoğlu'nun *1877-1878 Osmanlı-Rus Seferi ve Deniz Harekâtı* (1935), Nejat Gülen'in *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, Bernd Langensiepen ve Ahmet Güleryüz'ün *Osmanlı Donanması 1828-1923*, Nurcan Bal'ın *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, H.F. Woods'un *Türkiye Hatıraları*, Oğuz Otay'ın *Efendi Kaptan Kurtar Bizi- Mesudiye Zırhlısı*, Yılmaz Öztuna'nın *93 Harbi* oldu.

Hobart Paşa'nın hatıralarının yayına hazırlama sürecinde en büyük desteği yayıncı dostum Turgay Erol, araştırmacı arkadaşım Oğuz Otay ve Denizler Müzayede Evi yöneticisi Marsel Behmoaram'dan gördüm. Ayrıca kitap baskıya girmeden önce kaybettiğimiz sahaf dünyasının ak kişisi Sami Önal da her çalışmada olduğu gibi yol gösterici oldu. Kendisini saygıyla anıyorum.

Kitabın yayına hazırlanmasında yardımlarını esirgemeyen tarihçi Necdet Sakaoğlu'na, sahaf Nedret İşli'ye, araştırmacı Mert Sandalcı'ya, koleksiyoner Başar Eryöner'e, deniz tarihi araştırmacılarının destekçisi Tümamiral Cem Gürdeniz'e, araştırmacı Ahmet Güleryüz'e, Mustafa Ekber And'a, NTV'den Ayhan Koç, Süleyman Felamur ve Sinan Yıldırım'a, Deniz Müzesi Komutanlığı'na, Denizler Kitabevi'nden Mustafa Gelgeç, Davud Çetin ve Emrah Çokünlü'ye, editörüm Emre Yalçın'a, eşim Nazan ve oğlum Durul Ege'ye çok teşekkür ederim.

KANSU ŞARMAN
Ocak 2009

Hobart Paşa Kimdir?

Hobart Paşa ya da Augustus Charles Hobart Hampden, 1 Nisan 1822 tarihinde İngiltere'de, Leicestershire'da doğdu. 6. Buckinghamshire Dükü Augustus Edward Hobart'ın dördüncü çocuğu ve üçüncü oğludur. 10 yaşındayken Surrey'de bulunan Cheam adındaki ünlü okula gönderildi. Denizciliğe olan hevesi üzerine 1835 yılı Şubat ayında henüz 13 yaşında iken *HMS Rover* gemisinin komutanı bulunan albay rütbesindeki akrabasının yardımıyla, deniz talebesi olarak İngiltere bahriyesine katıldı. 1838 yılı Ekim'inden sonra *HMS Rose* gemisindeki denizcilik eğitiminin ardından 1842 yılı Temmuz ayında Deniz Koleji'ndeki sınavları geçerek subay oldu. Önce *HMS Excellent* gemisine atanan ve bir yıl sonra da *HMS Dolphin* gemisine verilen Augustus Charles Hobart'ın bulunduğu bu ilk üç gemi Güney Amerika kıyılarında köle ticaretine engel olmak üzere görevlendirildi. O dönemde Rio de Janeiro, köle ticaretinin merkeziydi.

Köle gemisi avcılığı görevinin ardından İngiltere'ye dönen Augustus Charles Hobart, görevinde sağladığı başarının ödülü olarak kıraliçe Victoria'nın *Victoria and Albert* yatına atandı. 1845'in Eylül ayında yüzbaşı rütbesiyle yeniden aktif hizmete dönerek önce Akdeniz'deki *HMS Rattler* gemisine, daha sonra da 1847'de Baltık filosuna dahil edilen *HMS Bulldog* gemisine tayin edildi.

Bulldog gemisiyle İngiltere, Fransa, Sardunya ve Osmanlı Devleti'nin Rusya ile yaptığı Kırım Savaşı'na Baltık cephesinden katıldı.

Savaşın devam ettiği sırada bazı küçük gemilerde komutan olarak da görev yapan Yüzbaşı Hobart, 1855'te Amiral Dundas'ın sancak gemisi *HMS Duke of Wellington*'a atandı. Sveaborg'a yapılan bombardımanda havan topu gemilerine komuta etti. Bu görevlerindeki üstün hizmeti savaş raporlarında yer alarak *commander* (yarbay) rütbesine yükseltilen Hobart, bundan sonra altı yıl kara hizmetinde kıyı savunma subayı görevi yaptı. 1861'e kadar Malta'da bulundu.

1861'de Akdeniz'deki *HMS Foxhound* gemisi komutanlığına atandı ve 1863 Mart ayında da *captain* (albay) oldu.

O zamanlar İngiltere bahriyesindeki kurallara göre devlet savaşta olmadığı dönemlerde, albay olanlar, dört sene müddetle bir hizmette kullanılmaz, yarım maaşla açıkta kalır, isterlerse ayrı bir iş yapabilirlerdi. Aynı dönemde tüm şiddetiyle devam etmekte olan Amerikan İç Savaşı, Albay Hobart'a sıra dışı bir fikir verdi. Birkaç arkadaşıyla birlikte özel tipte bir gemi inşa ettirdi. Güneylilerle anlaşarak abluka yarıcılık yapmaya başladı. Önce Güney Carolina kıyısındaki ablukayı yardı. Tecrübesi ve cesaretiyle Kuzeylilerin ablukası altında bulunan Wilmington ve Charlestone limanlarına silah, cephane, yiyecek malzemesi çıkarmayı başardı.*

Karşılığında; o devirde bütün dünyaca en çok aranan madde olan pamuk alarak Avrupa'ya sevk ediyordu. Abluka yarıcılık görevi sırasında hiç yakalanmadı ve burada sağladığı ün hem Amerika'da hem de Avrupa'da duyuldu.

Bu macera dolu yaşantıyı sürdürme arzusuyla Amerikan İç Savaşı'nın ardından Albay Hobart, 1867'de Akde-

* Amerikan İç Savaşı ile ilgili daha fazla bilgi için Ekler bölümündeki "Amerikan İç Savaşı" başlığına bakınız.

niz gezisine çıktı. Aynı dönemde Osmanlı Bankası Genel Direktörü olarak görev yapan büyük ağabeyi Lord Hobart'ın (Vere Henry Hobart) ve İstanbul'da İngiltere Elçiliği'ndeki dostları aracılığı ile Osmanlı yöneticileriyle tanıştı. Osmanlı Devleti'nin o günlerdeki en büyük dış sorunu, Girit Adası'ndaki ayaklanmaydı. Osmanlı Donanması adanın limanlarını abluka altına almıştı, ama Yunan gemiciler ablukayı yarıp Rum isyancılara yardım ulaştırıyorlardı.



"Hobart Paşa" Augustus Charles Hobart Hampden, 1870'li yılların sonunda Osmanlı amirali üniformasıyla.

Hariciye Nazırı Keçecizade Fuad Paşa ile görüşmesi sırasında bu isyanla ilgili önerileri onun Osmanlı Bahriyesi hizmetine girmesiyle sonuçlandı. Teklif edilen şartların çok iyi olmasının yanı sıra, İngiltere'deki rütbe ve memuriyeti de devam edecekti.

6 Şubat 1868 tarihinde, beş senelik bir sözleşme ile Türk Bahriye defterine kaydolunarak Bahriye Meclisi üyeliğine atandı. Kendisinden önce bu görevde Avrupa'dan Osmanlı Bahriyesi için ilk kez danışman olarak getirilen ve "Müşavir Paşa" olarak da anılan Sir Adolphus Slade bulunmuştu.

Sadaret'ten Bahriye'ye yazılmış olan 6 Şubat 1868 tarihli aşağıdaki belgeye göre Augustus Charles Hobart'ın hangi şartlarla hizmete alındığı şöyle belirtiliyor:

> Hidemat-ı bahriyede istihdam olunmak üzere İngiltere devlet-i fahîmesi zabitanından evvelce celbedilmiş olan Sir Hobart'ın Kumanda Meclisi âzâlığına tayini hakkında irade-i seniye sâdır olduğu beyan buyurulmuş ve mumaileyhin beş sene müddetle hidemat-ı

bahriyede istihdam olunmak üzere geçen kânunuevvel ihtidasından itibaren şehrî iki yüz lira maaş ve İstanbul'da iskânı için dahi peşinen bin lira masarif itası...

Amiral olarak Osmanlı Donanması'na alınan Hobart artık paşaydı ve ilk görevi, Girit ayaklanmasını, Yunanistan'dan gelen silah ve malzemelerin adaya ulaştırılmasını keserek bastırmak oldu.

Hobart Paşa, Bahriye komuta meclisi üyeliğine atanmasından dokuz ay sonra İstanbul'dan ayrılarak forsunu zırhlı *Aziziye* fırkateynine çekti ve komutasındaki filodan iki gemiyi beraberine alarak bir isyanın çıktığı Girit'ten Sira Adası'na gitti. Girit'e yardım götüren *Enossis* vapurunu Sira limanında bloke etti. Limanda biri *Girit* olmak üzere iki vapur daha bulunuyordu. Takviye için birkaç tekneyi daha bu sulara getirterek liman ağzını tamamen kontrole aldı, üç Yunan abluka yarıcı gemiyi birkaç hafta limanda hapis tuttu. Abluka yarıcılardan yardım alamayınca Girit'teki isyancılar silah bırakmaya başladılar. İsyanın son bulması üzerine 31 Ocak 1869'da emrindeki filo ile Girit'e gelen Hobart Paşa, 12 Mart 1869'da İstanbul'a döndü.*

Girit İsyanı'ndaki hizmeti dolayısıyla Sultan Abdülaziz tarafından ferikliğe (koramiralliğe) yükseltildi. (Haziran 1870'teki maaşı 200 pound karşılığı 21,891 kuruştu.)

Ancak yaptıkları İngiltere'de diplomatik sıkıntı yarattı. Yunanistan'ın ısrarlı şikayetleri üzerine İngiltere Bahriyesi, 1874'te ismini subay listesinden sildi.

1877'deki Osmanlı-Rus Savaşı'nın başlangıcına kadar donanmanın modernleştirilmesi için çalıştı. Hobart Paşa'nın öneri ve aracılığı ile İngiltere'den; Woods, Morris, Conelly adındaki deniz subayları Türkiye'ye getirilerek Osmanlı Bahriyesi'nde görevlendirildi. Bu süre içinde İs-

* Girit isyanı ile ilgili daha fazla bilgi için Ekler bölümündeki "1866-1869 Girit İsyanı" başlığına bakınız.

tanbul cemiyet hayatında da önemli bir yer edinmişti. Sık sık av partileri düzenliyordu.

İstanbul'da İngilizce olarak yayımlanan *The Levant Herald* adlı gazetenin 23 Nisan 1873 tarihli sayısında yer alan habere göre; Osmanlı Devleti'nde spor yapmak amacıyla Avrupa'daki anlamıyla kurulan ilk spor kulübünü de "Imperial Yachting and Boating Club" adıyla Hobart Paşa kurmuştu.

1876'da Balkanlar'daki Osmanlı–Sırbistan–Karadağ anlaşmazlıklarıyla ilgili toplanan İstanbul Konferansı'nda Avrupalı devletlerinin ağır taleplerine karşı İngiltere'nin desteğini kazanmak için padişah tarafından görevlendirildi. Savaş sırasında II. Abdülhamid, Hobart Paşa aracılığıyla Avrupa kamuoyunu Osmanlı tarafına çekebilmek için mektuplar yayımlattı, yabancı gazetecileri bizzat kabul ederek Rusların Balkanlar'da ve Kafkaslar'daki sivil halk üzerindeki zulmü hakkında bilgi verdirdi ve onlara çeşitli nişanlar vererek etkilemeye çalıştı. Ancak ne İngiltere adına İstanbul'da bulunan Lord Salisbury ve Lord Elliot, ne de diğer Avrupa devletleri temsilcileri çoğunluğu, Hobart Paşa aracılığıyla yapılan bu girişimlere olumlu yanıt verdiler.

Osmanlı Devleti'nin İstanbul Konferansı'nda kendisine sunulan ağır şartları reddetmesi sonrası '93 Harbi olarak da bilinen Osmanlı-Rus Savaşı başladı.*

Hobart Paşa, savaşın ilanından birkaç gün önce keşifte bulunmak üzere Tuna'ya gönderilmişti. Rusçuk'taki ordu karargâhında; çıkması yakın görülen savaşta Rus saldırılarına karşı gerekli planların hazırlıklarıyla uğraşırken 24 Nisan 1877'de Ruslar savaş ilan etti. Almış olduğu önlemlerle Rus saldırısını önlemek istediyse de Sünne (Sulina) ağzında bulunan donanmaya katılması için emir aldı.

* 1877-78 Osmanlı–Rus Savaşı konusunda daha fazla bilgi için Ekler bölümündeki "93 Harbi ya da 1877-1878 Osmanlı–Rus Savaşı" başlığı bölümüne bakınız.

Hobart Paşa, emrine verilen *Resmo* adındaki yandan çarklı bir vapurla tehlikeli bir yolculuk yaparak Sünne'ye vardı.

Burada Karadeniz'deki donanmanın komutanlığına getirildi. Forsunu *Asar-ı Tevfik* zırhlı fırkateynine çekerek, savaşın sonuna kadar Karadeniz'in her tarafında faaliyet gösterdi.

10 Haziran 1877'de Rusların beş torpido istimbotla Sünne limanında bulunan Türk filosuna yapmış olduğu torpido hücumu, kendisinin önceden aldığı mayın önlemi sayesinde sonuçsuz kaldı.

19 Ağustos 1877'de 6000 kişilik bir düşman kuvvetinin karadan Sünne'ye yaptığı hücum da, onun kara geçidine mayın döşemiş bulunmasından başarısız kaldı.

24 Ağustos 1877'de Varna önlerinde iki Türk yelkenlisini batıran Rus Çarlık yatını gören Hobart Paşa, *Feth-i Bülend* zırhlı korvetiyle Rus Çarlık yatına (*Derşava*) saldırarak onu Sivastopol'e sığınmaya mecbur bıraktı.

Temmuz 1877'de Sohumkale'deki Türk tümeninin yeniden Balkanlar'a sevki için İstanbul'dan verilen emir üzerine 25 Ağustos 1877'de askerin ve Rus askerleriyle çarpışmış Müslüman halkın gemilere yüklenmesi işine Hobart Paşa da filosu ile katıldı.

15 Aralık 1877'de Rus torpidobotlarının Batum limanındaki Türk filosuna yapmış olduğu torpido saldırısını başarıyla savuşturdu, ardından da ele geçirdiği dönemin en yeni silahlarından bir Whitehead torpidosunu İstanbul'a inceleme için gönderdi.

11 Ocak 1881'de vezirlik ve müşirlik (büyük amiral) rütbesiyle donanma komutanı oldu. Bu olay üzerine İngiltere kendisini (vice amiral) olarak tekrar listeye aldı. 1884'te anılarını yazmaya başladı. Görevi dışındaki zamanını İstanbul çevresinde ya da Çanakkale'deki çiftliğinde ava çıkarak geçirmeye başladı. Yine bir av partisinin sonunda başlayan hastalığının artması üzerine 17 Mart

1886'da tedavi için İtalya'ya gitmesine izin verildi. Ancak iyileşemeyerek 19 Haziran 1886'da Milano'da öldü.

Sultan II. Abdülhamit, Hobart Paşa'nın Türk topraklarında gömülme vasiyetini yerine getirmek üzere *Necid* vapurunu İtalya'ya gönderdi. Ve İstanbul'a getirilen cenazesi 10 Temmuz 1886'da askeri törenle Haydarpaşa'daki İngiliz Mezarlığı'na gömüldü.

Hobart Paşa'nın Anıları



Zorluklarla Başlayan Bir Hayat

Az çok maceralı geçen meslek hayatımdaki olayları yazmaya ve yayımlamaya kalkışmam korkarım ilişkim olmuş bazı kimselerin düşmanlığını kazanma riskini de taşıyor. Ancak öyle bir yaşa geldim ki insanların düşüncelerine saygı göstermeme rağmen duyarsızlaştım ve suçlanmayı umursamaz oldum. Yine de yazarken "insanlara hoşgörü ile yaklaşmaya" gücümün yettiği kadar çalışacağım. Görevli olduğum gemilerin ve emrinde çalıştığım subayların isimlerini belirtmemekle bunu büyük ölçüde yapabilirim sanıyorum.

1 Nisan 1822 günü Leicestershire eyaletinde Walton-on-the-Wold'da romancıların tabiriyle saygıdeğer bir ailenin oğlu olarak dünyaya gelmişim. Çocukluğumun ilk yıllarına değinmeyeceğim, zira tahmin edileceği gibi, doğumumdan on yaşıma kadar geçen sürede bu sayfalara göz atmak zahmetinde bulunanlara ilginç gelecek hiçbir olay yaşamadım.

On yaşıma basınca Surrey eyaletinde Cheam'de tanınmış bir okula gönderildim. Buranın müdürü olan Dr. Mayo bazı çok seçkin öğrenciler yetiştirmişti, ama ben bunlardan biri olamadım. Bir şeyler öğrenmek için bir yıl kadar gösterdiğim başarısız çabalara da, Lordlar Kamarası'na ya da başbakanlığa talip olma vaadime de rağmen, ümitsiz durumda olduğuma karar verildi. Nelson'a ve başka ünlü denizcilere benzemek isteğimi de belli etmiş olduğumdan donanmaya girmem uygun görüldü ve derhal denizlere açılmam için gereken adımlar atıldı.

Kendi yeteneklerinden çok, yüksek mevkilerdeki ilişkileri sayesinde albay rütbesine terfi etmiş olan kuzenim Sir Charles Eden, beni yeni görevlendirildiği bir gemiye tayin etti. Böylece Kıraliçe'nin donanmasında öğrenci olarak işe başladım. Başıma gelecekleri pek düşünmeden, ilk denizci üniformamı giyerken hissettiğim gururu hiç unutamam. Anlatacağım gerçekler birçok anne babayı çocuğunun (donanmaya katıldıklarında çocukluktan ancak çıkmışlardır) nelere katlanması gerekeceği hususunda ürpertebilir. Ancak tek tesellim günümüzde her şeyin bütünüyle değişmiş olması. Artık rütbesi ne olursa olsun her subaya centilmen muamelesi yapılıyor, yapılmadığı takdirde en azından kendisi de arkadaşları da bunun "nedenini biliyor".

Marryat'ın bir deniz subayının yaşamını ve çektiği sıkıntıları anlatarak dünyayı hayrete düşürdüğü zamanlardan 15-20 yıl sonraki bir dönemi yazıyorum. Bu satırları kaleme aldığım sırada insanlar, bu konuda ve benimkine benzer kimi anı kitaplarında anlatılanların, Kıraliyet Donanması'ndaki hizmetleri sırasında yazarların katlanmak zorunda kaldıklarını geçmişe ait hikâyeler diye düşünüyorlardı. Ancak kısaca anlatacaklarımla bu gibi düşüncelerin gerçeklerden çok uzak olduğunu ortaya koyacağım.

Her şey hazırlanmıştı. Benden kurtulacakları için bir hayli memnun görünen arkadaşlarıma veda ettim. Beni Londra'dan götürecek atlı arabada tayinimi yapan o büyük adamla yolculuk etmeme izin verildi (O günlerde savaş gemilerinin kaptanları büyük adamlardı). Uzun ve yorucu bir yolculuktan sonra Kıraliyet Donanması'nın *HMS Rover* gemisinin bulunduğu limana vardık. Aynı günün akşamı Amirallik Dairesi'nden yola çıkmamız için emir geldi; ertesi sabah Güney Amerika'ya doğru denize açılacaktık.

Pek önemsiz biri olduğumdan beni eşyam ve yatağımla bir kürekçinin kayığına koydular ve güverteye çıktım. Komuta subayına emre hazırolduğumu bildirince kendisini



Hobart Paşa'nın HMS Rover*'de görev yaptığı 1840'lı yıllarda İngiliz Donanması'nda denizciler.*

rahatsız etmememi, yemekhaneye gitmemi ve orada gerekenin yapılacağını söyledi. Bir merdivenden alt güverteye inip yemekhaneyi aradım. Alt güvertenin bir köşesinde uzunluğu üç, genişliği iki, yüksekliği bir buçuk metre kadar olan küçük ve pis bir oyuk vardı. İki üç adet en adisinden daldırma mumla yani donyağından mumla aydınlatılmıştı. İşte yemekhane dedikleri buydu!

Burada yaşları 25-30 civarında 6-7 subay ve centilmen oturuyordu. Onlara şimdiki asteğmen anlamında kaptan yardımcısı deniyordu. Rom ve su içip küflü bisküviler yiyorlardı. Hepsi de ceketsizdi ve içinde oldukları şartlara rağmen bana aşırı derecede eğleniyorlarmış gibi geldi.

Ben ortaya çıkınca, ufak tefek biri olmama rağmen yine de yer bulunması gereken davetsiz bir misafir gözüyle baktıkları belliydi. "Bu Allahın cezası ufaklık da ne arı-

yor burada?", "Bu iğrenç deliğe zaten yeterince tıkışmışız", "Kaptanın bir yakını olmalı" gibi koro halinde nidalarla karşılandım. Sonunda diğerlerinden daha anlayışlı biri "Çocuğum," dedi "üzgünüm ama burada hiç yer yok." Sonra da pis görünüşlü ve onlar gibi ceketsiz birine "Kamarot" diye seslendi. "Bu genç centilmene biraz ekmekle tereyağ ve çay getir, uyuması için de bir hamak ver." Böylece yemekhane dışındaki bir sandığın üstünde tereyağ ile ekmeğimi yiyip çayımı içtikten sonra hayatımda ilk defa bir hamağın içine girdim. Aslında "dışına girdim" demek daha doğru, çünkü bu yeni yatağa alışana kadar içinden defalarca tepetaklak düştüm. Ancak alıştıktan sonra kolaydı ve hamağımda dört direkli muhteşem bir karyoladakini kıskandıracak kadar rahat uyuduğum geceler geçirdim. Ertesi sabah gün ağarırken etrafta kopan gürültülerle uyandım. Bunun sebebi komutayı teslim almak üzere gelip resmi tayin belgesini okuyacak olan komutanı karşılamak için herkesin –subayların ve eratın– güverteye çağrılmasıydı.

Kendisinin ilk sözünü hiç unutmayacağım. Genç ve yakışıklı biriydi. Yüz hatları muntazamdı, ancak çatık kaşları ona sert bir ifade vermişti. Güverteye adım atar atmaz yüzbaşıya yüksek sesle, "Filikadaki bütün mürettebatı görevi ihmalden zincire vurun" diyerek bizleri selamladı. Anlaşıldığına göre binmek üzere iskeleye geldiğinde onu birkaç dakika bekletmişler. Kaptanımız bu emri verdikten sonra kendisini karşılayan subaylara mağrur bir eda ile selam verdi, tayin belgesini yüksek sesle okudu ve iki saat içinde demir alınmasını emrederek kamarasına çekildi.

Bu emre uygun olarak saat sekizde denize açıldık. Hava güzeldi, rüzgâr da müsaitti. Herkes saat on birde kaptanın mürettebata verdiği cezanın infazında bulunmak üzere çağırıldı. Kaptanı iskelede birkaç dakika beklettikleri için sağlam yapılı altı gemicinin vücutları o korkunç dokuz kamçılı kırbaçla yarılırken hissettiğim dehşeti anla-

tamam. Ancak bu kanunsuz ve iğrenç davranışın huzursuzluk yaratmaması için olaydan daha fazla bahsetmek istemiyorum. Şükürler olsun, böyle şeyler artık mümkün değil.

Bu hususta düşünecek fazla vaktim olmadı, zira sıra bana gelmişti. Ya bağırmış, ya birinin önüne geçmiş ya da o gaddarı kızdıracak bir şey yapmış olmalıyım ki bana "Hey sen, genç köpoğlu" diye seslenildiğini duydum. Ardından direğin tepesine tırmanmam emredildi. Direğin tepesine çıkmak! Hem de gitgide şiddetini artırarak gemiyi devrilecekmiş gibi yana yatıran rüzgâra ve onu akrobat gibi zıplatan dalgalara rağmen. Üstelik beni deniz tutuyordu. Ayrıca ustalık gerektiren bu işe cesaret etmem kesinlikle mümkün değildi. Korku içinde yukarıya, direğin tepesine baktım. O anda aklıma Marryat'ın direğe çıkmayı reddeden ve gönder ipiyle yukarı çekilen delikanlıya ait hikâyesi geldi. Bunu düşünürken "Bak şu işe, beyefendi, neden emirlere uymuyorsun?" sözünü duyunca alttaki halata yapışarak büyük bir güçlükle tırmanmaya başladım. Attığım her adımda baş aşağı denize düşmeyi bekliyordum.

İçinde olduğum çıkmazı gören iyi yürekli bir denizci bana yardım etti ve orta basamağa kadar tırmandım. Denizci olmayan okuyucuma bunun ne olduğunu açıklamam gerekir. Burası direğin tepesi değil, ama yarı yolda nispeten rahat bir dinlenme yeridir. İnsan orta basamakta kendini az çok güvende hisseder ve çevreyi gözetleyebilir.

Aşağı baktığımda bana yardım eden zavallı denizcinin bundan dolayı cezalandırıldığını görmek yüreğimi parçaladı. Bana "daha yukarı" diye emredildiğini duydum ve biraz daha tırmandım. Sonra durdum. Ödüm patlamış, kendimi kaybetmiş gibiydim. Buna rağmen korku aklımı başıma getirdi ve sıkıca tutundum. Öylece birkaç saat kaldıktan sonra aşağı çağırdılar. Ayaklarım güverteye basınca bayılmışım. Sonrasını hatırlamıyorum, hamağımda uyanana kadar.

Şimdi sormak isterim, emirlere kayıtsız şartsız yürekten itaat eden birine dahi! Henüz 13 yaşına basmamış bir gencin hayatını böylesine tehlikeye atarak daha başlangıçta benliğini ezmek ve o sabah kırbaçlanan zavallı adamlar gibi onlardan da muhtemelen acımasız birer asi yaratmak utanç verici değil mi? Üstelik başımdan geçen bu olay cinayete öylesine yakındı ki, nasıl olup da denize düşmediğime şaşıyorum. O zaman hiçbir şey hayatımı kurtaramazdı. Her neyse düşmediğim için de boğulmadım, fakat bunun üzerimde tuhaf bir etkisi oldu. Denizcilik hayatımın ilk gününde gördüklerim ve çektiğim ıstırap bana ilk defa her türlü zorbalığa nasıl karşı çıkılabileceğini düşündürdü –ve düşünmekten hiç vazgeçmedim (o tarihten bugüne yarım yüzyıl geçti). Gerçekten de bunu o derece uyguladım ki üstlerim benim için sık sık "baş belası", "deniz avukatı" ve benzeri isimler kullandılar.

Donanmada küçük rütbelilere yapılan muamelenin tamamen değişmesinde bu davranışımın belki biraz etkisi vardı –ve az da olsa yararlı olmuştu, çünkü zalimin eli durdurulmuş ve zulme temelli olarak son verilmişti.

Bu kadarı bile beni tatmin etmeye yetiyor.

Şimdi şu sorunun nedenini kısaca araştıralım: "Güçlü olduğunda insanoğlu neden zulmeder?"

Ne yazık ki gaddar davranmak genelde onlara doğal gelir. Hindistan'daki isyanın sebebi neydi? Bırakalım bunun cevabını Hintli subaylarla Hindistan'daki devlet memurları versin.*

Ben sadece deniz subaylarından söz edebilirim. Kısa süre için olsa da yüksek düzeyde yetkilerle donanmış biri, örneğin bir savaş gemisinin komutanı, o tarihlerde

* 1857'de Hindistan'da çıkan Sepoy (sipahi) İsyanı'nı kast ediyor. Bu isyan, İngilizlerin kurduğu ve Hindistan'ın pek çok bölgesini fiilen yöneten East India Company'nin ordusunun ve bürokratlarının, yerel halkın inanç ve âdetlerini hiçe sayarak kendi kurallarını dayatmasından kaynaklanan bir dizi gerginlik sonucu çıkmıştı (e.n.).

üstlerinin kontrolünden ve çevrenin yargısından aylarca uzak kalırdı. Tecrübeme göre insan bu şartlar altındayken hemen hemen herkese olduğu gibi, özellikle de yalnız olduğu zamanlar, şeytanın kışkırtmalarına daha sık kulak kabartır.

Toplumun yumuşatıcı etkisinden ve kısıtlanma korkusundan uzaktayken iyilik meleğinin sesi hiç değilse bir süre için susturulmuş oluyor. Bir savaş gemisi komutanının zorunlu yalnızlığı, tek başına geçen uzun saatler, denize çıkmadan önceki coşkulu hayatının tam anlamıyla değişmiş olması, karaciğerinin zaman zaman arızalanmasını bir kenara bıraksak bile bunların hepsi onu sinirli ve zorba yapabilir.

Bezelye çorbası sıcak olmadığı için bir kaptanın kamarotunu ölesiye kırbaçlattığını gördüm. Karanlıkta güverteye çıkan zorbayı fark etmeyip selam vermediği için 20-25 yaşlarındaki bir subayın iki top arasında başına nöbetçi dikilerek saatlerce ayakta tutulduğuna şahit oldum. Ve bu tip adamların neler yapabileceğinin ispatı olarak aşağıdaki inanması güç olayı da aktarmak isterim.

Bahsettiğim komutan, bir arkadaşını kahvaltıya davet etmişti. Sohbetleri biraz sıkıcı olmaya başlayınca, değişiklik düşüncesiyle misafirine, "Birini kırbaçlanırken seyretmek ister misin?" diye sormuş, eğlence kabul görünce de bir adamını kırbaçlatmıştı.

Kıraliçe'nin gemilerindeki vahşeti yazdığım sıralarda halk olup bitenlerin yavaş yavaş farkına varmaya ve haksızlığa karşı kızgın tepkiler göstermeye başlamıştı.

Aşağıda anlatacağım olay bu gelişmelerin bir sonucuydu. Yüksek rütbeli ve ilişkileri güçlü olan bir albay, deniz kuvvetleri kanununu hiçe sayarak bir Deniz Harp Okulu öğrencisini kırbaçlatmaya kalkışmıştı. Öğrencinin babası az çok nüfuzlu biriydi. Olay üzerine harekete geçti ve saygıdeğer albay askeri mahkemede yargılanıp şiddetle cezalandırıldı.

Pek ilginç olmayan ayrıntıları kısa keseceğim. Sadece şunu söylemek isterim ki tam üç yıl boyunca çirkin davranışların verdiği acılarla yaşadım. Sevgili kuzenimle son yaptığım görüşmeyi anlatmaya değer buluyorum. Gemicilerin parası ödenip yol verilmiş, kendisi de Portsmouth'da otele yerleşmişti. Beni çağırtarak Londra'ya seyahat edeceği arabada bana yer teklif etti. Onu görmenin bende yarattığı nefret ve korkuyla, "Sizin arabanızda olmaktansa eve dizlerimin üzerinde sürünerek gitmeyi tercih ederim" cevabını verdim. İlişkimiz böylece sona erdi ve onu bir daha görmedim.

Başka pek çok kimse gibi üç yıl boyunca bu kadar kötü muameleye ve sıkıntıya nasıl katlandığımı merak edebilirsiniz. Aslında geçirdiğim o dönem beni öylesine katılaştırmıştı ki artık her şeye kayıtsız kalabiliyor ve umursamıyordum. Özgürlük beni nasıl da mutlu etmişti!

Bütün bunlardan bana ileride yararlı olacak pek çok ders aldım. En önemlisi de insanların acılarını paylaşmak ve insanoğlunun kusurlarına, yaptığı hatalara anlayışla davranmak oldu.

Öte yandan tecrübe insanı haşin bir şekilde eğitiyor. Bu da bana düşüncelerimde az çok isyankâr olmayı öğretti. Bu isyankârlıktan hiçbir zaman vazgeçmediğimi itiraf etmek zorundayım.

Eve döndüğüm zaman ailem ve yakınlarım benim kötü muamele görmüş bir delikanlı olduğumu anlayamadılar (henüz on altı yaşındaydım). Anlattıklarıma pek inanmış görünmediler, ama bu gerçekleri değiştirmedi. Adına "dehşet dönemi" denebilecek o sürede yaşadıklarımı unutmam asla mümkün değil.

Benbow ve akranlarının döneminde insanların neden hiç şikâyette bulunmadığı merak edilebilir. Buna cevaben öncelikle o günkü insanların şikâyet etmenin mutlak umutsuzluğunu bildikleri için olanları sineye çektiklerini söyleyebilirim. Bir de hem subayların hem de eratın bir sa-

vaş gemisine ayak basar basmaz duygu denen şeyden arınmış olması beklenirdi. Ayrıca yelkenle yapılan ve sonu gelmeyecek gibi görünen o uzun deniz yolculuklarında tarifi imkânsız gaddarlık yapılır, ama bütün bunlar geminin dışına sızmadığı gibi cezasız da kalırdı. Unutmamak gerekir ki o zamanlar ne telgraf vardı ne gazete muhabirleri ne de sorgulayan bir toplum. Bu nedenle insan karakterinin kötü yönü (ki bunu küçük çocukların hayvanlara eziyet etmesinde sık sık görürüz) cezalandırılma korkusundan uzakta doludizgin hüküm sürmüştü.

Şimdi bu acı konudan uzaklaşalım ve tekrarını bir daha görmeyeceğimiz düşüncesinde teselli bulalım.

Denizde ve Karada Tehlikeler

Evde geçen birkaç haftanın tadını çıkardıktan sonra İspanya'da görevli İngiliz ordusuna bağlı Deniz Birliği'ne tayin edildim. İngilizler burada Don Carlos'a karşı Kıraliçe Christina'ya destek veriyordu.

Ordu muvazzaf birliklerle gönüllülerden meydana gelmiş tuhaf bir topluluktu. Gönüllülere başıbozuklar da denebilirdi. Denizci birliği 1200 deniz piyadesinden ibaret olup Lord John Hay komutasındaydı. İngiliz ordusu da (adedi fazla olmayan muvazzaflar dışında) yaklaşık 15.000 kişiydi. Hiç görmediğim kadar düzensiz olan bu güruh, Sir De Lacy Evans'ın emri altındaydı.

Kullandığım güruh kelimesinin yanlış anlaşılıp hoşa gitmemesinden çekindiğim için şunu da hemen belirtmem gerekir: Bu gönüllüler kılık kıyafet açısından soytarıya benzemelerine ve disiplinden yoksun olmalarına rağmen mükemmel çarpışmışlar ve bu yönden hem ülkelerine hem de uğrunda savaştıkları davaya şan ve şeref getirmişlerdi.

Karaya çıktıktan hemen sonra deyim yerindeyse 'ateşle vaftiz edildim', yani ilk defa öfkeyle açılan ateşe şahit oldum. Carlos taraftarları deniz yönüne doğru çekilmekte olan kıraliçe'nin kuvvetlerini sıkıştırıyordu. San Sebastian'ı savunmak ve önemli bir liman olan Passagis'i korumak için bazı tepeleri elde tutmak fevkalade önemliydi.

Cesur deniz piyadeleri (her zamanki gibi ön safta yer almışlardı) Lord John'un bulunduğu tepeyi koruyordu. Açılan ateş çok şiddetli ve yoğundu. Dehşetli bir korku

içinde olduğumu açıkça söyleyebilirim. Bir bomba ortamıza düştüğü an patlayacak diye düşündüm (patladı da). Yüzüstü toprağa kapandım. Lord John yakınımdaydı, kılı kıpırdamamıştı. Bana sert bir tekme atarak, "Ayağa kalk ödlek kerata" dedi. "Kendinden utanmıyor musun?"

Ayağa kalktım, mahcup olmuştum. O günden sonra ilk defa ateş altında kalıp ürken birine hiçbir zaman sert davranmadım. Gururum bu zor durumdan kurtulmama yardım etti ve bir daha da ürkmedim. Savaş bütün şiddetiyle bir saat kadar sürdü.

Korkularım beni yavaş yavaş terk etti. Artık sadece heyecan ve öfke hissediyordum. Düşmanı darmadağın ederek geri püskürttüğümüz zaman (bunda sanki benim de büyük payım varmış gibi) nasıl da gurur duymuştum!

Her şey sona erince Lord John beni çağırttı ve attığı tekmeden dolayı benden çok nazik bir şekilde özür dileyerek elini uzattı (zavallı adam, ülkesi için savaşırken bir kolunu kaybetmişti) ve "Cesaretin kırılmasın delikanlı" dedi. "İlk defa ateş altına girince paniğe kapılan tek kişi sen değilsin." Artık memnundum.

İspanya'daki o feci iç savaş sırasında yaşadığım olayları ayrıntılarıyla anlatmak niyetinde değilim. Şiddetli çarpışmalardan sonra Carlos yanlıları dağlarına geri sürüldüler. Cesaretleri öylesine kırılmıştı ki sonunda bu ümitsiz davalarından vazgeçtiler. Her şeye rağmen İspanya uzun bir süre için huzura kavuşmuştu.

Lord John Hay komutasında altı yedi ay hizmetten sonra 1838 Ekim'inde eski görev yerim olan Güney Amerika'ya gitme emri verilen bir diğer gemi *HMS Rose*'a tayin edildim.

Yeni gemimin komutanı her bakımdan bir centilmendi. Sıkı bir disiplin yanlısı olmasına rağmen hakbilir ve iyi yürekli biriydi. Kendisinden başlayarak alt kademeye kadar bütün subaylar aynı düşünce tarzına ve bilince sahipti. Bu nedenle hepimiz çocuklar gibi mutluyduk. Ben daha önce-

leri sadece bir düşünce olarak zihnimde beslediğim bir hususun o sıralarda farkına varmaya başlamıştım. Şöyle ki; değil gaddarlığa, sertliğe dahi başvurmadan disiplini sağlamak mümkündü ve donanmada hizmet etmek kişinin ülkesi için görevi olduğu kadar zevkli de olabilirdi.

Rio de Janeiro'ya uğradıktan sonra Plate nehrine gönderilerek burada hemen hemen bir yıl geçirdik. Bu süre içinde hem görevimle hem de eğlenceyle ilgili olarak aşağıda anlatacağım bazı maceralar yaşadım.

Çocukluk yıllarımdan beri avcılığa büyük bir tutkum olduğunu okuyucuma söylemem gerekir. Monte Video'dayken komutanım Yüzbaşı Christie'nin bana karşı iyi niyet beslemesi sayesinde avlanmaya her zaman fırsat bulmuştum.

Bir defasında kendisi de iyi bir avcı olan komutanımla ava çıkarak mükemmel bir av günü yaşamış, çantalarımızı keklik, ördek ve suçulluğu ile doldurmuştuk. Atlarımıza binmiş dönerken bir atlının bize doğru gelmekte olduğunu fark ettik. Kötü görünüşlü ve tepeden tırnağa silahlı biriydi. Biraz İspanyolca bildiğim için avcılıktan ve şundan bundan konuşmaya başladık. Sonra benden bir kuşa atmamı istedi (bunu neden istediği birazdan anlaşılacak). Tarzından hoşlanmadığım için onu pek önemsemedim. Gemimizin bizi almak üzere beklediği yerin nerdeyse 800 metre yakınına kadar yanımızdan ayrılmadı. Yolda şöyle sıralanmıştık: Komutan benim solumda, ben onun yanında, adam sağımda ve çok yakınımdaydı. Birden "Ya şimdi ya hiç" diye İspanyolca bağırarak sağ ayağını eyerin üzerinden atıp yere kaydı ve bıçağını çekip üstüme geldi. Tüfeğimi elimden kaparak bıçağı bana sapladı, daha doğrusu sapladığını sandı. Haydudun bıçağı ceketimi delip beni eyere çivilemişti. Ardından komutana hamle etti ve namluyu kafasına doğrultup tetiği çekti. Neyse ki tüfek dolu değildi, içinde sadece patlamış barut kapsülleri duruyordu. Neden ateş etmemi istediğini o zaman anladım, böyle-

ce tüfeğimin dolu olup olmadığını kontrol edecekti, eski kapsüller onu yanıltmıştı.

Her şey birkaç saniye içinde oldu. Peki o sırada komutanım ne yapıyordu? Başıma geleni görünce atından inmeye kalktı. Aslında yarı inmişti, adam saldırdığında sadece bir ayağı üzengideydi. Beni eyere mıhladığını ve tüfeğimi de elimden alarak kafasına doğrulttuğunu görünce soğukkanlılığını mümkün olduğu kadar koruyarak silahını atın sırtına dayayıp ateş etti. Katil namzedi de cansız olarak yere yıkıldı. Ardından bana dönüp "Adamın beni öldürmek istediğine şahitsin" dedi. Eğer tüfeğim dolu olsaydı her şey ne kadar farklı sonuçlanabilirdi! Haydut komutanımı vuracak, iki tüfeği de alıp beni eyere mıhlanmış bırakarak dörtnala kaçacaktı.

Haydudun silahlı iki avcıya tek başına saldırmaya cüret etmesi, bu ovalarda yaşayan halkın kendine ve üstün binicilik kabiliyetine ne kadar çok güvendiğini gösteriyordu. Ancak adam bu defa zorlu birine rastlamıştı.

Bana gelince söylediğim gibi bıçak uzun olan av ceketimi delip belimin hemen altında pantolonumun üst kısmından geçerek eyere saplanmış, derime bile dokunmamıştı. Bıçağı kıl payı kurtulmamın hatırası olarak sakladım.

Gemimiz Monte Video'dayken her iki yanımızda birer Fransız savaş gemisi vardı. Subayları da çok cana yakın kimselerdi. Aramızda karşılıklı olarak pek çok partiler ve yemekler tertipliyorduk.

İki tarafın da lisan bilgisi oldukça kısıtlıydı, öyle ki birbirimizi anlamak için gösterdiğimiz çabalar sürekli eğlence kaynağı oluyordu. Ben ve bir Fransız deniz harp okulu öğrencisi bu hususta kendimizi dilbilimci ilan etmiş, "Körler ülkesinde tek gözlü adam kıraldır" sözüne uyarak ikimiz de eğlencelerin baş aktörü olmuştuk.

Hatırlarım, bir defasında Louis Philippe'in doğum günü kutlanacaktı. Bu Fransız öğrenci dostum gemimize resmi bir ziyarette bulunarak, "Efendim, bu ayın ilk günü kı-

ralı kutlama günüdür. Siz de top atışı yapmalısınız" dedi. "Kabul" diye cevap verdik ve öğle vakti yapacağımız selam atışı için toplarımızı doldurup hazırladık. O gün bütün sabah boyunca şiddetli bir yağmur yağdığı için topların tıkaçlarını çıkartmamıştık (tıkacın top namlusu ucuna uyacak ölçüde büyük bir tahta parçası olduğunu ve su girmesini önlediğini denizci olmayan okuruma açıklamak isterim). Tıkaca bir de ne işe yaradığını hiçbir zaman tam olarak anlamadığım büyücek bir tampon takılırdı.

Sanırım görevli olanlar bunları toplardan çıkartmayı ihmal etmişler.

Fransız gemisinden ilk top atılınca biz de selam atışına başladık. Her iki yanımızdaki Fransız gemileri bize borda bordaya yakındı. Topu ateşleyen elinde teleskopla durup her atışın arasındaki zamanı belirlerdi. Bu defa emirleri şöyle vermeye başladı: "İskele, ateş" ve tamponların çıkarılmadığını o anda hatırlayarak hemen ardından ekledi, "Tıkaçlar namluda efendim." Hiç kimse yerinden kıpırdamadı. Topçu zamanlama görevini bırakamazdı. Tekrar emir verdi: "Sancak, ateş," ve tekrarladı, "tıkaçlar namluda efendim." Ve böylece bordadaki topların yarısı tıkaçlar çıkartılmadan ateşlendi. Güverteleri kıralı kutlamak için davet edilmiş yabancılarla (Fransız tüccarlar vs) dolu Fransız gemilerindeki şaşkınlığı anlatamam. Allahın cezası tıkaçlar tamponlarıyla birlikte uçarak güvertelerine düştü. Herkes ne yapacağını bilmez halde kaçışıp duruyordu. Biz ise toplarımız parçalanmadığı için şanslıydık.

Bu münasebetsiz olay hepimizi açmaza sokmuştu. Özür dilemek için beni gönderdiler. Fransız komutan bu tatsızlığı milletine özgü bir nezaket içinde espriyle karşıladı. Benden tıkaçları komutanıma götürmemi, onlara ihtiyaçları olmadığını söyledi. Bundan dolayı bir tatsızlık çıkmamıştı, ancak yaşanan bu aksilikten kısa süre sonra öyle ciddi bir olayla karşılaşıldı ki eski dostlarımızla aramıza soğukluk girdi.

Monte Video'da üslenmiş Fransız gemilerinden bazı kaçanlar olduğunu duymuştuk. Buenos Aires'deki Devrimci Parti çok yüksek maaşlar teklif ederek bunları kandırıyormuş. Bu nedenle Fransızların komutanı Monte Video'dan Plate nehrindeki diğer limanlara gitmek üzere hareket eden bütün gemilerin aranmasına karar vermiş. Oldukça rastlantıya bağlı ve kesinlikle er geç anlaşmazlığa yol açacak bir davranış.

O sıralarda İngiliz bayrağı taşımayan, fakat bir şekilde İngilizlerin koruması altına girmiş bir gemi limandan ayrılıyordu. Fransızlar tarafından durdurulup aranmasını önlemek için gemiye bir yüzbaşı komutasında silahlı bir takım gönderdik. Gidenlerin arasında ben de vardım. Bu davranışımız Fransız komutanı öfkelendirmişti. Biz güverteye çıktıktan az sonra o da gemiye silahlı bir birlik yolladı. Onlara geminin her ne pahasına olursa olsun aranması için kesin emir vermiş. Biz de gemiye karışılmasını önlemek için emir almıştık. Düzgün görünüşlü genç bir Fransız subayı adamlarıyla birlikte güverteye çıktı ve Yüzbaşı Christie'ye aldığı emirleri bildirdi. Gemi birkaç yüz tonluk, aşağı yukarı 40 metre uzunluğunda bir uskunaydı. Biz güvertenin arka kısmındaydık, Fransızlar da baş tarafta.

Bundan daha ters bir durum olamazdı. Her iki tarafın askerleri silahlarını doldurup horozlarını kaldırdılar. İngiliz ve Fransız subayları birbirlerine yakın duruyorlardı. Bizimki, "Efendim, sizin burada işiniz yok" dedi. "Bu tekne İngiliz koruması altındadır. Size terk etmeniz için beş dakika veriyorum, aksi halde sonuçlarına katlanırsınız." Diğeri de, "Efendim, tekneyi aramam için emir aldım ve de arayacağım" dedi. İkisinin de niyeti ciddi görünüyordu, sanırım öyleydiler. Ben yüzbaşıma yaklaştım. Durum çatışmaya dönüştüğü an Fransız subayını vurmak için tabancamın horozunu kaldırdım. Bu şartlar altında dövüşmeye kalkmanın yine de gaddarlık ve insanlık dışı olduğunun farkındaydım.

Tabii emirlere itaat her askerin görevidir. Yüzbaşı Christie saatine baktı, iki dakika kalmıştı. Deniz piyadelerine hazır ol emri verildi. İki dakika sonra bu küçük teknenin içinde kan gövdeyi götürecek diye düşündüm. Tam o sırada uzaktan bize doğru son sürat yaklaşan bir filika göründü. Anlaşılan iki geminin kaptanları sonunda daha mantıklı bir çözüm bulmuştu. Fransızlara geri çekilmeleri ve tekneyi bize bırakmaları söylendi.

Bu emri alınca iki yüzbaşının dostça el sıkıştıklarını görmek çok hoşuma gitti. Emir zamanında ulaşmasaydı, ardında anlatılacak korkunç bir hikâye kalacaktı. Kararlı olmanın insanın yüzüne bu iki grup askerde olduğu kadar güçlü bir ifadeyle yansıdığını hiç görmemiştim. Çok kanlı bir çatışmaya ramak kalmıştı.

Bu olaydan sonra Fransız dostlarımızla aramızdaki samimi ilişki yeniden kurulamadı. Zaten kısa bir zaman sonra Buenos Aires'e hareket ettik.

Buenos Aires güzel kadınların, coşkunun, neşenin ve eğlenceye daima hazır bir denizciyi mutlu edecek her şeyin cennetiydi. Hiç vakit kaybetmeden kendimizi gönlümüzce eğlenmenin keyfine kaptırıp gittik. Ayak basalı daha 48 saat olmadan her birimiz âşık olmuştuk. Her birimiz diyorum çünkü gerçekten de böyle oldu.



1840'larda Güney Amerika kıtasının en önemli liman şehirlerinden Buenos Aires.

Müzmin bir bekâr olarak evde kalmış yaşlı kız kardeşiyle uzun yıllar birlikte yaşamış olan ve başka hiçbir kadınla konuştuğunu sanmadığım saygıdeğer komutanım birdenbire elinde büyük bir çiçek buketiyle sokakta yürürken görüldü. Saçları iyice yağlanmıştı, genelde önü açık dolaştığı ceketi de endamını göstermek için sıkıca iliklenmişti. Daha sonra çok şık deri eldivenler kullanmaya, hatta dans etmeye merak sardı.

Ara sıra günübirlik ava gitmenin dışında gemisinden hiçbir zaman ayrılmamış olmasına rağmen şimdi kendisini gemiye dönmesi için ikna etmek mümkün olmuyordu. Uzun lafın kısası, eti budu yerinde, parlak gözleri saçları kadar siyah bir İspanyol hanıma ümitsiz bir aşkla bağlanmıştı. Bu hanım bir cinayete kurban giden valinin dul karısıydı.

Diğer iki yüzbaşımız da aynı yoldan giderek sırılsıklam âşık oldular. Dediğim gibi herkes Buenos Aires'deki o çok tatlı ve ancak İspanyol asilzadelerinin böbürleneceği güzellikteki kızların önünde diz çöktü. Evet okurlarım sakın şaşmayın, ben de âşık oldum ve bu aşk maceram en azından diğerlerinin maceralarından daha ciddi bir şekil aldı. Sevdiğim kızın (16 yaşındaydı, ben de 17) aşkıma karşılık vermesinin yanı sıra, hoş bir kadın olan 40 yaşlarındaki annesi de bana âşık oldu. Bu pek tatsız ve içinden çıkılması zor bir durumdu. Ben kızına deli gibi vurulmuştum ve tabii annesinin duygularına en ufak karşılık vermedim.

Kısacası iki budala gibi kaçmaya karar verdik ve de kaçtık. Annesi peşimizde olmasaydı evlenecektik. Buna karşı çıkmadı, fakat bizden de ayrılmadı. Yerleşmek niyetiyle kaçtığımız sayfiye evindeki hayatımızı tahammül edilemez bir hale getirdi. Şansım vardı ki geleceğimi düşünerek bu durumdan kurtulmayı başarıp gemime kapağı attım. Burada kaldığımız süre içinde de bir daha Buenos Aires'e inmedim.

Bereket versin kısa zamanda yola çıktık ve ilk aşk maceram böylece sona ermiş oldu.

Komutanım ve subaylarla gemide tekrardan bir araya toplandığımız zaman yüzlerindeki hüzün dolu ifadeyi hiç unutamayacağım. Neyse ki denize açılınca karşılaştığımız fırtınaların sert rüzgârları bütün aşk acılarını silip süpürdü ve herkesin neşesi yavaş yavaş yerine geldi. Böylece *HMS Rose* adlı gemimizde hayat normale döndü.

Trajik Bir Olay

Buenos Aires'de bulunduğum sırada bağımsız bir eyalet olan Paraguay'ı ziyaret şansım oldu. Okurlarım Cizvit papazlarının yuvası olan bu ülkeden bazen hayranlıkla bazen de dudak bükerek söz edildiğini duymuşlardır. Dudak bükenler Cizvit papazlarının Martin Garcia'nın başkanlığında İspanya'yı terk ederek Plate nehrindeki koloniyi tamamen bencilliklerinin ve kudretli olma aşkının zorladığı doğrultuda kurduklarından söz ederler. Belki de öyledir. Cizvitlerin insan doğasına hükmetme ya da yönlendirme hususunda vardıkları hükümlerde yanılmış olmaları mümkündür. Söyleyebileceğim tek şey şudur: Kurdukları koloniye hâkim olan kusursuz düzen, din adamlarına gösterilen saygı, kanunlara içten gelen uyum, çalışkanlık ve her adımda gördüğüm huzurlu mutluluk, üzerimde hiç unutmadığım bir etki yaptı. Bunları uygar ülkelerin çoğunda bugün hüküm süren anlaşmazlıklarla, işlenen suçlarla ve yönetime duyulan nefretle kıyasladığım zaman Paraguay'da gördüklerimin geçmişe ait olmasından üzüntü duyuyorum. Yörenin gerçek hâkimi olan kiliseye gösterilen saygıyı, çiftliklerin ve köylerin temizliğini ve refahını, yerliler arasındaki iyi niyeti ve düzeni görmek güzeldi. Okullar çok ilginçti. Buranın çalışkan halkına, sadece öğrenmeleri gereken ve onları hem koloniye hem de kendilerine baş belası olmaktan uzak tutacak bilgiler veriliyordu. Halkın çoğunun yabani yerlilerle karışmış olan yönetilmesi zor ateşli İspanyol ırkından gelmesine rağmen uyumlu ve sakin olması dikkat çekiciydi.

Zararlı etkilerin bu "saadet vadisi"ne sızmasını önlemek için burayı ziyarete gelen yabancılarla ilgili çok sert kurallar konmuştu.

And dağlarından inerek yüzlerce kilometre boyunca uzanan verimli kırları katedip Paraguay'dan geçen Plate nehri bu özel kurallar yüzünden ticarete açık değildi. Nehir kıyısındaki sular bile kullanılamıyordu. Sözünü ettiğim dönemde İngiliz hükümeti ticari açıdan bu tekele karşı çıkmaya ve nehrin yukarı kesimlerini gerekirse güç kullanarak ulaşıma açmaya karar vermişti. Paraguaylılar İngilizlerin yaptığı teklifleri kabul etmeyerek sahip olduklarına inandıkları haklarını korumak için savaşmaya hazırlandılar. Nehrin iki yakası arasında heybetli bir engel oluşturarak yiğitçe karşı koydular. Albay James Hope kendisini ömrünün sonuna kadar ünlü kılacak cesur bir girişimde bulundu. Düşman, aldığı diğer savunma tedbirleriyle birlikte nehrin iki yakası arasına ağır bir demir zincir germişti. Bunun oradan kaldırılması gerekiyordu. Bu gözü pek subay bu işle görevli birliğin komutanıydı. Kendisi bizzat ileri atılarak keskiyle zincirin halkalarını kesip bizlere mükemmel bir örnek oldu. Bu işle uğraşırken sürekli ateş altındaydı ve yanına aldığı altı kişilik birlik iki ölü ve iki yaralı verdi. Şimdi halkın neredeyse unutmuş olduğu bu olay, izleyenlerin hafızalarından hiçbir zaman silinmeyecektir. Boğuşmanın şiddetini bulunduğum geminin gövdesindeki 107 güllenin izlerinden ve 70 denizciden 35'inin can vermiş olmasından anlamak mümkündü.

Kendimizi Paraguaylılara bu şekilde zorla kabul ettirdikten sonra beni çok şaşırtan bir taktik noksanlığına şahit oldum. Çarpışmalar sona erince diplomasi başlamıştı. İlgili devlet dairesinden oldukça yüksek mevkide biri, Paraguaylı yetkililere dostça girişimlerde bulunmak üzere gönderildi.

Bu büyük adam yetkililerle birlikte dostluk çubuğunu henüz tüttürmüştü ki aklındakileri halka aşılamaya ve ba-

zı dini fikirlerin propagandasına girişti. Zavallı adamlar kendilerine atılan dayağın acısını hâlâ hissetmelerine ve işgalcileri kızdırarak tekrarlanmasından korkmalarına rağmen temsilcimizin bu konulara burnunu sokmasına fevkalade öfkelendiler. O da bu saçma önerilerden vazgeçip yerine daha akıllı birini yolladı. Fakat Paraguaylıların kaderi belirlenmişti. Buranın uğradığı değişimin başlangıç tarihi yabancıların bu ilginç ülkenin toprağına ayak bastığı andır. Cizvitlerin kurduğu düzene hızla son verildi. Paraguay şimdi Arjantin Cumhuriyeti'nin bir parçası ve bazı komşularıyla sürekli savaşmakta. Halk ise fakir, düzensiz ve zavallı bir halde.

Yaşam öykümü anlatırken daha ciddi olaylardan söz etmek istiyorum. Ancak bir olayı daha anlatmadan geçemeyeceğim ve okurlarımı gençlik maceralarımın küçük ayrıntılarıyla yormamak için sonraki yaklaşık üç yılın olaylarına girmeyeceğim. O dönemde İngiltere'ye dönmüş ve Brezilya'daki köle ticaretine son vermek gayesiyle Güney Amerika'ya gidecek bir diğer gemiye tayin edilmiştim. Sözünü ettiğim macera çok trajik olması nedeniyle bende pek derin bir iz bırakmıştı.

Rio de Janeiro'dayken halkla temas içindeydik, danslara gidiyorduk vs. Genç ve güzel Brezilyalı kızların kendilerine kavalye olarak çamur renkli yerli erkekler yerine genç, dinç ve sarışın İngiliz denizcilerini tercih etmeleri her zaman dikkatimi çekmişti.

O dönemde Brezilyalılar İngilizlerden hoşlanmıyordu. Nedeni kısmen köle ticareti konusunda yaptığımız baskınlar, kısmen de cahilin aydına duyduğu kıskançlıktı. Bu yüzden erkeklerle aramız hemen hemen hiç iyi değildi, fakat denizciler her nasılsa bir yolunu bulup kızlarla arkadaş olabiliyorlardı.

Anlatacağım olay bahsettiğim danslardan birinde geçti.

Baloya katılan kızlardan biri arkadaşları arasında gerçekten en güzel olanıydı. Ona zaten Rio de Janeiro dilberi

denirmiş. Bu dilberi tarife kalkışmayacağım, ancak hayranlarının gönlüne huzur vermeyecek kadar çekici ve maalesef kelimenin tam anlamıyla da oynağın tekiydi.

Brezilyalı genç bir soylu, bu kızın kalbini kazanmak için, kendi düşüncesine göre başarıyla yol almaktaymış. İngiliz denizcileri ortaya çıkana kadar her şey pürüzsüz gelişiyormuş.

Derken bu matmazel, belki de sevgilisini kıskandırmak için çok bilinen ama aynı zamanda tehlikeli bir oyuna kalkışmış. İngilizlerden birine, genç ve yakışıklı bir deniz harp okulu öğrencisine –adına A diyelim– vurulmuş gibi davranmaya başlamıştı.

Bahsettiğim olayın meydana geldiği baloda bu dilber matmazel onunla iki kez dans etmişti. Tam üçüncü dansa başlarken genç Brezilyalı, herkesin hayret dolu bakışları arasında çiftin ayakta durduğu odanın ortasına fırlayıp onlara yaklaştı ve A'nın yüzüne tükürdü.

Ancak saldırgan göz açıp kapayıncaya dek kendini yerde buldu. Kızgın Britanyalı onu yere serip hakkından gelmişti. Tek kelime sarf edilmedi. A yüzünü silip damını bir iskemleye oturttuktan sonra doğruca yanıma geldi ve koluma girerek beni verandaya çıkardı. Kendini toparlayan Brezilyalı da verandaya geldi. Alelacele düelloya karar verilip tabancalar temin edildi ve bizler (bizler diyorum çünkü ben A'ya refakat etmeyi üstlenmiştim, Brezilyalı da yanına bir arkadaşını almıştı) sanki gezintiye gidiyormuş gibi ağır ağır bahçeye çıktık. Harika bir mehtabın aydınlattığı, ancak tropik bölgelerde rastlanır güzellikte bir geceydi.

Şunu da söyleyeyim ki yaklaşan çatışmanın baş aktörleri henüz 20 yaşlarını doldurmamıştı. Biz refakatçiler ise bu yaşın oldukça altındaydık. Kıskançlığın yarattığı öfkeyle adeta deliye dönerek bir yabancıya beklenmedik bir hakarette bulunan saldırgan uzun boylu, yakışıklı ve esmer tenli bir gençti. A da çok yakışıklıydı. Bebek kadar yumuşak teni, mavi gözleri ve kıvırcık sarı saçlarıyla Sakson ırkının bütün özelliklerini taşıyordu.

İkisi de kararlı ve sakin görünüyordu. Kısa bir mesafe yürüdükten sonra koruluğun içinde uygun bir açıklık bulduk. Çok hoş bir yerdi burası. Mehtap öyle parlaktı ki her yer gündüz gibiydi. Mesafe ölçüldü, 14 adım. Tabancalar dolduruldu. Onları baş oyunculara teslim etmeden önce vazgeçmeleri için çaba gösterdikse de ısrarımızı küçümsediler. Silahlar ateşlenmeden önce barışsınlar diye gayret etmenin hiçbir faydası olmadığını görünce tabancaları kendilerine teslim edip ateş işaretini vermek üzere biraz geri çekildik. İşareti mendilimi yere atarak ben verecektim. Olayda sadece seyirci olan bizler için bile korku dolu bir andı bu. Bir, iki, üç diye sayarak mendili attım.

İki tabanca da aynı anda patladı. Genç Brezilyalı'nın olduğu yerde dönerek yüzüstü yere kapanmasıyla dehşete kapıldım. Fırlayıp yanına gittik ve A'nın tabancasından çıkan merminin beynini delip geçtiğini gördük. Ölmüştü.

Olanların ciddiyeti üstümüze çöktü, ancak düşünmek için zaman yoktu. Böyle bir olayı korkunç bir intikamın yıldırım hızıyla izleyeceği kesindi.

A'yı son hızla gemisine götürmeye karar verdik. Diğer Brezilyalı'ya içeri gidip acı haberi bildirmesi için yalvardım. Zavallı genç korkunç derecede perişan olmasına rağmen centilmence davranarak bize kaçma fırsatı kalsın diye ağır adımlarla uzaklaştı. Neşe dolu eğlencenin yakınından geçerken müzik ve dans aynen devam ediyordu. Kendilerinden az ötede bir trajedinin yaşandığı ve orada hayatının baharındayken öldürülen bir gencin yattığı, bu neşe dolu kalabalığın aklından geçmezdi bile.

Gemiye kazasız belasız ulaştık. Ancak olay öyle şiddetli tartışmalara sebep oldu ki A'nın gemisi ertesi gün denize açılmak zorunda kaldı ve bir daha Rio de Janeiro'ya uğramadı.

Aynı gemide olmamama rağmen bana da aylarca karaya çıkmayı yasakladılar.

Rio de Janeiro

Rio de Janeiro hakkında söylenecek tek bir söz var. Genelde Rio adıyla anılan bu şehir dünyanın en çekici yerlerinden biri. Doğal körfezi ve limanı dünyada eşi olmayan bir güzelliğe sahip. Tıpkı Boğaziçi gibi, insanı en çok denizden görünüşüyle etkiliyor. Bu satırları yazdığım günlerde sarıhumma diye bir hastalık bilinmezdi. Şimdiyse yılda binlerce, on binlerce insanın ölümüne sebep oluyor. Zaman zaman sıcak olmasına rağmen pek hoş bir iklime sahip. Yaz sabahları hava kavurucu sıcak oluyor, ancak denizden gelen esinti saat gibi muntazam ve her yeri serinletiyor. Burada gerçekten rehavet içinde bir yaşam var. Çevrede ise zamanın keyifle geçirilebileceği hiçbir açık hava eğlencesi yok. Avcılığa gelince, orda burda sadece suçulluğuna rastlanıyor, o da çok değil. Ancak avlanırken yılanlara ve zehirli sürüngenlere dikkat etmek şart. Bu yaratıklardan hem kırlarda hem şehirde fazlasıyla mevcut. Benim de hazırlanmasına yardım ettiğim kalabalık bir piknikte herkesi korkutan bir olayı hatırlarım. Piknik Rio'da, nerdeyse şehrin içi sayılabilecek bir semtteki villanın bahçesindeydi. Hanımlardan biri elbisesinden sarkan zehirli bir yılanla yerinden fırlamıştı. Bir defa da ben bir engerek yılanının üstüne oturdum. Dişleri yünden yapılmış iç çamaşırlarıma takılmıştı ve kaçamıyordu. Bahsettiğim hanıma da aynı şey olmuş, yılan dişleriyle elbisesine takılıp kalmıştı.

Rio yakınlarındaki kırlarda adına *anakonda* denen büyük yılanlar var, bir çeşit boa yılanı. Bir gün arkadaşla-

rımla birlikte ormanda yürürken bir kızılderili oğlan çocuğun cesedine rastladık. Bu büyük yılanlardan biri de yakınında uzanmış yatıyordu, o da ölmüştü. Yılanın beynine zehirli bir ok saplıydı. Üfleme borusu da yerde oğlanın yanında olduğundan oku onun üflediği belliydi. Çocuğun boynundaki yara, yılanın ölmeden önce onu ısırmış olduğunu gösteriyordu. Sürüngenin uzunluğu yaklaşık yedi metreydi.

Tanınmış yazar Mrs. B.....'nin bu yılanlar hakkında harika bir hikâyesi var. Anlattığına göre bunlar her zaman çift gezerler ve birbirlerine çok düşkün olurlar, ikisinden birine herhangi bir kötülük yapılırsa diğeri de karşı koyarmış. Mrs. B.....'nin anlattığına göre köylünün biri büyük bir anakonda öldürüp birkaç kilometre uzaktaki evine götürmüş. Yılanın eşi onu eve kadar takip etmiş, sonra da pencereden girerek dostunun katiline dolanıp onu sıkarak öldürmüş. Bu öykünün doğruluğu biraz şüphe götürür, ama Mrs. B..... böyle yazmıştı.

En güzel kuşlarla kelebekler Rio'nun çevresinde yaşadığı için, dünyadaki en benzersiz koleksiyonlar da buradan toplanıyor. Beyazlar Portekiz kökenli, onlardan pek hoşlandığımı söyleyemem. Kadınları ise genellikle hep güzel, hele gençken, ama tatlı yemeye aşırı meraklı oldukları ve idman yapmadıkları için erken yaşlanıyorlar. İşsiz güçsüz, tembel ve biraz da kötü niyetli özgür siyahlar dışında yoksulluk oldukça az. Bunların alt düzeyde yaratıklar olduğuna, siyah ırkın su taşımak ve odun kesmekten başka bir işe yaramadığına inanmışımdır. Onların da selamete kavuşturulması gereken ruhları olduğunu inkâr etmiyorum, ancak bu dünyadaki rollerinin beyaz adama hizmet olduğu düşüncesindeyim. Siyahlar yıllardır beyaz adamla aynı koşullarda eğitilmiş ve kendilerini geliştirmeleri için fırsat tanınmıştır, ama sonuç ne olmuş? Yaşam mücadelesinde sivrilmiş olanlar parmakla sayılacak kadar az.



19. yüzyılın ilk çeyreğinde köle ticaretinin merkezlerinden Brezilya'nın Rio de Janeiro kentinde bir köle pazarı.

Rio de Janeiro sahillerinde dolaşıp köle teknesi ararken geçen zaman bazen çok tekdüze bir hal alıyordu. Denizden esinti başlamadan önceki uzun ve korkunç sıcak geçen sabahlar, hararetin 45 derecenin üstüne çıktığı daha da uzun süren boğucu geceler, bizler gibi kuzey ikliminin serin havasına alışmış olanları imtihan ediyordu adeta. Ancak denizcilerde Mark Tapley'e az çok benzeyen bir şeyler vardır ve genellikle her türlü şartlar altında mutlu olurlar. Ben de öyleydim. Bir gün yapacak bir şey bulmaya çalışırken mürettebata geminin dıştan boyanması emri verildiğini duydum. Vakit geçirmek düşüncesiyle üstüme eski bir şeyler geçirip boyacılara katıldım. Geminin etrafına her iki ucundan bağlı kalaslar sarkıtılmış, adamlar da bunların üzerinde işe koyulmuşlardı. Ancak bu faaliyet güverteden, "Köpekbalıklarıyla çevrildik!" diye bir feryat kopana kadar sürdü. Kasabımızın kestiği koyunun küpeşteden attığı iç organları, bu korkunç yaratık-

ları geminin etrafına çekmiş. Tahmin edileceği gibi bu haber boyacılar arasında büyük panik yarattı, çünkü köpekbalığı hepimizi tepeden tırnağa silahlı bir düşmandan daha çok korkutuyordu sanırım. Üstünde durduğum kalastan derhal yukarı fırlamak için bir hamle yaptım. Aynı anda onu tutan halatın bir ucu kaydı ve tutunmak zorunda kaldığım kalas halattan kurtularak geminin kenarında bir aşağı bir yukarı savrulmaya başladı, öyle ki ayaklarımın suya değmesine birkaç santim kaldı. Aşağı bakınca bacaklarıma saldırabilecek mesafede büyük bir köpekbalığı gördüm. Korkudan tüylerimin diken diken olduğuna yemin ederim. Var gücümle tutunmama rağmen ölüme gittiğimi hissediyordum, evet ağır ağır canavarın dişlerinin arasına. O an güverteden başımın üstüne tam zamanında bir halat sarkıtıldı ve yukarı çekilerek içinde olduğum korkunç durumdan kurtarıldım. Canlıdan çok ölü gibiydim. Şimdi sıra beni nerdeyse yiyecek olan canavarlardan intikam almaya gelmişti. Etraf sütlimandı, köpekbalıkları yutacak av bekleyerek çevremizde yüzüp duruyorlardı. Gemide ucu kancalı birçok zincir vardı. Kancalara yem olarak çiğ et parçaları taktık. Bu arada pek bilinmeyen bir hususu söylemek isterim: Köpekbalığının kendini doyurmak için o kocaman ağzını açmadan önce sırtüstü dönmesi gerekir. Eğer dönerse iş ciddidir; o zaman bu insan yiyicinin dişlerine yakın olanın vay haline! Bu defa onlara ikram ettiğimiz sadece bir et parçasıydı ve nasıl da hırsla saldırıp, sırtüstü dönerek bunları yuttular, yutar yutmaz da kancaya yakalandılar. Zinciri ısıramıyorlardı, iyice takılmışlardı, kısacası işleri tamamdı. Komutan köpekbalıklarının güverteye alınmamasını emretti. Bunun bir nedeni yarı ölüyken bile kuyruklarıyla dişlerinin tehlikeli olması, bir de çırpınışlarının güvertede yaratacağı karmaşaydı. Bu nedenle onları hemen hemen su sathına yakın çektik ve beyinlerine bir kurşun sıkarak kancadan kurtarıp attık. O sabah bu şekilde otuz köpek-

balığı öldürdük, bazılarının uzunluğu iki buçuk ile üç metre arasındaydı.

Bana göre en korkunç görüntü bir insanın köpekbalığı tarafından yakalanışıdır. Bu olaya bir defadan fazla şahit oldum. Zavallı adam aşağı doğru çekilirken tüyler ürperten bir çığlık duyarsınız ve ardından neler olduğunu biçarenin kaybolduğu noktadaki kanla boyanmış sular anlatır. Bu aç gözlü insan yiyiciler kan kokusunu çok uzaklardan alırlar. Büyük bir süratle giderken genelde su sathının dışında kalan sırt yüzgecini uzaklardan görmek mümkündür. Köpekbalığı dakikada bir mil yol alır. Bunlar günümüzdeki torpidoları andırırlar ve bana göre onlardan çok daha tehlikelidirler.

Bir gün büyük bir köpekbalığı tutmuştuk. Karnını yardığımızda içinde oldukça iyi durumda bir saatle zincir bulduk. Bunlar herhalde balığın yutup hazmettiği bir zavallıya aitti ve geriye sadece sindirimi mümkün olmayan bu saat kalmıştı.

Siyahların köpekbalığı ile ilişkisini anlamak güç, onu önemsemeyen, adeta küçümseyen bir davranışları var. Özellikle sığ sularda bir bıçakla balığın altına dalarak karnını yarıp barsağını boşaltırlar. Eğer su derinse balık daha aşağı inerek kendini koruyabiliyor. Ama adam dikkatli olmazsa onu rahatlıkla yiyebilir. Bu nedenle siyahlar mecbur kalmadıkça hiçbir zaman derin sulara girmezler, çünkü her an bir köpekbalığı beklentisi içindedirler.

Köle Tacirlerinin Peşinde

Rio'daki düellodan kısa bir süre sonra İngiltere'ye döndüm, fakat hemen ardından beni tekrardan Brezilya üssündeki *HMS Dolphin* adlı bir gemiye tayin ettiler.

O sıralarda Avrupalı hayırseverler Afrika'daki köle ticaretine son verilmesi için haykırıp duruyorlardı. Ancak bu kimseler Afrika'daki vahşi siyahların ülkelerindeki sefalet ve yabanilikten kurtarılmasının onların durumlarını fazlasıyla iyileştirdiğini hiçbir zaman dikkate almıyorlardı. Halbuki siyahlar bu sayede uygarlıkla tanışıyor, kendilerine din ile kucaklaşma fırsatı veriliyor ve birbirlerini öldürüp yemenin insanoğlunun başlıca meşgalesi olmadığı öğretiliyordu.

Sözünü ettiğim dönemde (1841'den 1845'e kadar) Afrika ile Güney Amerika sahilleri arasında büyük ölçüde köle ticareti yapılmaktaydı. Bu çok kârlı bir işti. Tabii eğer zavallı siyahlar bir sahilden diğerine sağ salim taşınabilirse. Eğer diyorum, çünkü yakalanma riski öyle büyüktü ki; bu zavallılar, kadın, erkek, çocuk, hızla yol alan ufak yelkenli teknelerin ambarlarına balık istifi gibi tıkılıyorlardı. Onları bir araya sıkıştırma işi korkunç boyutlara varıyordu. Tekneler yakalanmasa bile bu insanların yarısından çoğu daha yoldayken havasızlık ya da hastalıktan can veriyor, ama yine de sağlam kalan diğer yarısı bu ticaretle uğraşanlara çok iyi kâr bırakıyordu.

Bu noktada örnekler ve kanıtlar vererek, bir düşüncemden bahsetmek istiyorum. Siyahlar kovalanması ya da

yakalanması gerekmeyen büyük teknelerle taşınsalardı, bu teknelerin sahipleri pek tabii kargolarının değerini dikkate alarak ambarlarını tıka basa doldurmazlar ve hastalıklara karşı tedbir alırlardı.

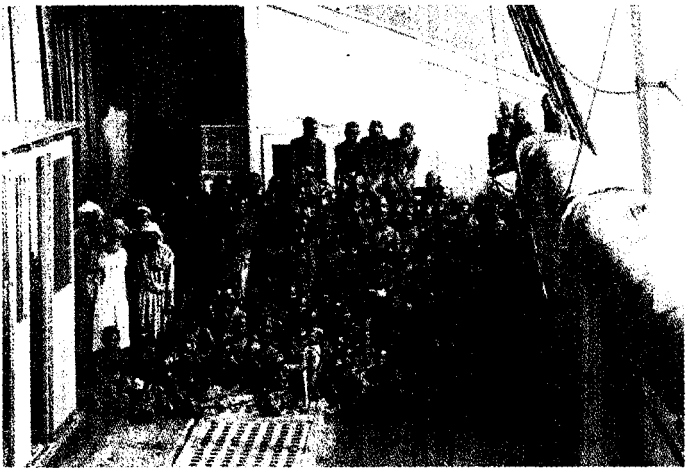
Şimdi bu biçare Afrikalıların köleleştirilme ve beyazlara satılmasının köklerini araştıralım. Kısaca bu şöyle oluyordu: Afrika'da iki kabile arasında hemen her gün gibi savaş çıkar ve her iki taraf da birçok esir alırdı. Bu esirlerden yemek için yeterince körpe olmayanlar deniz sahiline götürülerek köle tüccarlarına satılıyorlardı. Köleler için tacirlerin hazırladığı tahta barakalar vardı.

Erkekler, kadınlar ve çocuklar kaçmalarını önlemek için zincire vurularak bu barakalara hayvanlar gibi tıkılırlar ve onları denizaşırı götürecek teknelere doldurulmak üzere beklerlerdi.

Afrika sahilleri kölelerin gemilere doldurulmasını, Brezilya tarafı da boşaltılmasını engellemek için sıkı kontrol altında olduğundan bu zavallılar buralarda türlü eziyet çekerek çoğu zaman haftalar geçirirlerdi.

Sonunda bir kısmını yükleyecek tekne gelince köleler cinsiyet ayrımı yapılmadan kum torbaları gibi ambara atılır ve köle taciri Brezilya'ya yelken açardı. Eğer yolda bir İngiliz savaş gemisi, sık sık olduğu gibi, peşine düşerse canlı yükün bir kısmı küpeşteden denize atılırdı. Köle taciri böyle yapmakla İngiliz kruvazöründeki subayların, boğulmaya terk edilen insanlardan dehşete düşüp onları toplamak için hız keseceğini ve kaçma şansının artacağını düşünürdü. (Maalesef pek yararı olmayan bu işin yapıldığına ben de şahit oldum).

Şimdi okuyucumun düşüncelerini Brezilya sahillerine yönlendirmesini istiyorum, Afrika'dan canlı yükle bu sulara doğru yola çıkan teknelerin dört gözle beklendiği yerlere... Brezilya'nın başkenti Rio de Janeiro köle ticareti yapanların başlıca karargâhıydı. Burası köle trafiğinin düzenlendiği, siyahların taşınacağı teknelerin yola çıkarıldığı



Güney Amerika sahillerinde köle ticareti yapan gemilerden birinde Afrikalılar.

ve yükün nerelere boşaltılacağı gibi işlerin tezgâhlandığı yerdi. Köle taşıyan tekneler sefer öncesi ve sonrası burada buluşurdu. Bizi yönlendiren haberleri aldığımız casuslar da buradaydı. Bu aşağılık adamların verdiği bilgiler doğrultusunda bizler ekseriya içinde pek az köle bulunan küçük tekneleri yakalarken, ambarları iki misli köleyle dolu büyük tekneler yüklerini rahatça boşaltabiliyordu.

Bana gelince, yaşadığımı hissetmek için atılgan olma gereği duyduğum bir yaştaydım. Bu yüzden kendimi köle taciri avcılığına öyle büyük bir hevesle kaptırmıştım ki bir suikasta kurban giderim korkusuyla Rio şehrine inmeyi bile tehlikeli buluyordum.

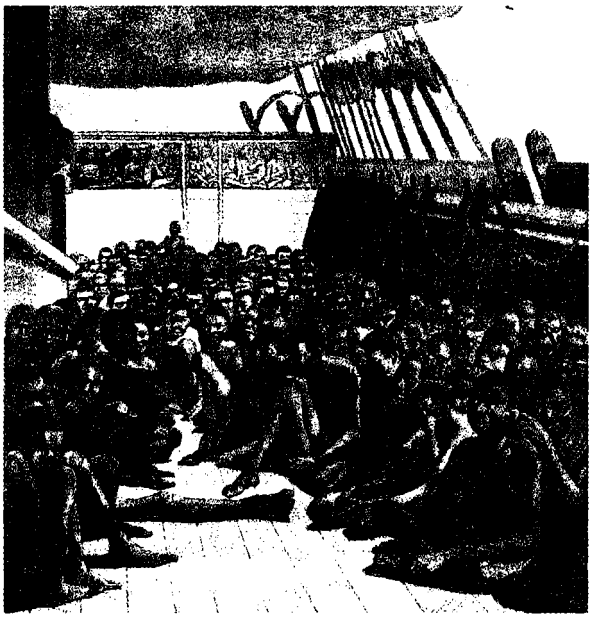
Şöhret getirmese bile para ödülü vaat eden bu davaya çok hevesli olduğumu gören komutanım beni pek de hak etmediğim bir pozisyona yerleştirerek teşvik etti. Onun bu davranışı ve bana güvenmesi sadece minnettarlığımı göstermek amacıyla olsa bile bir şeyler yapmak için beni daha da heveslendirdi.

Köle taşıyan teknelerin faaliyeti hakkında mümkün olan bilgileri toplayarak yola çıktık. Özellikle *Lightning* adındaki meşhur tekneyi ele geçirmeyi hedefliyorduk. Bu tekne köle naklinde çok başarılıydı. Kaptanı savaşmayı göze aldığını, hatta ana gemilerin koruması altında olmayan İngiliz savaş gemilerinin saldırısına uğrarsa karşılık vereceğini duyurmuştu (Bu durum görevimize daha da heyecan katıyordu).

Brezilya sahillerindeki kruvazörlerin filikalarını bağımsız olarak tek başına göreve yollamalarının âdet olduğunu belirtmem gerekir. Bunlar (filikalar) bir yöne giderken ait oldukları gemiler başka bir yöne gider, sadece iki ya da üç günde bir temasta olurlardı. *Lightning*'in o günlerde canlı yükünü boşaltması beklenen sahilin yakınlarına vardığımızda gemiden komutam altında üç filikayla ayrılmak beni çok gururlandırdı. Bunlardan biri on kürekli bir filika, diğer ikisi de dörder kürekli balina tekneleriydi. Yanımda her türlü tehlikeye karşı iyice silahlanmış olduklarını sandığım tam 19 adamım vardı. Gemiden ayrıldığımız günün akşamı geç saatlerde küçük bir adanın kuytu bir köşesinde demir attık. Kızgın güneş altında saatlerce kürek çekmekten yorulan adamlarımı tropikal gecenin kısa süren karanlığında uyumaya bıraktım. Hepsi gün ışırken ayaktaydı. O sırada içi köle dolu iki direkli güzel ve süratli bir teknenin gizlendiğimiz adanın yakınından geçerek anakarada bir koya doğru yol aldığını gördük. Bulunduğumuz yer bu koydan ancak dört deniz mili kadar uzaktı. Hiç zaman kaybetmeden harekete geçmek üzere hazırlandık. Herkese mermi dağıtırken filikanın topunu ateşleyecek barut kapsülleri, misket tüfekleri ve tabancaların gemide kaldığını dehşet içinde fark ettim. Ne yapabilirdik? Kimseye küfretmenin faydası yoktu. Belki de köle tacirine gözdağı vererek durdurabiliriz düşüncesiyle gizlendiğimiz yerden çıktık. Meğer çok yanılmışız.

Tekne, silah elde hazır bekleyen adamlarıyla bize meydan okur bir hava içinde yanımızdan ihtişamla geçti. Topu birkaç kez kibritle ateşlemeyi başardıksa da bizi umursamadan saatte altı yedi mil süratle koya doğru yoluna devam etti. Silahsız olarak aydınlıkta hücum etmek güçtü, fakat bu muhteşem tekneyi elden kaçırmak istemiyordum. Dolayısıyla günbatımını bekledikten sonra küreklerin sesini boğarak sessizce koya girdik. Dostumuz kayalara sıkıca bağlı duruyordu. Kılıçlarımızı çekerek güvertesine atladık. İnatçı bir direniş bekliyorduk. Tekneyi ele geçirmesine geçirdik ve etrafta çarpışacak birilerine bakındık, ama içinde uyuduğu köpek kulübesine benzer bir yerden çıkan ufak bir siyah çocuktan başka kimseye rastlamadık. Çocuk bize önce hayretle baktı, sonra da sahili işaret ederek kahkahayla gülmeye başladı. (Evet, 700 köleyle dört beş yarı ölü siyahı da ambarda bulmuştuk). Mürettebat teknenin bağlı olduğu sahile çıkmış ve çekip gitmiş, bize de kötü talihimizin matemini tutmak kalmıştı. Tekneyi işgal ettim. Yerlilerin yakındaki tepelerden gece gündüz ateş etmesine ve tekneye çıkma hazırlıkları içindeymiş gibi görünmelerine rağmen gemimiz gelene kadar onu terk etmedik. Gemiden açılan birkaç pare top ateşi etrafı saldırganlardan temizledi. Tekneye çıkmaları ihtimaline karşı düşmanlarımıza sıcak bir hoşgeldin demek için kovalar dolusu kaynar yağı kireçle karıştırıp hazırlamıştık. Tırmanmaya kalkışırlarsa bunları inatçı kafalarına boşaltacaktık. Bize hatırı sayılır bir mesafede kaldıklarından bu çareye başvurmak gerekmedi. 400 tonluk muhteşem tekneyi kayaların arasındaki yatağından çekip aldık ve onu Rio de Janeiro'ya götürmekle ben görevlendirildim. Şimdi gelelim bu olayla ilgili maceramın en tuhaf kısmına.

Komutanımdan ayrıldıktan sonraki gün, sabahın erken saatlerinde henüz şafak sökmeden içi köle dolu bir tekney-



Köle gemileri Afrika kıyılarındaki köylerden topladıkları siyahları insanlık dışı şartlarda bir yolculukla Amerika kıtasına götürerek satıyordu.

le çarpıştım. O da Afrika'dan yola çıkmış ve ganimetim olan teknenin yanaştığı aynı yere doğru gidiyordu.

Hiç tereddüt etmeden ve çarpışmanın şaşkınlığından kurtulup karşı koymalarına fırsat vermeden onu da ele geçirdim, mürettebatını zincire vurarak direğine İngiliz bayrağı çektim. İçinde 460 köle olan bu teknede karşılaştığım manzara içler acısıydı.

Tekne yaklaşık üç aydır denizdeymiş. Yiyecekleri de içecek suları da tükenmiş. Zavallı talihsizler arasında üç çeşit hastalık patlak vermiş: Çiçek, göz iltihabı ve en kötü şekliyle ishal.

Ambarı açınca birbirine dolanmış kollar, bacaklar ve bedenlerden oluşan bir insan yığını gördük. Bu kollar ba-

caklar çoğu ölmüş ya da can vermekte olan vücutlara aitti. İçerde şöyle bir temizlik yaptığımız zaman o korkunç ambardaki canlıların arasından 11 ceset çıkardık. Kulağımıza, "Su, su" diye inleyen sesler geliyordu. Serbest kalınca siyahların çoğu denize atladı. Bunun iki nedeni vardı: biri hezeyana gelmeleri, diğeri de onlara, İngilizler yakalarsa işkence yapar ve "sizi yerler" denmiş olmasıydı. İkincisini görmeye alışık olduklarını diğerinden ise dehşetli korktuklarını tahmin etmiştim.

Acaba Mrs. Beecher Stowe* bunun üstesinden gelebilir mi? Okuyucularıma temin ederim ki bu anlattıklarım esirlerle ilk karşılaştığımda beni derinden etkileyen hususların hafifletilmiş bir tasviridir. Uyguladığımız ablukanın Afrika ırkına sağladığı yarardan, yani esareti ortadan kaldırmak için başvurduğumuz yollardan o günden itibaren kuşku duymaya başladım.

Bütün bu dehşet veren olaylar arasında en şaşırtıcı olanı sürekli olarak çocukların doğmasıydı. Güverteye çıktıktan hemen sonra durduğum yerin yakınında zavallı bir kadın doğum yaptı ve ardından bebeği ile denize atladı. Onu büyük zorluklarla kurtardılar. Kadın neredeyse kendisine mezar olacak denizden kurtarılmaya karşı direniyordu.

Talihin bu olağanüstü yardımıyla ele geçirdiğim yeni tekneye seçkin bir mürettebat gönderdim. Köle nakli yapan tayfaların da teknenin bir sandalıyla kaçmalarına göz yumdum, çünkü bu kanunsuz zorbaların yolculuk sırasında bana sorunlar yaratacağını düşünüyordum. Ardından yola devam ederek iki ganimetimle birlikte Rio limanına ulaştım.

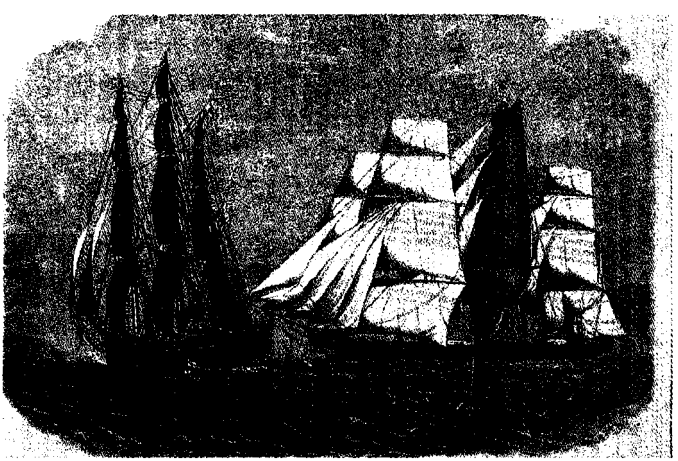
Elimdeki canlı yükü burada İngiliz makamlarına teslim ettim. Limanda İngilizlerin artık özgür olan bu siyahları barındırmak üzere içi geniş büyük bir gemisi vardı.

* Tom Amca'nın Kulübesi'nin yazarı. İyi koşullar ve iyi muamele altında kölelerin mutlu olduğunu savunurdu (e.n.).

Bu özgür siyahlara sonra neler olduğundan söz etmeyi yararlı buluyorum. Önce temizlenir, giydirilir (yarım yamalak olsa da) ve karınları doyurulurdu. Ardından bir İngiliz sömürgesine, örneğin Demerara'ya, gönderilip yedi yıl çırak olarak çalıştırıldıktan sonra (itiraf etmem gerekir ki nerdeyse köle gibi) tamamen serbest bırakılırlardı. Korkarım elde ettikleri özgürlükle nereye giderlerse gitsinler insanların başına bela kesilirlerdi. Ama sonuçta özgürdüler ve bu da hayırseverleri tatmin ediyordu.

Köle Tacirleri Peşinde-II

Şimdi tekrar dönelim "tecrübelerime". İlk geyiğini vuran genç bir avcının gururu içinde çok hevesli olarak gemime döndüm. Onu bıraktığım yerin yakınlarında seyrederken buldum. Rio'dayken edindiğim bazı gizli bilgilere dayanarak, komutanımdan beni bir önce emrim altındakilere benzer bir grupla (bu kez barut kapsülleriyle) tekrar göndermesini ve sahilin 50 mil aşağısında bir yerde üslenmeme izin vermesini istedim. İsteğim kabul görünce yola çıktım. Bu kez bir adanın kuytusuna sığınmak yerine, bana ufku dürbünle gözetleyerek yaklaşan bir tekneyi oldukça



Köle taşıyan gemiler İngiliz Donanması'nın 'slaver-hunter/esirci avcısı' adı verilen devriye gemilerine rastlayınca Afrikalı 'yükünü' denize atardı.

uzaktan görme imkânı veren bir kayalığın tepesine yerleştim. Arkamı da küçük bir kuvvetle korumaya aldım.

Hemen yakınımda bir kahve çiftliği vardı. Buranın sahipleriyle ne zaman karşılaşsak bize öfkeyle bakıyorlardı. Sanırım beklediğim tekne, çiftlikte halen çalışmakta olan kölelere takviye getiriyordu (tahminimde pek yanılmamışım). Buraya geldikten iki üç sabah sonra ufukta bir yelken gördüm. Teknenin bulunduğum gözetleme yerinin yakınına doğru yol aldığı belliydi. Rüzgârlar bu enlemde sabahları her zamanki gibi hafif ve değişken esiyordu, oysa öğleden sonra da denizden daima bir esinti olurdu. Acelem olmadığı için elimde çift namlulu tüfeğimle arada bir denizi gözleyerek sahilde salına salına dolaşıyordum. Birden yüz metre kadar ilerde iki büyük köpekle yürüyen bir adam gördüm. Köpekler köle sahipleri arasında bilinen ve kaçan köleleri yakalamak üzere eğitilmiş bir cinsti. Onlara Küba tazısı dendiği için köklerinin Küba olduğunu tahmin ediyorum.

Herhangi bir şeyden kuşkulanmadığım için adama sırtımı dönüp gezinmeye devam ettim. Birkaç dakika sonra arkamda bir koşma sesi işittim. Derhal döndüm ve iki büyük köpeğin süratle dosdoğru üzerime geldiğini korkuyla gördüm. Hemen savunmaya geçerek ağızlarını açmış kanlı gözlerle bana beş metre kadar yaklaştıklarında tetiği çektim. Birinci namlu ateş almadı, ama ikincisi köpeğin beynini dağıttı. Kurşun en yakın olanın ağzından geçip damağını delerek beynini patlatmıştı. Bu, diğer canavarın hamlesini bir an durdurdu. Hayvan bu tereddütü sırasında adamlarımdan birinin kurşunuyla böğründen vuruldu. Allahtan bu denizci olanları izliyormuş ve beni kurtarmaya gelmiş. Bana bu kanlı oyunu oynayan adama ne olduğunu bir an için bile düşünmeden adamlarımı çağırdım ve filikaları suya indirip denize açıldık.

Bu arada rüzgâr denizden esmeye başladı. Sahilden oldukça uzakta olmasına rağmen izlediğim tekneyi görebili-

yordum. Yelkenlerini rüzgâra ayarlayıp gizlendiğim yere doğru dümen kırmış geliyordu. Sahildeki dostları ateşler yakarak (gün ışığında pek yararı yoktu), bayraklar sallayarak işaret üstüne işaret gönderiyorlardı, ama tekne bunları önemsemiyor gibiydi. Etrafta bir kruvazör görmediği ve filikalardan da kuşkulanmadığı için sanırım yolculuğunun sona eriyor olmasından mutluydu ve gelmeye devam etti.

Güvertedekiler bizi fark etmeden teknenin yanına iyice sokulduk, ancak bizi gördüklerinde şaşkına döndüler. Dümen kırıp yelkenleri indirirken birkaç ince yelken direği kırıldı ve her şey birbirine karıştı. Karaya hemen ayak basacakları düşüncesiyle 200 300 köleyi kapattıkları yerden çıkarıp güverteye yığmışlardı. Bu kalabalık karmaşayı büsbütün artırdı. Biz de durumdan yararlanıp tek silah atılmadan tekneyi ele geçirdik.

Aslında her şey, denizci tabiriyle "etrafa bakınma fırsatı bulamadan" bitmişti. Dümendeki adamın yerine bir denizci oturttum. Mürettebatı da ambardaki dehşetin tadını alsınlar diye köleleri tıktıkları yere doldurdum. Sonra da kara yönünde açılmış yelkenleri denize doğru döndürdüm. Düzgün birine benzeyen kaptan çocuk gibi ağlıyordu ve "Sizleri beş dakika önce görmüş olaydım beni hiçbir zaman ele geçiremezdiniz. Şimdi ise mahvolmuş biriyim" diyordu. Tam olmasa da yarı centilmen görünen kaptanı sakinleştirmeye çalıştım ve kendisine iyi davrandım. Teknede erkek, kadın ve çocuk 600 köle vardı. Daha süratli ve nispeten kolay bir yolculuk yaptıklarından zencilerin durumu bir önce ele geçirdiğim teknedekiler kadar kötü değildi, ama yine de yeterince sefildi. Göz iltihabı bu zavallı biçareleri fena vurmuş, birçoğu tamamen kör olmuştu. Bu ıstıraplı hastalığa ben de yakalanmış ve birkaç gün bir metre önümü görememiştim.

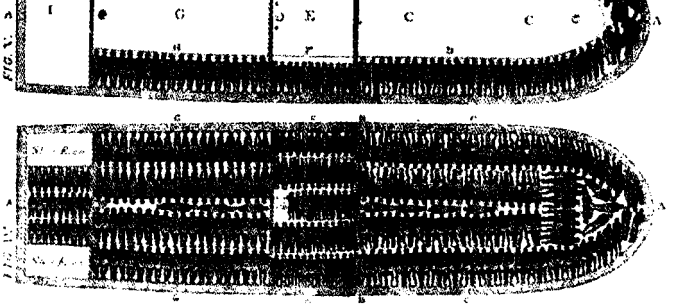
Elde ettiğimiz ganimeti bir öğrenci subayın komutasında Rio'ya yolladıktan kısa bir süre sonra görevimizde bize

destek için gönderilen başka bir savaş gemisi olan *HMS Frolic* ile buluştuk. Geminin komutanı benim komutanımdan üst rütbede olduğundan bir filika seferi daha düzenlemeyi üstüne aldı ve komutasını kendi subaylarından birine verdi. Benim de filikalarım ve adamlarımla bu sefere katılmama izin verildi. Ancak bu iş için seçilen Yüzbaşı Arthur Cumming'in emri altında olacaktım.

Böylece tam teçhizatlı beş filika ve 20 gün için gereken malzeme ve erzakla yola çıktık. Sefere komuta eden yüzbaşı karaya çıkmamızın akıllıca olmadığını düşünüyordu. Çoğunluğu az çok köle taciri olan ve dolayısıyla köle taşıyan teknelerin başarısını arzu eden yöre halkının bize karşı düşmanca hisler beslediği bilinmekteydi. Bu nedenle filikalarımızda yatıp kalkacaktık. Kürekçilerin oturduğu tahtaların üstünde uyumak hiç de kolay iş değildi. Ama biz Gilead merhemine,* yani hem hayatta kalmamızı hem moralimizin bozulmamasını sağlayan umuda sahiptik. Çoğu zaman özlem dolu gözlerle sahile bakıyor, Küba tazılarına rağmen kasılmış vücudumu uzatıp gevşetmek istiyordum. 10 ya da 12 gün etrafı kolaçan etmekten başka şey yapmadık. Nerdeyse bütün ümidimizi kaybetmek üzereyken güzel bir günün sabahında iki direkli büyük bir tekne gördük. Bunun köle taşıdığı belliydi. Güçlü bir rüzgâr altında sahile doğru yol alıyordu. Filikalarımız balıkçı sandalı gibi boyanmış, adamlarımız da balıkçı kılığına girmişti. Sözüm ona kendi işimizle uğraşıyor görünerek ağır ağır köle teknesine yaklaştık. Aldığım emir komutanın hareketlerine harfi harfine uymaktı. Sonra da o günden itibaren kırk yıllık hizmetim boyunca karşılaşmadığım kadar cesur bir davranışa şahit oldum. Yüzbaşı Arthur Cumming önde giden filikadaydı. 12 kürekli bu büyük fi-

* İncil'e göre kardeşlerinin Hz. Yusuf'u sattıkları kervanın taşıdığı yüklerden biri. Amerikan Zenci spiritüellerinde bir umut ve kurtuluş simgesi olarak yer almıştır.

lika, yol alan teknenin yanına iyice sokuldu. Pruvasının altına geldiğinde filikadan birinin dağ keçisi çevikliği ile güverteye sıçradığını fark ettim. İçinden atladığı filika saatte altı mil hızla giden tekneye yanaşabilmek için nafile bir hamle yaptı, fakat kıç tarafına kaydı. Bir silah sesi duydum. Ardından teknenin bütün yelkenleri indi ve hızdan kesilerek tamamen durdu. Neler olup bittiğini tam olarak anlamadan deliler gibi küreklere asılıp tekneye yanaştık. Artık durmuş olduğundan bordalamak nispeten kolaydı. Güvertesine atladık. Teknenin mürettebatı biraz karşı koyduysa da tekneye hâkim olduk. Bu ufak çatışmada bizden iki üç kişi yaralandı, bunlardan biri de bendim. Yüzbaşıyı uzun tahta dümen kolunun başında sakin bir şekilde dururken bulduk. Tek başına güverteye atlayan oydu. Dümenciyi vurmuş, ayağı ile dümen kırarak elindeki diğer tabancasıyla sokulanı vururum diyerek tayfaları sindirmişti. Sanırım gösterdiği soğukkanlı cesaret disiplinden yoksun mürettebatın arasında panik yaratmış, bizim süratle davranışımız da bunu körüklemişti. Beni hayrete düşüren hu-



Afrika'dan Amerika'ya köle taşıyan gemilerden birinin hangar kesiti. Köleler birbirlerine zincirlenmiş olarak balık istifi şeklinde yerleştiriliyordu.

sus güvertede bulunanlardan hiçbirinin onu dümene geçmeden önce vurmayı akıl etmemesiydi. Böyle bir durumda, teknenin hızla yol almakta olduğunu hesaba katarsak, bizler güverteye hiçbir zaman çıkamazdık. Yaptığı iş olağanüstü bir cesaret isterdi. Böyle gözü pek bir subayın ödülü bugün en azından Victoria Haçı'ydı. Oysa zavallı adamın aldığı tek ödül, olayı yaşayıp görenlerin duyduğu büyük hayranlık dışında, köle gemisindekilerden kaptığı çiçek hastalığı oldu. Yakalandığı hastalık gördüğüm en yakışıklı erkeklerden biri olan yüzbaşının yüzünde izlerini bıraktı. Kendisi şimdi amiral. O günden bu güne cesaret isteyen pek çok işler gördü, ama hiçbiri o sabahki unutulamaz davranışını gölgeleyemez.

Olayda yaralananlar arasında olduğumdan bahsetmiştim. Dostum Arthur Cumming'in yaptığı, benim şimdiye kadar üstesinden geldiklerimi bir hayli aştığından bu çatışmadaki payımdan söz etmeye bile değmez. Ancak yaşamımdan kesitler yazdığım için nasıl yaralandığımı da anlatmak isterim. Söylediğim gibi köle teknesinin güvertesinde tek başına bulunan cesur komutanımıza destek vermek üzere derhal hücum etmiştik. Yapacağımız işin güverteye çıkarak düşmanla göğüs göğüse çarpışmak olduğunu okurlar herhalde anlamıştır. Tekneye atlarken iriyarı bir siyahın beyaz göz bebeklerini bana çevirdiğini gördüm. Elinde koca bir balta sallıyordu. Hedefin ben olduğum içime doğmasına rağmen sanki kaderime doğru sıçradım. Küpeşteye tutunduğum an o korkunç baltanın kenarı elimin tersine vurdu. Suya düştüm, fakat denizciler çekip aldılar ve tekrardan güverteye çıkabildim. Yetenekli genç bir cerrah yardımcısı yarayı son derece düzgün bir şekilde sardı. Onun bu müdahalesi olmasaydı muhtemelen elimi kullanmaktan yoksun kalacaktım. Parmak eklemlerimde yaranın izi bugün bile duruyor.

Aşk ve Cinayet

Bir zamanlar kurtardığımız bir grup köle ile Rio'dan Demerara'ya gönderilmiştim. Demerara Brezilya sahillerinde bir İngiliz kolonisiydi. Böylelikle tamamıyla ilkel bu insanların karakter yapısını da inceleme fırsatı buldum. Bana emanet edilen bu yağız erkek ve kadınlar vahşi hayvanlardan farksızdı. Demerara'ya vardığımda yedi yıl sürecek çıraklık dönemi için hepsini yeni sahiplerine teslim ettim. Bildiğim kadar bu süre içinde onlara yine köle muamelesi yapılıyordu.

Orada bulunduğum zamanlar Demerara dünyanın en berbat çukurlarından biriydi. Büyük bir nehrin ağzında kumluk bir arazi parçası üzerinde kurulmuştu ve yeryüzünün herhalde en sıcak yeriydi. Havada milyonlarca sivrisinek uçuşuyordu. Yerlilerin şekerkamışı ziraatıyla uğraşmaktan ve terlemekten başka işi yoktu. Demerara'da birinci sınıf iki alay bulunuyordu. Ancak askerler yapacak hiçbir şey olmamasının insanı sarsan tekdüzeliğine dayanmak zorundaydılar. Bundan dolayı kendilerini oldukça rahat bir yaşama kaptırmışlardı ve sonuçta aralarından birçok nitelikli asker sarıhummaya yenik düşmüştü. Ben ise fazlasıyla yükseklerde uçarak valinin kızına çılgınca âşık oldum (öyle sanıyordum). Valinin hayli züppe bir general, kızının da pek güzel olduğunu okurlarıma belirtmem gerekir. Yörenin tek güzeli olmasa bile kıraliçesi denebilecek birine benim gibi basit bir teğmenin haddini bilmeyerek ilan-ı aşk etmesi çok büyük bir küstahlık addedilmişti.

Cüretkârlığım yine de sürüp gitti ve kısa zamanda bu genç hanımın gözünde bir numara oldum. Birlikte ata biniyor, akşamüstlerini beraberce hükümet konağının balkonunda geçiriyor ve ona her sabah çiçekler gönderiyordum. İlişkimiz halkın ağzına düşene kadar böylece devam etti ve hayranları bu çılgınlığıma bir son vermek için harekete geçtiler. Bu da hiç beklenmedik bir şekilde yapıldı (sonradan öğrendiğime göre planlanmıştı). Bir akşam dört kişi oturmuş iskambil oynuyorduk. Hasımlarımdan biri de bu genç hanımın o sıralarda başından savdığı sevgilisiydi. Adamın aklı bana sanki başka yerlerde geziniyormuş gibi geldi. Her şey bir süre sakin devam etti, ta ki oyunun kuralları hakkında önemsiz bir sorun çıkana kadar. Bu genç bana bir anda ağır hakaretler savurmaya başladı ve elindeki kartları suratıma fırlatarak küstahlığını noktaladı. Davranışı sabrımı taşırmıştı, onu dışarıya davet ettim. Ertesi sabah ayak bileğine sıktığım kurşunla uzun süre dans edemedi. Kolonide en iyi dans eden olduğu için aldığı ceza bir hayli ağırdı. Kendisini tehlikeye atmadan önce olayın bu kadar tatsız sonuçlanacağını tahmin etmemişti sanırım.

Bu düşmanca buluşmadan sonra eve döndüğümde kendimi çok daha güçlü bir hasımla, bizzat valinin kendisiyle karşı karşıya buldum. Oturduğum dairenin verandasında ayaklarını hırsla yere vurarak bir aşağı bir yukarı dolanıp duruyordu. "Kızıma ilan-ı aşk etmenin anlamı nedir delikanlı?" diyerek beni karşıladı. "Daha çocuksun (yirmi yaşındaydım ve bu sözünden hiç hoşlanmamıştım), maddi imkânın ne ki?"

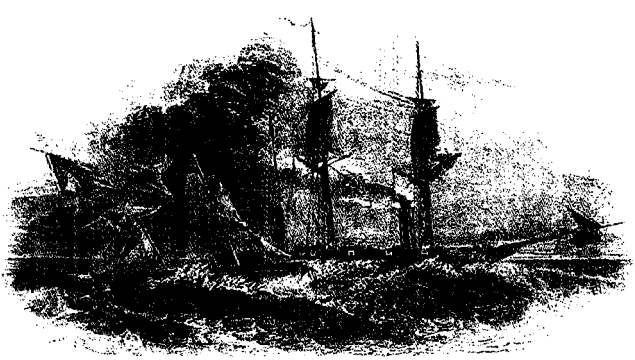
Yaşlı centilmenin öfkesi biraz yatışınca kendisine, "Doğrusunu isterseniz size ne cevap vereceğimi pek bilemiyorum" dedim ve devam ettim. "Kızınızla çok güzel bir arkadaşlığımız var. Burası da feci derecede ruhsuz bir yer, yapacak hiçbir şey yok. Biraz flört ederek vaktimizi hoş geçiriyorsak bunun ne zararı var?" Verdiğim bu karşılık durumu daha da kötüleştirdi. İhtiyarın kriz geçireceğini

sandım. Sonunda, "Posta gemisi yarın İngiltere'ye hareket ediyor, sen de onunla gideceksin" dedi. "Bu bir emirdir." Cevap olarak dilediğim gibi hareket edeceğimi ve kendisinin komutası altında olmadığımı söyledim. General tehditler savurarak gitti. O ayrıldıktan sonra olayı ciddi biçimde düşündüm. Yılda 120 sterlin olan gelirimle bir hesap yaptım. Evli olarak yaşamaya yeterli değildi bu. Ben de aşk hayallerimden vazgeçtiğimi açıklamaya karar verdim. Genç hanıma veda için gittiğimde onu görmem mümkün olmadı, kilit altındaydı. Kendisinden böyle ayrıldım ve olanları kısa zamanda unuttum. Çok geçmeden evlendiğini duydum, hem de yaptığı küstahlığa karşı ayağını sakatladığım adamla.

Köle ticaretini engellemekle görevli olduğum sürede yaşadığım son maceramı da anlatmaya değer buluyorum.

Uluslararası hukuka göre Afrika'ya doğru yol alan ve bu iğrenç köle ticaretinde kullanılmak üzere yapıldığı aşikâr olan bir tekneye el konması ve mahkemelerce hüküm giymesi mümkündü. Bir başka deyişle bu gibi tekneler onları yakalayanların ganimeti oluyordu.

Pernambuco açıklarında seyrederken, Afrika'ya gitmekte olan bir Portekiz teknesine bordaladık. Köle tica-



Illustrated London News *gazetesinin Ağustos 1850 tarihli sayısında Afrika kıyılarında devriyeye yakalanan bir köle gemisi.*

retine hazırlandığı o derece belliydi ki komutanım tekneye el koydu ve yargıya teslim edilmesi için benimle Ümit Burnu'na gönderdi. Kaptanın sorgulanmak üzere tutuklanarak teknesiyle birlikte yollanması âdetti. Bu olayda kaptan ile tayfalardan üçü teknede kalmıştı. Ganimete hak kazanan mürettebat ise benden başka altı denizciden ibaretti. Köle teknesinin kaptanı son derece centilmen birine benziyordu. İyi bir denizci ve birinci sınıf bir seyir mühendisiydi.

Önceleri ona esir muamelesi yaptım, ancak iyi niyetimden istifade ederek kaypaklığı ile gitgide gözüme girdi. Hatta bir zaman sonra onu da soframa davet ettim. Aslında beslediğim adamın bir yılan olduğunun farkına varmadan kendisiyle arkadaş oldum.

Birkaç gün her şey yolunda gitti. Kötü niyetli birinden kuşku duymayan çocuk gibiydim. Her zaman birlikteydik. Günlük rotayı beraberce belirliyor, karşılıklı iskambil oynuyorduk. Kısacası iyice dost olmuştuk. Tutuklu muamelesi görmeleri gereken üç tayfasına da oldukça geniş bir özgürlük tanımıştım. Sonradan öğrendiğime göre teknenin bir yerinde özel rom stokları varmış ve arada bir ortaya çıkarıp adamlarıma da veriyorlarmış. Yani diledikleri gibi serbestçe davranıyorlardı. Buna rağmen üçünün de akşam olunca aşağıya kapatılmasını emretmiştim.

Hava aşırı sıcak olduğundan güvertedeki küçük bir kamarada uyuyordum. Burası kamaradan çok köpek kulübesini andırıyordu, benzetecek başka şey bulamıyorum. Ancak kulübeden farkı giriş çıkış deliğinin daha geniş olmasıydı. Her zaman yastığımın altında bir tabancayla uyurdum. Olayın sonucu, böyle yapmakla kendimi nasıl talihli kıldığımı gösteriyor.

Son zamanlarda kaptanla tayfaların aralarında fısıldaşması dikkatimi çekmişti. Ancak biraz olsun dahi kuşkulanmadığım için üzerinde durmamıştım. Bir akşam esirimle tatlı bir sohbetten sonra geceleyeceğim yere çekildim. Uyu-

maya hazırlanıyordum, hatta tek gözüm açık uyumayı âdet edindiğim için uyumuştum diyebilirim. Birden başımın üstünde bir bıçağın parıldadığını gördüm yahut fark ettim. Yattığım yerin girişi çok dardı, bu nedenle katilim öldürücü darbeyi vurabilmekte zorlanmış, içgüdüm de bana tehlikede olduğumu hissettirmişti.

Yastığımın altından tabancamı çekmek bir saniye, beni bıçaklamak isteyene ateş etmek ikinci bir saniye sürdü. Bir inilti ve ağır bir cismin güverteye devrilişi neler olduğunu anlatmaya yetti. Yatağımdan fırladığımda eski dostum kaptanı yerde yüzükoyun yatarken buldum. Ölmüştü. Bu arada teknenin pruvasından sesler geldi. Oraya gidince mahpuslardan birini küpeşteden denize düşerken gördüm, bir diğeri de boylu boyunca güverteye uzanmıştı. Gözü pek başdümencim de elindeki sivri uçlu bir metal parçasını sallayıp duruyordu. Bunu kullanarak saldırganlardan birini küpeşteden aşağı atmış diğerini de güverteye sermişti. İyi de o sırada dümendeki adam ne yapıyordu? Bu konuda da anlatacak bir şeyler vardı. Adam ne bir şey gördüm ne de duydum, diye yeminler ediyordu. Söyledikleri onu da suçlu bulmama yetti ve zincire vurdurdum. Kısa sürede her şeyi itiraf etti. Esirler tekneyi tekrar ele geçirmek için aralarında bir komplo düzenlemişler. Dümendeki denizciyi de planları gerçekleştiği takdirde yüklü bir para vaadiyle mahpuslardan ikisini serbest bırakması için kandırmışlar. Adamın tek şartı kendi vatandaşlarına karşı kanlı bir harekete karışmamak olmuş. Güvertede sadece kendisiyle başdümencinin bulunması, benim de tünemeye gitmem onlara her şeyin kolay olacağını düşündürmüş, ama Tanrı bunun aksini istemişti.

Kaptanı dua okumadan denize gömdüm, tekneden düşen de herhalde boğulup gitmişti (onu kurtarmaya da çalışmadım). Güvertede baygın yatanı zincire vurdum. Yolculuğun bundan sonraki kısmı rahat geçti, fakat Ümit Burnu'na kaptansız vardığımda tekneyi savunan avukatlar

onu kasten öldürdüğümü ileri sürdüler. Az kaldı cinayet suçuyla hapse atılıyordum.

Önceki sayfalarda buharlı gemilerin olmadığı ve sözümü bağışlayın ama denizcilerin tam anlamıyla denizci olduğu eski dönemlerde neler yaşandığını anlatmaya çalıştım.

Naklettiklerime benzeyen daha pek çok macera anlatabilirim, ancak okurlarımı sıkmak ya da onların gözlerinde hep kendinden söz eden biri gibi görünmek istemiyorum. O günlerde yaptıklarımızla kıyaslayabileceğim tek örnek Amerikan İç Savaşı'ndaki abluka filosunun yüklendiği görevdir. Köle tacirlerinin olmasa bile abluka yarıcıların Florida ve Güney Carolina'nın fırtınalı sahillerine ulaşmasını engellemek zorunda olan yahut engellemeye çalışan o zavallı meslektaşların gösterdikleri cesaret, dayanıklılık ve fedakârlık hayret vericidir. Onlar yaşadıklarını bize şimdi anlatmayacak kadar alçakgönüllüler, ama belki de kırk yıl sonra benim yaptığım gibi bazı maceralarını nakledecekler. Bunların hem benim hem de gemilerimdeki denizcilerin başından geçenleri gölgede bırakacağından eminim.

Siyah ırk hakkındaki sözlerimin yanlış anlaşılmasını istemem. Tanrı'nın bu ilginç yaratıkları ne amaçla yarattığı hususunda fikir yürütmeye kalkmayacağım. Sadece kendi kişisel tecrübeme dayanarak siyah adamın Kuzey ve Güney Amerika'da kendi perişan ülkesinde olabileceğinden daha mutlu ve bilgi sahibi olduğunu savunuyorum.

Kıraliçe'nin Yatı

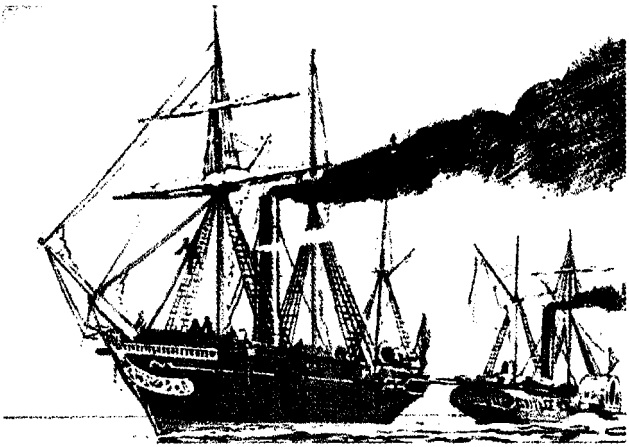
Ümit Burnu'ndan İngiltere'ye döndüğümde köle ticaretini bastırmakla görevliyken gösterdiğim gayretli ve başarılı faaliyetimi göz önüne alan Amirallik Dairesi'nin sayın lordları beni kıraliçe Victoria'nın yatına tayin ederek ödüllendirdiler.

O günlerde Kıraliçe'nin yatında görev almak olağanüstü bir onurdu. Kendisi yatı için şimdi bile "hizmet çarkından geçmiş" tecrübeli subayları seçmektedir. Böyle bir tayin onun bu kadar yakınında olmanın verdiği onurdan başka süratle kıdem almayı da sağlayan bir hususdu.

Bunları yazdığım dönemde Kıraliçe yatıyla dolaşarak yabancı hükümdarları ziyaret etmekten çok hoşlanıyordu. O sırada beş yıllık evliydi ve yetişmekte olan genç bir ailesi vardı. Sevgili eşi Prens Albert her zaman onunla beraberdi ve eşini mutlu eden her şeyi paylaşıyordu. Dolayısıyla kıraliyet yatındaki biz subaylar harika vakit geçiriyor, gittiğimiz her yerde fazlasıyla itibar gördüğümüzden kendimizi çok önemli kimseler addediyorduk. Yaptığımız gezilerden birinde, hanedan ailesini Majesteleri Kıraliçe'nin Prusya Kıralı'nı ziyarete gittiği Ren nehri üzerindeki Stolzenfels'e götürmüştük.

Sonra da Château d'Eu'ya gitmiş ve majesteleri burada Kıral Louis Philippe ile Kıraliçe Amélie tarafından ağırlanmıştı.

Kıraliçe ve Prens Albert'in yatında bulunan herkese gösterdiği alçakgönüllü nezaketi unutamam. Hele Prens Al-



Yüzbaşı Hobart'ın Akdeniz'de görev yaptığı HMS Rattler *gemisi.*

bert bütün subaylara astları olarak değil de arkadaşlarıymış gibi davranır, bizlerle puro içip dostça sohbet ederdi.

Sırası gelmişken *Victoria ve Albert* yatında yaşanan ufak bir olayı anlatmadan geçmek istemiyorum; bunu özellikle ben unutamayacağım. Majesteleri kıraliçe tütün içmeyi onaylamazdı. Prens Albert'in nazik anlayışı sayesinde arada bir sadece inek ağılında puro içmemize izin verilirdi. Bu ağıl, iki küçük Alderney ineğine göre yapılmış ufak bir yerdi. Hayvanlar hanedanın kahvaltı sofrasına süt ve tereyağı sağlıyordu.

Majesteleri kıraliçe bu inekleri çok sever ve her gün onları görmeye gelirdi. Küçük prenses de görsün diye yukarı kaldırılıp inekleri pencereden seyrederdi. Pencere bu gözde hayvanların kafalarını dışarı uzatabileceği kadar genişti. Bir akşam yine burada puro içerken gözüme ağılın köşesinde duran bir teneke mavi boya ilişti. Kötü bir şans eseri tenekenin içinde fırçası da vardı. Beni ne dürttü bilmiyorum, ama fırçayı alıp ineklerin burun uçlarını ve boynuzlarını maviye boyadım. Sonra da bu yaptığımı unuttum. Ertesi sabah –başka bir şey söylemem gerekmez sanı-

rım– suçlandım ve bir iki gün göz önünden kaybolmak zorunda kaldım. Neyse ki iyi niyetli prens, dostum olduğunu ispatladı ve beni bu tatsız durumdan kurtardı.

Kıraliçe'nin yatında hayatımın en mutlu iki yılını geçirdim ve ardından Eylül 1845'te yüzbaşılığa terfi ettirilerek Akdeniz'deki *HMS Rattler* adlı bir gemiye tayin oldum. Buradaki birkaç yılım, bir deniz subayının gerçek barış dönemlerindeki alışılmış tekdüze yaşamı içinde geçti. Bununla birlikte Akdeniz'de görevliyken yüzyılın en ilginç siyasi olaylarından birine katılma fırsatım oldu, yani Papa IX. Pius'un Roma'dan kaçışına. Gemim Roma'nın limanı Civita Vecchia'da bulunuyordu. Bunun nedeni hem Britanya'nın menfaatlerini –İngiliz vatandaşlarını ve mallarını– korumak, ayrıca isteksizce de olsa dini siyasette rol almaktı. Ancak bu rol İngiltere için her zaman küçük düşürücü olmuştu.

Papa IX. Pius'un meclisinde İngiltere'nin bir temsilcisi vardı. Sıradan bir adam olan bu beyefendinin görevi sadece olup biteni izlemek ve rapor etmekti. Papa'nın uygulayacağı politika hakkında İngiltere'nin görüşü bu şahıs vasıtasıyla ona iletiliyordu. Hem karışmamak hem de karışmak istiyorduk. İtalya'nın bağımsız bir ülke olarak güç dengesindeki rolü ihmal edilemeyecek kadar önemliydi. Bunları kaleme aldığım sırada olaylar bir krize doğru tırmanıyordu.

Papa kısa süre öncesine kadar özgürlüğün büyük destekçisi olarak bilinmekteydi, şimdiyse düşmanı olduğu düşünülüyordu. Garibaldi güttüğü dava uğruna çılgın bir savaş veriyor ya da en azından savaşacağını ileri sürüyordu.* Çevresinde uluyan takımıyla Roma kapılarına yürümüş ve

* Garibaldi, 19. yüzyıl ortalarına dek topraklarının bir bölümü Fransa, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu, Papalık ve Sardinya Krallığı tarafından yönetilen, kalan bölümlerinde ise Ortaçağdan beri varlıklarını sürdüren bağımsız küçük şehir-cumhuriyetlerin yer aldığı İtalya'yı merkezi bir yönetim altında birleştirmeyi amaçlayan hareketin öncülerindendi (e.n.).

kendisini oranın fatihi ilan edip Papa'yı Vatikan'a adeta hapsetmişti. Bu arada Fransa, Papa'nın tarafını tutarak Garibaldi'yi yerinden etmek için General Oudinot komutasında küçük bir ordu göndermişti. İngiltere'nin siyasi ilişkilerdeki kararsızlığı, Papa ile haberleşebilmek için her türlü yola başvurmasını gerektiriyordu. Ben de sadece Papa Cenapları'yla değil, Garibaldi ile Fransız komutan arasında da bir defadan fazla habercilik yapmak şerefine eriştim. Roma'ya ilk defa Lord Palmerston'un mesajlarını bizzat Papa'nın eline teslim etmek üzere gönderildim (aldığım emirler böyleydi).

Roma'ya vardığımda doğruca Quirinal'e giderek Kardinal Antonelli'yi görmek istediğimi söyledim. Aldığım talimatları kendisine bildirdiğim zaman, "Mesajları bana verebilirsiniz, kutsal efendimizi görmeniz mümkün değil" dedi. "Hayır efendim, mesajlarımı Papa'nın kendisine vermem gerekiyor, aksi halde geri götüreceğim" diye direttim. Hiçbir ısrar ya da tehdit beni kararımdan vazgeçiremezdi. İnat ettiğimi gören Kardinal sonunda beni yanına alarak Papa'nın oturduğu odaya götürdü. Papa Cenapları büyük endişe içindeydi, buna rağmen bana çok nazik ve alçakgönüllü davrandı. Öpmem için elini uzattı ve mesajlar hususunda aldığım emirlere itaat ettiğimden dolayı tebrik etti. IX. Pius'un aldığı önemli kararda bu mesajların büyük etkisi olduğunu birkaç gün sonra anladım.

Sonraları General Garibaldi ile General Oudinot arasında mesajlar götürüp getirdim. Garibaldi, Roma'nın surları içinde hiç beklenmedik bir cesaretle sahiplendiği önemli bir konumdaydı. Onu yerinden oynatmak zor işti.

General Oudinot'un ordugâhıyla Garibaldi'nin karargâhı arasında at koşturup durmuştum. Çarpışanlardan biri olmadığım anlaşılsın diye koluma kırmızı bir atkı bağlıydı. Buna rağmen Fransızlarla Garibaldi'nin arasındaki bölgeden geçerken çoğu zaman üstüme ateş açıldığından atkının pek yararı olmadı.

Garibaldi'nin Fransız ordusuna karşı koyarken gösterdiği cesaret hoşuma gitmişti. Kendisi sanırım olayları geciktirmek ve böylece Papa'nın akılsızca bir kararla Roma'yı terk etmesini sağlamak istiyordu. Nitekim cumhuriyetçi general bu hususta başarılı oldu. Roma'da neler olup bittiğini ve Papa'nın oradan nasıl kaçtığını bilmiyorum. Ancak tek bildiğim şey, güzel bir sabah vakti Roma'dan bir arabanın Civita Vecchia'ya gelişiydi. İçinde İngiliz araba sürücülerinin giydiği büyük bir pelerine sarınmış şişman biriyle yanında alelade elbiseli bir adam vardı. Rıhtıma doğru yürüyüp sessizce bir gemiye bindiler, ama bu sanıldığı gibi İngiliz değil, istim üstünde bekleyen bir Fransız savaş gemisiydi.

Gemi dikkat çekmeden limandan ayrıldı. Gözlerimizin önünde gemiye binerek emniyetle Gaeta'ya ulaşan mütevazı görünümlü kişinin kutsal efendimiz IX. Pius olduğunu ancak saatler sonra öğrendik.

Baltık'ta

1854 yılında savaş çıktı. (Kırım Savaşı). Ve ben *HMS Bulldog* adındaki gemide yüzbaşı rütbesiyle Baltık'ta görevlendirildim.*

Sakin geçen uzun yıllardan sonra hissettiğimiz heyecanı unutamam; ülkemizin onurunu korumaya çağrılmıştık. Ne yazık ki yaşlı İngiltere'nin Baltık'taki donanması İhtiyar Savaşçı Charley adıyla tanınan Sir Charles Napier'in komutasına verilmişti. Ancak çok geçmeden onda savaşacak güç kalmamış olduğunu anladık. Kendisini sevenlere şu eski şarkının sözleri hatırlatılabilir.

Mermiler ve gut
Gövdesini öylesine yıkmıştı ki
Bir daha denize açılamazdı.

1854 yılında Spithead'den Baltık'a hareket eden filo o güne dek denize açılan tüm filoların –yelkenli ya da buharlı– en mükemmeliydi. Komutanın "Çocuklar, savaş ilan oldu. Kılıçlarınızı bileyin, gün sizin gününüz" sözleri herkesin göğsünü sevinçle doldurmuştu. Baltık Denizi'nde buzların erimesini izleyerek Kronstadt'daki topların neredeyse menzili içine kadar yol aldık. Buzlar tamamen kaybolana kadar bekledikten sonra taarruza geçiyoruz düşüncesiyle de hareket ettik.

* Kırım Savaşı ve bu savaşın Baltık Cephesi ile ilgili daha fazla bilgi için Ekler bölümündeki "Kırım Savaşı ve Baltık Cephesi" başlığına bakınız.

Bulunduğum gemi buharlı olduğu ve savaş hattındaki gemilerden daha sığ suda yol alabildiği için önde gidiyordu. İki hat halinde Kronstadt'ın öfkeli toplarına doğru yol alan bu 20 muhteşem savaş gemisinden daha heybetli bir görüntü düşünülemezdi. Bataryalara yaklaştığımızda bir top attılar ve mermi bulunduğum geminin yanına düştü. Dediğim gibi suyun derinliğini iskandil etmek için gemimiz en başta seyir ediyordu. Birden sancak gemisinden filoya önce "dur" ve hemen ardından "demir at" işaretleri verilmesi bizi hem şaşırttı hem de son derece hırslandırdı.

Bunun "nedeni" hakkında konuşmak bana düşmez. Ancak bu hususta fikir yürütenlerin genel görüşüne katılarak diyorum ki, eğer taarruz etseydik Kronstadt'ı alabilir ya da tahrip edebilirdik. Halbuki bunun yerine ne yapıldı? Hedefe gelecek yaz taarruz etmek için İngiltere'ye özel filikalar ısmarlandı.

Kronstadt önlerinde demir atıp birkaç gün bekledikten sonra bazı gemiler Aland adalarına gitmek üzere filodan ayrıldılar. Orada Bomarsund adındaki önemsiz bir kaleye taarruz edilecekti –ancak bunu her türlü ölümcül darbeyi vurabilecek olan İngiliz ve Fransız filoları değil de Fransa'dan getirilecek bir kara ordusu yapacaktı. Bu kuvvet gelince zavallı küçük kale denizden filoyla sahilden de askerle kuşatıldı ve Bomarsund birkaç atıştan sonra teslim oldu. Taarruz sırasında *HMS Driver* adlı savaş gemisine komutan olarak tayin edildim ve adım mesajlarda onurlu şekilde yer aldı.

Bomersund'un ele geçirilişi sırasında birçok terfiler yapıldı. Sanırım düşüncelerimi rahatça ifade etmem yüzünden beni bu terfilerin dışında tutmuşlardı. Bu konuda kendisine başvurduğumda ihtiyar Charley'in verdiği cevabı unutmuyorum. Tam ona yakışır bir cevaptı bu. "Beyefendi, bana gelip de ağlama, sen bir lordun oğlusun, seninle işim yok" demişti.



1854'teki Kırım Savaşı sırasında Yüzbaşı Hobart'ın görev yaptığı HMS Bulldog *gemisinin de bulunduğu İngiliz filosunun Baltık'taki Bomarsund kalesine saldırısı.*

Bomarsund'u aldıktan hemen sonra Amiral, küçük bir filoyu Albay S. komutasında bir Rus limanı olan Abo'ya keşif için gönderdi. Komutam altındaki gemi de bu filoda yer almıştı. Emirler mühürlü olarak verilmişti ve hedefe varmadan yahut yakınlaşmadan açılmayacaktı.

Düşman limanı görününce bize sıcak bir karşılama töreni hazırlandığını anladık. Savaş kurulu en kıdemli subayın gemisinde toplandı ve mühürlü emirler açıldı. Fakat esefle gördük ki bize "çatışmaya girmememiz, sadece keşifte bulunmamız" emredilmişti.

İnsanı hasta eden bir aşağılama! Abo limanını kapatan bariyerin ardındaki Rus gambotları bize var güçleriyle ateş ediyordu. Tepelere yerleştirilmiş oldukça önemsiz sahra bataryaları da gemileri menzile sokmaya başlamıştı; ancak çarpışmaya girmemiz yasaklandığından düşmana laf ola bir iki el ateş ettikten sonra geri çekildik.

Başkomutanın bu derece zayıf ve kararsız davranışının ardındaki stratejiyi bugüne kadar anlamış değilim. İngiliz

donanmasının o yıl Baltık'taki faaliyeti hakkında söyleyeceğim başka şey yok. Yalnız şu kadarını belirtmem yeterli olur sanırım: 1854'teki Baltık seferinde –mürettebatın değil de– mesleklerinde en yüksek rütbeye erişmiş albaylardan çoğunun açıkça itaatsizlik sergilemiş olmalarına şaşmamak gerek.

Gemiler tek başlarına pek çok kahramanca işler gördüler, ama filo Bomarsund'u ele geçirmenin dışında kesinlikle hiçbir şey yapmadı. İngiltere'ye üzüntü ve ümitsizlik içinde döndüm. Ertesi yıl başkomutan değişti, ben de onun gemisine tayin edildim. Kaleleri topa tutmak ve düşman kıyılarına taarruz için gereken her türlü desteği alarak tekrardan Baltık'a gittik.

Buzlar eriyerek geçmemize imkân tanır tanımaz Kronstadt önlerine geldik ve bizim orada olmadığımız kış ayları boyunca Rusların uyumamış olduklarını gördük. Oraya giriş yollarını öyle bir savundular ki taarruz etmek akla yatmadı (bu defa görüşler arasında farklılık yoktu). Dolayısıyla Sveaborg'a yöneldik ve burası bir araya gelen filolar tarafından, bana göre başarıyla bombardıman edildi. Eğer karaya çıkaracak birliklere sahip olsaydık sanırım bu büyük ve önemli kaleyi alabilirdik.

Harekât sırasında havan toplarıyla donatılmış filikalara ve 58 denizciye komuta etme şansım oldu. Verdiğimiz kayıp çok azdı.

Bu görevdeyken yarbay rütbesine terfi edildim ve İngiltere'ye döndüm.

Rusya ile İngiltere arasında barış imzalandı. Ben barıştan hemen önce Akdeniz'deki bir gemiye tayin edilmiştim. Bu gemi Sivastopol önlerinde bulunan filoda yer alacaktı, fakat biz oraya vardığımızda harekâta katılmak için çok geç kalmıştım.

Yarbay olarak Akdeniz'deki görevim sırasında esas itibarıyla Sir Willam Martin'in komutası altındaydım. Kendisi donanmanın en zeki subayı olarak tanınırdı. Bana gö-

re bu fazla abartılıydı, ama şunu da söylemeliyim ki kuşkusuz en şık subayıydı.

Demir sopayla hükmetmek onun yönetim tarzıydı. Hevesle çalışanı hiçbir zaman överek teşvik etmezdi. "Ben hata bulmak için buradayım, emrim altındaki subayları övmek için değil" derdi. Övülmeye layık olduğunu hissetmesine rağmen komutanından takdir görmeyeceğini bilen pek çok yetenekli subayın da hevesi kırılırdı.

Komuta ettiğim gemide yönetim şeklimle ilgili olarak yaşanan hoş bir olayı anlatmadan geçemeyeceğim. Başkomutanın uyguladığı disiplin anlayışından tamamıyla farklı olan tarzım yüzünden onun gözde subaylarından olmadığımı da belirtmem gerekir.

Bir gün gemimi resmi bir teftişe hazırlamam emrini aldığımda ve teftişin de bizzat Sir Willam Martin tarafından yapılacağını öğrendiğim zaman oldukça şaşırdım. Kendisinin garip fikirlerinden biri de emrimdeki sınıftan gemilerin –yani birinci sınıf gambot– karaya oturmasını önlemek ve sahilden açıkta yüzdürülmesini sağlamak gayesiyle bunlara çepeçevre su fıçıları bağlanmasıydı. Dolayısıyla bu sınıf gambotların güvertelerinde fıçı bulundurulması emredilmişti. Ben de bu emre uygun hareket ettim. Ancak onun istediği kullanım şekline kesinlikle inanmadığım için fıçılardan, aşağıda anlatacağım gibi, bambaşka biçimde yararlandım.

Teftiş gününün şanslı günlerimden biri olmadığı belliydi. Mürettebatın beslediği küçük bir maymun vardı. Hayvan bu büyük şahsiyetin geçmesi gereken borda iskelesinin yanındaki ağlarda koşuşarak kendini eğlendiriyordu. Alışılmışın dışında bir şeyler olduğunu gören maymun, başkomutan güverteye adım atarken sıçradı ve onun üç köşeli şapkasını kapıp denize attı. Sonra da yaptığı yaramazlığın sevinciyle sesler çıkararak yelken halatlarına tırmandı. Tabii şapka derhal denizden alındı, kurulandı ve ait olduğu yere kondu. Esas itibarıyla hoşgörüsüz olan Amiral bu

olaydan sonra daha da sert bakarak beni fark etmemiş gibi başıyla resmi bir selam verip subaylarla mürettebatı bir araya topladı. Bu iş de bitince güverteyi dolaştı. Sevgili fıçılarının boyanıp filika küpeştesinin iç kısmına muntazam şekilde bağlı olduklarını görünce yüzündeki ifadenin değiştiğini memnuniyetle fark ettim. Bana oldukça nazik bir sesle, "Yarbay Hobart, emirlerime bu derece dikkat ettiğinizi görmekten mutlu oldum" dedi. Bir an onun hakkındaki fikirlerimde acaba yanıldım mı diye aklımdan geçti, ancak ne yazık ki yükselen moralim ve memnuniyetim kursağımda kaldı. Amiral fıçılardan birini, yüzü deliğine değecek kadar yakından incelerken küçük ve sevimli bir av köpeği, kafasını delikten uzatıp bu büyük şahsın burnunu yaladı. O da ben de şoke olmuştuk.

Amiral'in yüzündeki ifade aklımdan hiç çıkmayacak. Hırstan adeta morardı. Kendini şöyle bir toparlayıp filikasının hazırlanmasını emretti ve kimseye tek kelime söylemeden gemiden ayrıldı.

Bu akla gelmedik olaya yol açan şey güverteyi fıçı şeklinde lüzumsuz keresteyle doldurmak yerine onları köpek kulübesi olarak kullanmamdı. Amiral köpeklerden ve her türlü avcılıktan nefret ediyordu. Bu olaydan sonra sanırım benden de nefret etmişti. Ondan hoşlanmıyordum, kendisini bir daha da görmedim.

Hemen ertesi gün Suriye sahillerine doğru hareket emri aldım, arzuladığım da kesinlikle buydu: başkomutandan uzak olmak ve güzel avlar yapmak.

Abluka Yarmak

Kıdemli albay rütbesine terfi edince kendimi rafa kalkmış hissettim. Bir geminin komuta makamına tayin sıramın gelmesi için dört yıl beklemem gerekiyordu. Deniz Kuvvetleri'nin kuralı böyleydi ve bunun dışına çıkmanın hiçbir yolu da yoktu. Ne yapacaktım? Aynı durumda olan birkaç dostuma danıştım. Onlar da benim gibi bu kadar uzun bir süre âtıl kalmak istemiyorlardı. Dolayısıyla boş oturmamak için bazı girişimlerde bulunmayı düşündük.

Sonunda o sıralar Washington hükümetine baş kaldırmış olan Güney Amerika eyaletlerine karşı uygulanan ve hakkında bir hayli konuşulan ablukayı yarmak için plan yapabilir miyiz diye düşünmeye başladık. Bu kararı biz dört genç albay almıştık, ancak gerçek deniz subaylarının böyle bir işe kalkışması şerefimize yakışmayacağı için biz de buna bedenen girişmedik, ama fikren bazı arkadaşları teşvik ettik ve bu işi nasıl yürüttüklerini de bizzat kontrol etmedik. Abluka yarma konusunda benim isteklendirdiğim arkadaşa Roberts diyeceğim ve yaşadığı maceraları şimdi bu ad altında yazıp anlatacağım. Albay Roberts'in ben olduğumda ısrar edenler var. Bunların yapması gereken şey o "kötü kişinin", her kim ise, ben olduğumu ispat etmektir. Aşağıdakiler de Roberts'in anlatmış olduklarıdır!

Amerika'daki son iç savaş sırasında hükümet 3000 milden uzun bir sahil şeridini abluka altına almaya kalkışmıştı. Bununla görevli deniz subaylarının üstün enerjisine

ve çabalarına rağmen sonuç tatmin edici değildi. Charleston, Mobile ve Wilmington gibi büyük limanların girişindeki kaleler Kuzeyliler tarafından tamamıyla ele geçirilinceye kadar da abluka yarmanın önü alınamadı.*

Amerikalı dostlarımızın abluka yarmakla uğraşanları suçlarken fazla sert olmayacaklarına inanıyorum. Girişimciliğe sonsuz saygı ve hayranlık duyarak şunu söylemek isterim: Oynanan bu acı trajedide onlar baş aktör olmak yerine izleyici olsalardı bu faaliyette başı çekerlerdi. Abluka yarma işinde savaşta hissedilen heyecanın olmadığını unutmamak gerekir. Bunu yaparken insan ya sürekli kaçış içinde oluyordu ya da Amerikan kruvazörlerine bile bile yakalanıyordu. En ufak bir direniş korsanlık sayılıyor, karşı koymadan yakalanma halinde ise sadece tekneye yüküyle birlikte el konuyordu.

Komutam altındaki *The Don* isimli tekneyi İngiltere'den getirtmiştim. *Don*, çifte pervaneli istimbotların en iyi olanlarından biriydi. 250 beygir gücünde, 60 metre uzunluğunda, merteği 7 metre olan bu tekne, 400 ton yük taşıyordu. Denizcilikle ilgili hususlarda sürat ve benzeri açılardan şimdiye kadar suya indirilmiş ufak teknelerin en kullanışlısıydı. Mürettebatı biri kaptan, üçü subay, üçü çarkçı ve 18'i ateşçi olmak üzere 28 kişiden ibaretti. Bunların hepsi de İngiliz'di ve ücretleri çok yüksek olduğu için seçilerek alınmış kimselerdi. Aslında Batı Hint Adaları'ndaki savaş gemileri, abluka yarıcıların teklifleri fazlasıyla cazip olduğundan mürettebatlarının görevi terk etmesini önlemekte zorlanıyordu.

Şimdi tekneyi bu işe nasıl hazırladığımızı anlatarak başlamak istiyorum. Kalın seren direklerinin boylarını kısaltarak bunları bir çift hafif yelken direğine dönüştürdük ve aralarındaki dört köşe yelken çekilen uzun direkleri kaldırdık. En öndeki seren direğinde bir gözcü yeri yaptık.

* Amerikan İç Savaşı ve abluka hakkında daha fazla bilgi için Ekler bölümündeki "Amerikan İç Savaşı" başlığına bakınız.



Albay Hobart'ın ABD İç Savaşı'nda abluka yarıcı olarak bulunduğu Wilmington sahili.

Teknenin gövdesi deniz seviyesinden yaklaşık iki buçuk metre yukardaydı. Geceleri mümkün olduğu kadar görülmemek için gövdenin su üstündeki kısmını koyu gri renge boyadık. Filikalar borda tiriziyle aynı hizaya getirildi. Tekneye dumansız kömür (antrasit) yüklendi. Adına "teleskop" denen baca olabildiğince güverte seviyesine indirildi. Ses yapmasın diye istim suyun altına verildi. Aslında kruvazörlerin dikkatinden kaçmak için her türlü hileye başvurmuştuk. Bermuda ile Wilmington arasında pek çok Amerikan kruvazörü dolaşıp duruyordu ve o dönemde Wilmington abluka yaranların en sık uğradığı limandı. Uyguladığımız tedbirlerden söz ederken tekneye yemek için alınan tavukların arasında, abluka yaranın yerini ilan eder korkusuyla hiç horoz olmadığını söylemek isterim. Bu gülünç bir şey gibi görünebilir ama gerekliydi.

Bermuda ile gideceğimiz liman Wilmington'un arası 720 mildi. Akşam gün kavuşurken yola çıktık. İlk 24 saat bizi tedirgin eden bir şey görmedik, fakat ertesi sabah gün ağarırken tam önümüzde büyük bir Amerikan kruvazörü belirdi. Aramız yarım mil bile yoktu. Biz daha tornistan edemeden ateş açarak dosdoğru üstümüze geldi. Neyse ki gelişigüzel attığı mermiler ya tepemizden aşıyor ya açığımıza düşüyordu.

Bereket versin şafak vakti istim üstünde olmamız emri verildiğinden kaçmaya hazır durumdaydık. Düşman rüzgârüstü olduğundan bir anda bastıran yağmurla karışık fırtına da yardımımıza yetişti. Güvertede yükümüz olmadığı için kruvazörü kısa zamanda arkamızda bıraktık. O ise budalaca ateş etmeye devam ediyor, pruvasındaki topları ateşlemek için her defasında yan dönerek süratinden kaybediyordu. Saat sekize geldiğinde hiç isabet almadan menzil dışı kalmıştık. Öğlen vakti dumanı dışında hiçbir şey görünmüyordu.

Kovalamaca bizi rotamızdan fazla saptırmadığı için şanslıydık. Bu gibi kaçışlarda kazanlar aşırı basınçla patlayacak hale geldiğinden kömür tüketimi sorun olurdu. Konfederasyon'un yani Güneylilerin limanlarında kömür yoktu. Sadece odun bulunuyor, bu da bizim işimizi görmüyordu.

Artık çok tehlikeli sulara girmiştik. Her saat direkteki gözcü, gemiler gördüğünü haber veriyor, biz de onlardan uzak kalmak için her yönde manevralar yapıyorduk. Bazen istop edip birinin geçmesini bekliyor, bazen de geri dönüp sonra rotamızı buluyorduk. Neyse ki hiç fark edilmedik ve kovalanmadık. Akşam olduğunda bütün gece rahatsız edilmeden süratle yol katetmeyi ümit ediyordum. Sabahın birine kadar her şey yolunda gitti. Aniden hemen yanımızda bir gemi peydah oldu. Haberimiz olmadan nasıl geldiğini hâlâ anlamış değilim, ama gelmişti işte. Gür bir sesin bize, "Teknedekiler durun, yoksa batırırım" diye bağırdığını duyana kadar onu fark etmemiştik diyebilirim. Her şey bitti gibi görünüyordu, ama küçük teknemizi teslim etmeden önce bir hileye başvurmakta kararlıydım. "Başüstüne efendim, durduk" diye cevap verdim. Aramız 80 metre kadardı. Filikalara adam ve silah alınması için emirler verildiğini duyuyor, suya indirdiklerini ve bize doğru yola çıktıklarını görüyorduk. Gelenler alacakları ödülün coşkusu içinde gülüşüp duruyorlardı. Kancalarla

teknemize dokundukları an haberleşme borusundan makina dairesine "Tam yol ileri" diye fısıldadım ve karanlığın içine ok gibi dalıp uzaklaştık.

O sırada kruvazörde neler olduğunu bilmiyorum; kaptan filikaların bizi ele geçirdiğini sanmıştı da bu yüzden mi yoksa onları sert dalgaların arasından toplamak için mi bizi durdurmaya kalkmamıştı! Bu arada tek bir silah atılmadığını ve zifiri karanlığın en fazla bir dakika içinde kruvazörü gözümüzden sildiğini söyleyebilirim. Büyük şansımız vardı.

Ertesi günümüzü kruvazörleri elimizden geldiğince atlatmaya çalışarak, ama hedefimize de yaklaşarak geçirdik.

Gündüz yaptığımız sağlam gözlemler iskandil ölçümlerimize uyuyordu. Güneş batarken bulunduğumuz mevki Wilmington nehrine girişin 60 mil doğusundaydı. Güçlü bir abluka filosu da buranın açığında seyir halindeydi. 3000 mil uzunluğundaki sahili ablukaya almak gibi neredeyse imkânsız bir görevi üstlenmiş olan Amerikan filosu her cins ve büyüklükte yüze yakın gemiden oluşuyordu, şöyle ki; gerçek savaş gemileri, ele geçmiş abluka yaran tekneler, boşta olan buharlı posta gemileri ve zorla hükümet emrine alınan diğer başka tekneler. Gereken özellikler sürat ve uzun menzilli top taşıma gücüydü. Konfederasyon'un savaş gemileri ise azdı ve bunlara sık rastlanmıyordu. Amerikan gemilerinde genellikle yetenekli subaylar vardı ve iyi komuta ediyorlardı, ancak mürettebat kötüydü. Wilmington önlerinde sahile yakın bekleyen filo otuz kadar gemiden ibaretti ve Cape Clear nehrinin ağzına doğru hilal şeklinde yatıyordu. Bu hilalin merkezi Ford Fisher'e yerleştirilmiş ağır topların menzili dışındaydı, uçları da her iki yandaki sahile yakındı. Böylece oluşan bu hilal eğrisinin uzunluğu da yaklaşık on mil kadardı.

Abluka yaran tekneler bu eğrinin her iki ucunda yatan gemilerin arasından geçmeyi âdet edinmişti. Sahil oldukça

düz ve tehlikeliydi. Orada burada diğerlerinden biraz daha uzun olan bir ağaç dışında herhangi bir nirengi noktası yoktu. Kruvazörler sahilden açıkta, genellikle teknelerin bu geçişine engel olmayacak kadar uzakta demirliydiler. Abluka yaran tekne sahil boyunca kıyıya yakın mesafede ağır ağır ilerleyerek nehir girişinin karşısına yeterince sokulduğuna kanaat getirince teknenin sahile bakan tarafından ışıkla işaret verirdi. Buna sahilin suya yakın bir yerinden, bir de daha içerlerden zayıf bir ışıkla cevap alırdı. Bu iki ışığı üst üste getirmek, nehirden içeri girilecek ağıza ulaşıldı demekti. Sonra da tekne dosdoğru bu ağızdan içeri dümen kırar ve Konfederasyon'un Fisher kalesindeki bataryaları altında demirlerdi. Bu tehlikeli sahil boyunca yol alırken kaybedilen tekneler kruvazörlerin ele geçirdiklerinden daha çoktu. Bir defasında üç teknenin aynı anda yandığını görmüştüm. Tekne karaya otururşa hava aydınlandığında ablukacıların eline geçmesin diye yakılırdı.

Fakat kruvazörlerden sıvışmak için uygulanan bu düzen fark edildi ve birkaç teknenin ustaca yakalanmasıyla son buldu. Bunu nasıl başardıkları hakkında sadece bazı tahminlerde bulunabilirim, ama sanırım şöyleydi: Abluka hattının ucundaki gemilerden biri sahilin çok yakınında demirliyor ve böylece abluka yaranın ancak geçebileceği dar bir aralık bırakmış oluyordu. Teknenin kaptanı süratine ve gözden saklı olduğuna güvenerek bir hamlede bu aralıktan geçiyor ve kruvazörü atlattığı için kendini güvende hissediyordu. Halbuki zavallı sadece bir an için güvendeydi. Öyle bir tuzağa düşmüş oluyordu ki bu durumda tek şansı kıyıya oturarak kaçmak yahut teslim olmaktı. Tekne aralıktan geçer geçmez onu gören kruvazörden bir havai fişek yükselirdi. Hemen ardından kruvazör teknenin izlediği yolu kapatıp geriye kaçmasını önlemek için sahile daha da sokulurdu. Diğer gemiler de önceden planlandığı şekilde tekneyi kuşatırlar, böylece abluka yaranın yakalanması ya da imha edilmesi kesinleşirdi.

Bazı gözü pek kaptanlar teknelerini sahile sürüp ateşe vermeyi becerirdi. Ancak kruvazörlerin filikaları bazen bunu mümkün kılmayacak kadar süratliydi ve üzülerek söylüyorum ki teknelerini imha etmeye çalışanlara çok barbarca ve gereksiz bir muamele yapılırdı. Ayrıca kıyıya vuran tekneden atlayarak kaçmaya çalışanlara çoğu zaman misket ve kurşunla ateş açılırdı. Bana göre bu çok haksızca bir davranıştı. Buna rağmen kruvazörlerin mürettebatına da hak vermek gerekiyordu. Demir atmış gemilerinde bekleyip gözleyerek geçen sayısız zorlu gecelerden sonra hak ettikleri bir ödülü tam ele geçirdiklerini sandıklarında, teknenin sahile sürülüp ateşe verilmesine katlanmak kolay değildi. Zaman zaman değerli kargosu yanıp kül olmuş bir teknenin içi boş demir iskeletini sahilden yedeğe alarak çekmekle yetiniyorlardı.

Söylemiş olduğum gibi küçük teknemle nehir girişine 60 mil kadar yaklaşmıştım. Bahsettiğim alışılmış usül artık mümkün olmadığı ve en azından bunu akıllıca bulmadığım için yeni bir yöntem denemeye karar verdim. Bulunduğumuz mevkiyi gözlemler ve iskandillerle tam olarak tespit ettiğimiz için ablukacı gemilerin doğruca arasından geçerek şansımı deneyecektim. Hava iyice karardığı zaman tekneye tam yol vererek süratle hareket ettik. Ufuk oldukça kapalı ama üstümüz açıktı. Rüzgârla denizin uğultusu motordan çıkan hafif sesi ve vidaların gıcırtısını örtmeye yetiyordu. Bütün ışıklarımız sönüktü, adamların pipoları bile. Direkler güverteye indirilmişti. Eğer o güne kadar bir tekne bu derece gözden saklı hale getirilmişse, işte o gece gemim *The Don* işte tam manasıyla böyleydi.

Abluka hattının dışında yatan birkaç kruvazörü geçtik. Bazısı oldukça yakındı, ama yine de başardık. Her şey yolunda giderken birdenbire dürbünümle tam önümüzde bir geminin ince uzun siluetini gördüm. Pruvamızda çaprazlama yatıyordu. Bize öyle yakındı ki ona görünmeden ne sağından ne de solundan geçmemiz mümkündü. Makine da-

iresine (baş çarkçının olduğu yer) pervanelerden birini tornistan etmesi emredildi ve hemen uygulandı. Küçük tekne bir anda olduğu yerde fırıldak gibi döndü. Bunu gözlerimle görmeseydim bir teknenin bu kadar süratle dönebileceğine inanmazdım. Belki yeri değil ama Symond'un imal ettiği pervanelerle donatılmış bir teknede bunların sağladığı mükemmel dönüş gücüne bizzat şahit olduğumu söylemekten kendimi alamıyorum. 50.000 Sterlin değerindeki mal, sahipleri namına bu sayede kurtuldu. Tahminime göre kruvazör bizi hiç fark etmemişti. En önemlisi bu kadar kısa bir mesafe içinde tornistan yapabilmiş olmamızdı; rotamızdan ancak beş metre kaybetmiştik. Bu dönüşün ardından etrafı gözlemek için istop ettik. Kruvazörü hâlâ ana hatlarıyla belli belirsiz seçebiliyorduk. Karanlığın içine doğru ağır ağır yol alıyor (sanırım sadece rüzgâr gücüyle) ve önümüzü açıyordu. Hiç vakit geçirmeden bu durumdan yararlandık. Saat sabahın biri olmuştu. Dost bir yıldız bize hızla sahile yaklaştığımızı haber verdi. Ancak hava o kadar karanlıktı ki nehre giriş yolunu bulmaktan neredeyse ümidimizi kesmiştik; herkes çok huzursuzdu. Usul usul yol almaya devam ettik ve kısa bir zaman sonra ilerimizde soluk titrek bir ışık gördük. Daha da yavaşlayarak tedbiri elden bırakmadan yaklaştık.

Sokuldukça önümüzde rüzgâra karşı demirlemiş bir geminin ana hatları belirdi. Bunun komutan gemisi olduğunu tahmin ettik. Bize söylediklerine göre bu gemi genellikle nehrin ağzından iki buçuk mil açıkta yatıyor ve sağında solunda sürekli hazır bekleyen kruvazörlere ışıkla olduğu yeri gösteriyordu. Abluka yaranların bu ışığı görüp onu nehrin girişine rehber olarak kullanma girişimi kısa sürede fark edilmiş ve bu gemi her gece yer değiştirmeye başlamıştı.

Bulunduğumuz durumda kendimizi oldukça güvende hissederek tekrardan tam yol ilerledik ve ışık yakan teknenin sağında solunda uzanan abluka hattını olduğu gibi

gördük. Bu gemi dışında diğerleri hazır bekliyordu. Onunla solunda duran geminin arasında bir açıklık olduğunu görünce buradan içeri daldık. Bereket versin süratimizden, bir de iyi kamufle olduğumuzdan dolayı görünmeden sıvışıp geçtik ve karaya doğru yol almayı sürdürdük. Sahilin yakınında sürekli yön değiştiren güçlü bir akıntı olması ve bize yol gösterecek bir ışık ya da nirengi noktası bulunmaması nehre girişin çok dar olan ağzını seçmekte büyük zorluk yaratıyordu.

Artık kruvazör tehlikesinden oldukça uzaktaydık. Bunlar sahilden içeriye, bataryaların yakınına pek sokulmuyordu. Yolculuk boyunca Amerikan hapishanesinin korkusuyla yaşayan kılavuzumuz kendine gelmeye başlamıştı. Etrafa iyice göz attıktan sonra kıyıda köpüklü dalgalardan meydana gelen uzun hattın gerisinde "tümsek" denen kum yığınını görebildiğini söyledi. Nehre girişin nirengi noktası burasıydı.

Bu iyi haber bizlere cesaret verdi ve teknenin sahil tarafında ufak bir ışık yaktık. Sahilden de birbirine yakın iki ışıkla cevap geldi. Bu iki ışığı aynı hat üzerinde gördüğümüz zaman, yahut denizci deyimiyle tek ışık olarak üst üste getirdiğimizde tekne nehre giren kanala gelmiş oluyordu. Kruvazörlerden herhangi bir engelleme ile karşılaşmadan bunu yaparak nehirden içeri girip Fisher kalesinin bataryaları altında sağ salim demirledik.

Artık tam anlamıyla güvende olduğumuz için hemen ışıklar yakılarak yemek yendi ve bol bol rom dağıtıldı. Herkes birbirini kutluyordu. Üç gün üç gece yaşadığımız yoğun gerilimden sonra hissedilen bir rahatlama ve coşku içindeydik. Gün doğarken nehir ağzına sokulabildikleri kadar yaklaşıp demirlemiş yirmi beş kruvazör saydık. Bulunduğumuz yerden bakıldığında bu pek hoş bir görüntüydü. Aralarında olağanüstü bir hareketlilik göze çarpıyordu. Küçük gemiler sahilin kuzeyine doğru yol alıyor, pruvasında top bulunan büyük filikalar (gambotlar) gemi-

lerin arasında gidip geliyordu. Gün ilerledikçe bunun nedeni iyice aydınlandı.

Fisher kalesindeki ağır topların hemen menzili dışında, nehir girişinin kuzey sahilinde yandan çarklı muhteşem bir abluka yaran tekne yatıyordu. Anlaşılan ele geçmemek için gece karaya oturmuştu.

Mürettebatı sahile kaçmış olmalıydı. Çıkan duman onun ateşe verildiğini gösteriyordu ve alevlerin yayılması için biraz rüzgâr yeterli olacaktı. Herhalde gece ablukacı gemiler onun nehirden içeri girebildiğini ya da denize açılarak kaçtığını sanmışlardı. Gün ışığı, sahilde yatan tekneyi göz önüne çıkarana kadar sebep oldukları zararın herhalde farkına varmamışlardı. Yine de onu mümkünse ele geçirmek için hazırlanmakta acele ediyorlardı.

O sırada abluka yaranın mürettebatından ikisi güverteye çıkmayı başarıp tekneyi birçok yerinden ateşe verince içinde bulunan her şey kısa sürede yok oldu. Teknenin gövdesi kor haline geldiğinden borda etmek artık mümkün olamazdı.



ABD İç Savaşı'nda Fisher kalesi çevresindeki abluka yarıcı gemilerden biri.

Sonuçta gambotlar menzilden uzaklaştılar, topçular da Whitworth toplarıyla Fisher kalesine döndüler. Abluka yaranın iskeleti aylarca sahilde yatıp durdu. Bu taraflarda yol alan diğerleri için hiç de kötü sayılmayacak bir nirengi noktası olmuştu.

Bu heyecanlı olayı izledikten ve karaya oturan teknenin mürettebatını da güverteye aldıktan sonra bir rehber tuttuk ve Cape Clear nehrinden Wilmington'a ulaştık.

Küçük teknemizi Wilmington rıhtımına bağladığımız akşamki heyecanı hafızamdan silmem mümkün değil. Aldığımız tebrikler, haberler alıp verirken duyduğumuz heves ve sorduğumuz bir sürü sual: "Tekneyi boşaltmak ne kadar sürer?" "Pamuk yükümüz hazır mı?" "Kaç balya pamuk taşıyabiliriz?" "Diğer abluka yaranlar da başarılı oldu mu?" vs, vs. Ve her sınıftan, her mezhepten aç ve dili damağına yapışmış Güneylilerin ziyaretleri. Çoğu aylardır alkolün her çeşidinden mahrum kalmış bu insanlara yiyip içmek istedikleri her şey bedava dağıtıldı. Bütün bunlara ilaveten yakalanma tehlikesinden uzakta kalmanın keyfi, geceyi rahat bir yatakta geçirecek olmanın o muhteşem beklentisi anlatılamayacak bir mutluluk ve neşe veriyordu insana. Kahvaltıdan sonra pamuk ve tütün balyalarının dağlar gibi yığılmış olduğu nehir tarafındaki rıhtımda mal boşaltma, satış ve mal yükleme faaliyetinin o canlı ve yoğun ortamına katıldık.

Heyecanlı Maceralar

Sadece kendinden bahseden biri olarak görünmek istemem, ama şimdi hikâyemden biraz saparak bizzat uğraştığım ticari girişimlerden söz etmek istiyorum. Abluka yarma işinde herkesin kendi başının çaresine bakması gerektiği bilinen bir husustur. Yoksa boşuna çaba gösterilmiş olur.

İngiltere'den ayrılmadan önce bir Güneyli hanımefendiyle tanışmıştım. Abluka altındaki eyaletlerde yaşayanların en çok nelere ihtiyaç duyduğunu sorduğumda bana, "Tahminime göre korse, efendim" demişti. Ben de bahsettiği mallardan çok miktarlarda almaya karar verdim. Glasgow'a (yola çıktığımız liman) varınca dünyanın her çeşit malını bulmak mümkünmüş gibi görünen büyük bir mağazaya gittim. Bin adet korse talebim genç tezgâhtarı şaşkınlığa uğrattı. Böyle alışılmadık bir istek karşısında roket hızıyla fırlayıp amirine gitti. Onunla pazarlık ederek ertesi gün teslim edilmek üzere korse başına 1 Şilin, 1 Peni'de anlaştık. Aynı zamanda afrodizyak etkisi bulunan 500 kutu deniztarağı hapı ve bir miktar da diş fırçası aldım. Ve sonunda bütün bu değerli mallarımla Wilmington'a ulaştım. Her zamanki nezaketimle önce hanımların ihtiyaçlarını karşılamaya hazırlandım. Ancak etrafta gördüklerim sadece siyah kadınlardı ve üzerlerinde o kadar az giysi vardı ki burada en çok ihtiyaç duyulan mallar hakkında hanımefendinin tavsiyesinde yanılmış olabileceğini düşünmeye başladım. Bir süre bekledikten sonra elim-

dekilere herhangi bir talep olmadığını görünce geminin bordasına üstünde bu hanım eşyasının adı yazılı büyük bir tabela ile iki tarafında destek olarak diş fırçaları bulunan bir ilaç kutusu koymak bile aklımdan geçti. O sırada güverteye bir adam çıkageldi ve alışveriş yapmak istediğini söyledi. Hiç vakit kaybetmeden onu kamarama götürüp üst üste üç bardak konyak içirdikten sonra işi bağladık.

Bunu nasıl yaptığımızı anlatıp okurumu sıkmak istemem, ama korselerin hepsini adet başına 12 Şilin gibi fevkalade bir fiyata alarak bana yaklaşık yüzde 1100 kâr sağladığını belirtmem yeterli sanırım.

Korseleri giyecek hanımefendiler nerede diye sorduğumda hepsinin kıyıdan uzaklara, iç kısımlara gitmiş olduğunu söyledi. Getirdiklerim süslü püslü şeyler değildi, ama umarım işlerine yaramıştır.

Başarımdan dolayı gururluydum, ancak deniztarakları-nı da unutmamıştım. Yaptığı ticaretten az çok heyecanlanmış bu yeni dostumu alışverişe biraz daha devam etmemiz için üstü kapalı biçimde iknaya çalıştım. Deniztarağı haplarını hiç duymadığını söylemesi canımı sıktı. Bunlardan yarım düzine kadar denemesini, güçlendirici etkisini görünce reklamını seve seve yapacağını ısrarla anlattım. Cahil adam bunu anlamamış gibiydi. Konyağını bitirip ceplerini ilikledi ve sahile indi. Ona diş fırçalarından bahsetmek istememiştim, deniztarağını duymamış olan birinin diş fırçasının rahatlığından nasıl haberi olabilirdi? Ben de oturup korselerden elde ettiğim kârı hesaplamaya koyuldum.

Bu işe kendimi iyice kaptırmıştım ki omzumda birinin ağır elini hissettim. Başımı çevirince tüccar dostumu gördüm. Çizmemi, çiğnediği tütünün salyalarıyla sıvadıktan sonra, "Bak albayım," dedi, "sende tabut vidası bulunur mu?" Sorduğu soru beni şaşırttı. Söylediğine göre bu gerekli şeyin Güney eyaletlerinde yapılma imkânı yokmuş. Vidalar olmadan cesetler tabutlarda rahat durmuyormuş, özellikle gömülmek üzere gönderildikleri yer biraz uzaksa.



Abluka yarıcı gemiler, kuşatma altındaki limanlara götürdükleri gıda, giyecek ve mühimmat karşılığında pamuk, kereste gibi kolay paraya çevrilebilir ürünler alıyorlardı.

Bu isteği hakkında, şükürler olsun, bilgim olmadığını söyledim. İngiltere'den bir miktar getirtmem hususunda anlaştık. O da bana teslim aldığı takdirde muazzam bir kâr vaat etti.

Güney'de hemen hemen hiç sanayi üretimi olmamasının yarattığı büyük sıkıntı ve zorluktan söz etmeden geçemeyeceğim. Güney eyaletleri Amerikan Birliği'nin her zaman tarım ve hayvancılıkla uğraşan kesimi olduğundan sanayi ürünleri hususunda sırtını Kuzey'e ve Avrupa'ya dayamıştı. Bu nedenle karadan ve denizden ablukaya alınıp dış dünya ile bağlantısı kesilince ellerindeki ürünlerin pek yararı kalmamıştı. Bu durum Güney'deki halkı inançla savunduğu haklar uğrunda giriştiği şerefli mücadelede genellikle bilinenden daha fazla yıpratmıştı. Şahit olmayanlar yaşanan dehşetin sadece yarısını anlayabilmişlerdi. Davalarının ve Birlik'ten silaha başvurarak ayrılmaya kalkışmalarının doğru olup olmadığı konusunda farklı fikir-

ler vardır. Ancak şu husus inkâr edilemez: Güneyliler güzel ve haklı bir gayeye yakışacak şekilde savaşmış ve her sıkıntıya göğüs germişlerdi. Pek çoğu gayelerinin haklı olduğuna içtenlikle inanmıştı. Lee, Stonewall, Jackson gibi kişiler ve diğerleri inançlarına ters düşen bir davaya katılacak kimseler değillerdi. Öte yandan abluka yaran birinin de bu konuda derinlere inmeye çalışması gereksiz. Dolayısıyla hikâyeme geri dönüyorum.

Okurlarım deniztarağı ve diş fırçalarına ne olduğunu bilmek isterler sanırım. Maalesef Güneyli dostlarıma deniztarağının etkin gücünü denemeleri için gösterdiğim çabalar hiçbir sonuç vermedi. Bunun üzerine onları yanımda Nassau'ya götürmeye (eğer gidebilirsem) karar verdim. Çünkü halkın abluka yararak elde ettiği servetle kendini aşırı derecede yiyip içmeye verdiği bir yerde pazar bulacağımı tahmin ediyordum. Nassau'da deniztaraklarıma karşılık iki kasa Lucifer kibriti veren bir eczacı buldum. Sonuçta kibritleri de Konfederasyon'da fena sayılmayacak bir kârla satabildim. Diş fırçalarım ise Wilmington'da hiç rağbet görmedi. Onları Richmond'a yolladım, orada maliyetinin yedi katına satıldılar.

Spekülasyon maceram böylece sona erdi. Geminin ambarında battaniyeler, ayakkabılar, çeşitli Manchester malları ile üzerinde "hırdavat" yazılı bazı gizemli sandıklar vardı ve bunlar hakkında kimse sual sormuyordu. Sandıkları askeri makamlar teslim aldı. Gemideki mallar boşaltıldı ve yerine ticarette önemli kazanç getiren bir ürünün, yani pamuğun, yüklenmesi için hazırlıklar yapıldı.

Hiç pamuk satın almadım, ama Güney'de yaklaşık yarım kilosu iki üç Peni olan pamuğun Liverpool'da yarım Kron'a satıldığını biliyorum.

Mehtap ortalığı iyice aydınlatmadan bir an önce yola koyularak şansımızı zorlamakta acele ediyorduk. Bu nedenle yükleme işi mümkün olduğunca hızlı yapıldı. Pamuk balyaları önce geminin ambarına bu konuda tecrübe-

li işçiler tarafından yüklendi. Balyalar birbirine öyle yakın istiflendi ki aralarında bir fare dahi saklanacak yer bulamazdı. Ambar kapakları kapatıldı ve güvertenin baş ve kıç tarafında mümkün olan her yere birer sıra balya dizildi. Bu yapılırken kamaralara, makine dairesine ve denizci koğuşuna giriş çıkışlar açık bırakıldı. Sonra da bunların üzerine daha seyrek aralıklarla bir dizi balya kondu. Ardından kaptan ve subaylar için, acentaların baş edemediği bu keratalara hediye olarak birkaç balya daha yerleştirilip geminin yükü tamamlandı. Bu şekilde yüklenen gemi, açılmış pruva yelkeni, gri boyalı gövdesi ve bacasıyla bana göre bir ucuna dimdik sopa sokulmuş kocaman bir pamuk balyasına benziyordu.

Abluka yaran diğer kardeşlerimizin sevinç nidaları arasında Wilmington rıhtımından ayrıldık. Onlar da mallarını boşaltıp yüklemekle uğraşıyorlardı. Nehirde biraz yol aldıktan sonra bir devriye filikası gemiyi arayıp dumanlamak için bize borda etti. Herhalde var olan durumun gerektirdiği bu dumanlama işi beni hayli şaşırtmış, bir cihazla pamuk balyalarını dumana boğmak bana garip gelmişti. Ancak verilen emir buydu, gaye de kaçakları yakalamaktı. Bunu söylemek tuhaf ama sonuç verdiği de ortaya çıktı. Bir saat ya da daha uzun süren bu uygulamadan sonra (hiç de nazik bir iş değildi doğrusu) zavallı bir yaratık yakalandı. Saklandığı yerin darlığından neredeyse ölmek üzereydi. Uzun bir sopayla dürtülerek çıkarılan adamın kaburgaları pestile dönmüş olmalıydı. Duman onu dağlarda yaşayan kızılderilinin rengine boyamıştı. Ayak bileğinden çekilerek gün ışığına çıkarıldı ve aşağılayıcı bir şekilde zincire vurulup filikaya atıldı. Bu keşif kaçağa yardım etmiş olmamız kuşkusuyla az kalsın gemiye de el koymalarına sebep olacaktı. Neyse ki kısa bir tartışmanın ardından yola devam etmemize izin verildi.

Nehir aşağı 20 mil kadar gidip öğleden sonra saat 14.00'te nehrin ağzına yakın bir yerde demirledik. Fisher

kalesi, sualtı setinin dışında yatan abluka filosu tarafından görülmemize engel oluyordu. Hava kararduktan bir süre sonrasına kadar burada bekleyecektik. Demir attıktan sonra sahile çıkıp kalenin bataryalarından düşmanı gözetledik. Genç ve fiyakalı bir Konfederasyon subayı olan komutan abluka yaranların sağlam bir dostuydu. Bize kaleyi gezdirdi. Abluka filosunda 25 gemi saydık. Bunlardan bazıları arada bir menzil içine giriyor, ancak çok yakınına düşen bir top mermisiyle derhal uzaklaşıyormuş.

1200 kişilik garnizonu ve yarı tamamlanmış savunma tesisleriyle Fisher kalesinin içinde bulunduğu zayıf durum bizi ürküttü. Savaşın başından beri herhangi bir zaman 5000 asker azmedip bir gece hücumuyla burasını kolayca alabilirdi. Ele geçirildiğinde kalenin ziyaretim sırasında gördüğümden daha güçlü olduğu muhakkaktı. Ancak o zaman bile garnizonu nispeten küçük, savunması da tamamlanmamıştı. Savaş sona ermeden kısa süre öncesine kadar Fisher kalesine bir saldırı girişiminde bulunulmamış. Bunun büyük ölçüde kaledeki askerin uzun süreden beri gösterdiği cesur mukavemete bağlı olduğunu sanıyorum. Hareket saatimizi gece 23.00 olarak tespit ettik. O sıra nehir ağzındaki setin üstünde su seviyesinin gelgite göre en yüksek olduğu zamandı. Bereket versin mehtap onda batıyordu ve hava çok bulutluydu. Zifiri karanlık bir gece olması için her şey uygundu. Yine de bizi Bermuda'dan ayrıldığımız zamankinden daha çok tedirgin eden iki üç husus vardı.

Bunlardan ilki seti aştıktan beş dakika sonra çok karanlık gecelerde buraya iyice sokulan abluka filosunun neredeyse kucağından geçmek zorunda olmamızdı. İkincisi yüklediğimiz pamuğun getirdiğimiz mallardan daha önemli olmasıydı. Üçüncüsü de ablukadan içeri ve dışarı yapılan bu çifte seferin sağ salim sonuçlanmasıydı, başlıca konu da buydu. Aynı zamanda New York'tan kısa süre önce gönderilen hevesli bir komodorun bizleri yakalamak

için hazırladığı yeni planlardan da söz ediliyordu. Ancak bütün bu sorunları ayrıntılarıyla incelemeye kalkmanın yararı yoktu, dolayısıyla 22.45'te demir alıp nehrin ağzına doğru yola çıktık.

Gelen tekne için denizde uzaktan görülmesi mümkün olmayan zayıf ışıklar daha önce anlattığım şekilde sahile yerleştirilmişti. Bunları geminin kıç tarafında tam bir hat üzerinde, yani ikisini tek ışık olarak gördüğümüzde seti aşacak yere vardığımızı anladık. "Tam yol ileri!" emri verildi ve büyük bir hızla denize açıldık.

Güçlükler hemen baş gösterdi. Kruvazörler nehre girişin yakınına, müstahkem mevkilerden görünmeyen kürekli bir mavna yerleştirmişlerdi. Yaptığı iş nehirden çıkan bir teknenin gitmesi muhtemel yönü, belirlenmiş bir düzene göre fırlattığı havai fişeklerle bildirmekti. Seti aşmak üzereyken mavnayı birden pruvamızda gördük. Sanki devirip üzerinden geçelim diye yerleştirilmişti. 14 mil süratle yol alırken işini bitirmek niyetiyle hareket etseydik pek kaçma şansı olmayacaktı. Dümene geçip yön değiştirdim ve sıyırdık. O kadar yakınından geçmiştik ki mavnanın içine kolayca bir bisküvi atabilirdim. Yan taraftan küreklerin kırılma sesini duydum. Kimsenin ağzından tek kelime çıkmadı.

Hiç de hoş olmayan şekilde üstüne gelen beyaz pamuk dağı mavnayı sıyırıp geçene kadar içindekilerin nefeslerini tuttuğuna eminim.

Korkuyu atar atmaz kendilerine geldiler ve aradan henüz bir dakika geçmişti ki bir havai fişek fırladı. Bunun çok nankörce bir davranış olduğunu düşündüm, ama görevlerini yerine getirmişlerdi ve belki de balıklara yem olmaktan kıl payı kurtulduklarının farkında değillerdi. Havai fişek atılınca yakından bir top sesi geldi, fakat merminin düştüğünü duymadığımızdan bunun kruvazörlere bir ikaz atışı olabileceğini düşündük.

Bir ya da iki mil kadar sahil boyunca yan yan hafifçe doğuya dönük seyir ettikten sonra rotamızı belirleyip dos-

doğru açık denize yöneldik. Zifiri karanlıkta çok yakından birkaç top sesi geldi (ablukacıların zaman zaman birbirlerine ateş edip etmediklerinden pek emin değilim). Bir saat kadar hızla yol aldıktan sonra kendimizi biraz güvende hissettik ve sabah olduğunda iyice uzaklaşmıştık.

Gün ışıyınca yoğun puslu bir havayla karşılaştık. Hiçbir şey görünmüyordu. Saat 08.30'a kadar her şey yolunda gitti, fakat puslu hava açınca geminin kıçından yaklaşık altı mil uzakta yandan çarklı büyük bir kruvazör gördük (yoğun pus altında ona oldukça yakın geçmiş olmalıydık). Bizi fark edince kovalamaya başladı. Çeyrek saat kadar yol aldıktan sonra ağır yükümüzle bize yetişeceği açıkça ortaya çıktı. Üstelik kovalama için önümüzde uzun bir gün olduğundan durum kötü görünüyordu. Geminin kıçını suya daha çok batırmak için bir miktar pamuğu oraya taşıdıksa da kruvazör sürekli şekilde aramızdaki mesafeyi kapatıyordu. O sırada tuhaf bir olay bir süre bize yardımcı oldu.

Gulf Stream akıntısının sakin havalarda ve dalgasız denizde iç ve dış kenarlarındaki hafif dalgalanma ile açıkça belli olduğu gemiciliğe ait kitaplarda yazar. Bir mil kadar önümüzde dalgacıkların kaynaştığını görünce bunların kitaplarda bahsedilen olduğunu tahmin ettik. Yanılmamışız. Onları aşar aşmaz Gulf Stream yönünde dümen kırdık. Akıntı burada saatte iki ila üç mil arası süratle yol alıyordu. Bizim rota değiştirdiğimizi gören kruvazör de aynısını yaptı, ancak akıntının kenar dalgalarını aşmadı. Bu şekilde tutturduğu rota onu bir süre akıntının uzağında bıraktı. Sonuçta kitaplarda bahsedilen gözlemlerin doğruluğu ortaya çıktı. Kruvazör akıntıya girene kadar onu geride bıraktık ve aramızdaki mesafe böylece en az yedi mile çıktı.

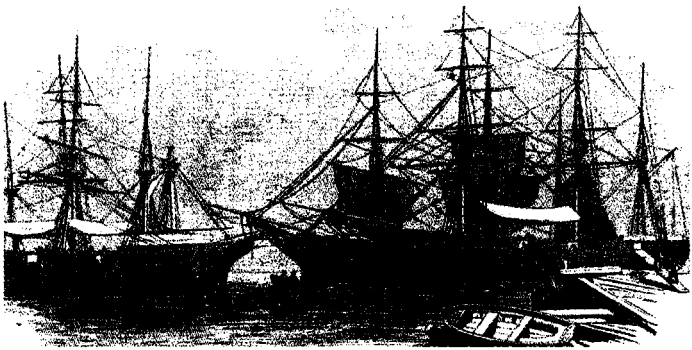
Öğlen olmuştu. Düşman tekrar yaklaşmaya başladı. Saat 17.00'ye geldiğinde aramız üç milden uzak değildi. 18.00'de pruvasındaki topuyla zararsız bir ateş açtı, mer-

miler oldukça gerimize düşüyordu. Güneş saat 19.00 gibi batmaya başladı. Bu arada kruvazör o kadar yakınımıza geldi ki attığı iki üç mermiyi üstümüzden aşırmayı başardı. Düşman muntazam bir hızla sokuluyordu.

Şans yardım etti ve gece çökmeye başlarken hava iyice bulutlandı. Batıda ufkun altına inmekte olan mehtabın karanlık tarafındaydık. Ay arada bir bulutlardan sıyrıldığı zaman kruvazörün bütün faaliyetini görmemizi sağlıyordu. Onlar ise aramız bir milden fazla olmamasına rağmen bizi seçmekte zorlanıyor olmalıydılar. Bu süre zarfında top atmaya devam etti. Sanırım korkup durmamızı bekliyordu. Hız kesmeden aynı rota üzerinde yola devam etseydik hiç kuşkusuz yakalanırdık. Bu nedenle rotamızı iki derece batıya çevirip biraz daha yol aldıktan sonra istop ederek sessizce bekledik. Sualtına istim salarken bacadan ne bir kıvılcım ne de duman yükseldi. Düşmanımızın nihayet geçip gittiğini gördüğümüzde tarifsiz bir mutluluk duyduk. O ise hayal ettiği bir gemiye hâlâ ateş edip duruyordu.

Bu olağanüstü heyecanlı bir kovalamaca ve kıl payı bir kaçış olmuştu. Bizleri New York hapishanesinden sadece ve sadece gecenin karanlığı kurtarmıştı. Kaçarken gemiyi zorlamamız yüzünden kömür stokumuz korkunç derecede azalmıştı. Abluka altındaki Bahama Adaları'ndan kaçış için elde bir miktar stok kalsın diye kömürü mümkün olduğunca az kullanmak zorundaydık. Çok açıkta seyrediyorduk. Wilmington ile Bermuda arasındaki kruvazör hattını geçtikten sonra İngiltere'ye ait olan Nassau ve çevresindeki adalara kadar pek korkumuz kalmamıştı. Ancak Amerika sularının 500 mil uzağında olmasına rağmen buralarda da iki ya da üç adet süratli Amerikan gemisi dolaşıyordu.

İtiraf etmeliyim ki ablukayla ilgili kanunlar hakkında bilgim yoktu. Abluka altındaki limanlardan 500 mil uzakta uygulamaya imkân tanıyan, gerekli cezaların verilmesini sağlayan bir kanun varsa bile olduğundan habersizdim.



Abluka yarmaya çalışan pek çok gemi Wilmington'da Kuzeyli gemiler tarafından yakalanarak onlara el konulmuştu.

İngiltere ile sulh içinde olan bir ülkeye ait savaş gemilerinin buradaki limanların dışında dolaşmasına, her türlü ticaret gemisini abluka yaran olmasından kuşku duyarak durdurup aramasına, yakaladıklarını yargılamak üzere New York'a göndermesine göz yumulmasını çok garip buluyordum. Üstelik abluka yaran tekneleri sahilin çok yakınına kadar kovalayıp ateş açıyorlardı. Hatta bir defasında atılan mermi bir balıkçı köyüne isabet etmiş ve bu olay Nassau limanında demirli yatan bir İngiliz savaş gemisinin gözü önünde olmuştu. Artık iyice anlaşılır kanunlar çıkarılıp kuralların ortaya konma zamanı geldiğine eminim. Aksi halde bu gibi marifetler yakın ya da uzak bir gelecekte kanun yapanlara geri tepecektir.

Gemide çok az kömür kaldığından Bahama Adaları'nın bize en yakın ucuna gitmeye karar verdik. Böylece kruvazörlere görünmeden bu adalar grubunun kuzey ucundaki Green Turtle Quay Adası'na ulaştık. Küçük bir İngiliz kolonisinin yaşadığı bu ada tuhaf bir yerdi. Buraya geldikten az sonra kruvazörlerden biri sahili yalayarak gelip yakınımızda durdu. Bu hiç de hoş değildi. Kayalığın içinde olmamıza rağmen adanın dışında bize bir milden az bir mesafede dikilmiş bekliyordu.

İştah kabartan bir yem gibiydik, ama bizi kapmak oldukça riskliydi. Bulunduğumuz yer önemsiz bir liman da olsa, neticede bir İngiliz limanıydı ve Amerikalı kaptanın bu limanda yatan bir gemiye (abluka yarmış pamuk yüklü bir tekneye bile) el koymak hususunda kesin karar veremediğini sanıyordum. Kruvazör adanın nereye ait olduğunu araştırmaya kalkarsa buranın milliyetini belli etsin diye bir direğe teknemizdeki büyük İngiliz bayrağını çektik. Bizleri bir süre hevesle gözledikten sonra ağır ağır uzaklaşması bizi rahatlattı. Ertesi gün Nassau'dan gönderilen kömürü gemiye yükleyince demir alıp adalara ve mercan kayalarına yakın bir rota izleyerek yola koyulduk. Nassau limanına yönelerek buraya salimen vardık. Ablukadan içeri ve dışarı yaptığımız bu yolculuk, Wilmington'da yük indirip bindirme süresi dahil, 16 gün sürmüştü.

Genelde sakin olan ve pek uğranmayan bu küçük yerin durumu hakkında uzun açıklamalara girişecek kadar bilgi sahibi değilim. Buranın sadece en göze çarpan özelliklerinden bahsetmek istiyorum. Nassau, Wilmington'dan çok farklıydı. Şöyle ki Wilmington'a oldukça büyük bir yoksulluk ve ıstırap hâkimdi. İnsanların kafasının içi türlü sorunlar ve kaygılarla yüklüydü. Nassau'da ise, benim anlattığım dönemde, her şey tozpembeydi. Herkes mutluluk ve refah içinde görünüyordu. Uzak görüşlü, ileriyi düşünen kimselerle karşılaşıyordunuz. Bunlar Amerika'da savaş sona ererse diye, ki bu mümkündü, küplerini doldurmakla meşguldüler. Güney'in davasına güçlü bir hayranlık besleyen bazıları da fevkalade kâr beklentisi içinde son kuruşlarına kadar Konfederasyon hisse senetlerine yatırım yapıyorlardı. Kaygısız ve düşünceden yoksun olanlar ise günbegün yaşayıp dolarları kazandıkları hızla harcıyor, fakat bu dönemin benzerini bir daha göremeyeceklerini unutuyorlardı. Abluka yaran teknelerin coşkulu kaptanları, subayları, sarhoş ve hava atan mürettebatı, kurban arayan dolandırıcılar, Kuzeyli casuslar, serbest bırakılmış ve bir

işe yaramayan küstah zenciler –bütün bu insanların hepsi bir arada ilginç bir kalabalık oluşturuyordu.

Abluka yarma dönemine kadar Nassau halkı, bazı istisnalar dışında, geçimlerini gemi enkazcılığı gibi güvenilir olmayan ve biraz da karanlık işlerle sağlıyordu. Bu nedenle şimdi, dünyanın diğer yerlerindekiler gibi, onların da başı dönmüştü. Tahmin edileceği üzere hayat aşırı pahalıydı. Abluka yaran bir teknenin kaptanı bir ayda valinin maaşı kadar büyük bir gelir sağlayabiliyordu. Fiyatlar öyle artmıştı ki burada yerleşmiş olan Batı Hint Adaları alayının subayları ek ödenek istemek zorunda kalmışlar ve sanırım bu istekleri de karşılanmıştı. Önceleri harap durumda büyük bir bina olan otel şimdi muazzam kazanç getiriyordu. Nassau'nun altın dönemi öncesinde mütevazı bir sent nasıl harcanıyorsa, şimdi her şeye kadir olan güçlü dolar da aynı rahatlıkla harcanmaya başlamıştı.

Karanlık geceler geri gelene kadar burada kalmak zorunda olduğumuzdan keyfimize bakıyor ve ortamın sunduğu her yenilikten büyük zevk alıyorduk. Patronumuzun acentası her türlü eğlenceyi bize çok cömertçe bedavaya sağlıyordu. Bütün bunlardan dolayı da Nassau bizler için büyük bir neşe kaynağı olmuştu. Öyle ki bir diğer göreve hazırlanmak üzere çağrıldığımızda adeta kederleniyorduk. Aslında abluka yarma işinde, eğer şans her zaman yüzünüze gülmüşse, geçmişi hatırlamak geleceğe bakmaktan daha tatlıydı.

Charleston'u Ziyaret

Her şey hazır olunca Nassau limanından yola çıktık. Çok geçmeden yine tehlikeli sulara girmiştik. Zaman zaman uzaktan uzağa kovalandık – başımızdan geçenlerden sonra bunlar bizim için çocuk oyunuydu. Yolculuğun üçüncü akşamı karanlık çöker çökmez abluka filosunu yaracak yere gelmiştik. Mehtap saat 24.00'te çıktığı için bizi aydınlatmadan limana girmemiz çok önemliydi.

Maalesef kruvazörlerden kaçınmak için sık sık rota değiştirmeye yahut istop etmeye mecbur kalınca geciktik. Öyle ki abluka hattına yaklaşırken dolunayın üç çeyreği büyüklüğünde muhteşem bir mehtap çıkarak her yeri gündüz gibi aydınlattı. Böyle parlak bir ışık altında ilerimizdeki kruvazör hattının arasından geçmek delilikti. Zaten bu kadar aydınlıkta hareket halinde olmak bile tehlikeliydi. Biz de kruvazör hattının en sol ucundan karaya doğru dümen kırdık. Bunu başardıktan sonra da sahilin oldukça yakınına sokularak demirledik.

Kumsala bu kadar yakın olmaya cüret etmemizin bazı nedenleri vardı. Böylelikle alçak kum tepelerinin adeta bir parçası gibi görünecektik. Bu tepeler aşağı yukarı teknenin yüksekliğinde ve rengindeydi. Üstündeki ağaçlar ise baca ile direği kısmen gizleyen bir fon oluşturuyordu. Gözden iyice saklanmış olmalıydık ki aradan bir saat geçmeden bir gambot kıyı boyunca yaklaşarak kumsalın çok yakınına kadar geldi. Soluğumuzu tutmuş, geçip gitmesini ümit ederken hizamızda, yattığımız yerin biraz dışında demir

attı. Bize öyle yakındı ki, değil verilen emirleri, güvertesindeki sıradan konuşmaları bile duyuyorduk. Gambottan tabanca atılsa mermisi bize rahatça ulaşabilirdi. İçinde bulunduğumuz durum fevkalade tatsızdı. Gün ağarmasına sadece iki saat kaldığından burada duramazdık. Demir almaya kalksak mutlaka duyulurdu. Ancak kaçmak için teknede yeterince istim vardı. Gambotun istim ateşi gücünü biraz kaybetsin diye bir süre bekledik. Sonra da zinciri güvertede tutan pimi yerinden çıkarıp palamarı yavaşça suya bıraktık. Ardından teknenin pruvasını deniz yönüne döndürmek için makinelerden biriyle tornistan yaparken diğeriyle hareket ettik.

Ancak tekne turun daha yarısını tamamlamadan dibe oturdu. Duyduğumuz korkuyu tahmin edin (pruvamız sahile dönük yatıyorduk, şimdiyse kumsala paralel, neyse ki doğru yöndeydik yani gambot ardımızda kalmıştı). Tam hız verip engeli zorlamaktan başka yapacak şey yoktu ve iki üç sadmeden sonra aşabildik.

Kumsal boyunca biraz yol aldık ve durup gambotu gözledik. Olduğu yerde bir saat kadar bekledikten sonra demir alarak aksi yönde gözden kayboldu. Bunun üzerine sahilin iç kısımlarına doğru biraz daha ilerledik ve tekrar demir attık. Gün ağarmak üzereyken yola çıkmak hiç kuşkusuz ele geçmekti. Biz de küçük teknemizi mümkün olduğu kadar görünmez hale getirmeye çalıştık ve şansımıza güvenip ertesi gün olduğumuz yerden kımıldamadık. Uzakta birkaç kruvazör gördükse de talih bize güldü ve mucizevi bir şekilde hiçbirinin dikkatini çekmedik.

1863'ün Noel gününü işte böyle, hepimiz endişeyle dolu geçirdik. Teknedeki yükü burada boşaltabilirdik, ama sahil berbat bir bataklıktı ve pamuk yüklemek için zaten Wilmington'a gitmeye mecburduk.

Gece olurken demir alıp nehrin girişine doğru hareket ettik. Bu girişi bulunduğumuz yerden doğru tespit ettiğimiz için bulmakta herhangi bir sorunla karşılaşmadık. Sa-

dece sahile yakın küçük bir gambottan bir borda ateşi yedikse de mermi üstümüzden geçip gitti, hepsi bu. Saat 23.30'da demirleyeceğimiz limana vardık ve ikinci yolculuğumuz da böylece sona erdi.

Uzun süredir devam eden ve büyük tahribata yol açan kuşatmanın altındaki Charleston'u bu defa görmeye kararlıydım. Tekneyi sahibinin temsilcisine teslim ettikten sonra trende yerimi aldım. Boşaltma ve pamuk yükleme işlerini o yürütecekti. 225 kilometrelik bu yola hayatımın en sefil geçen 36 saatini harcayarak Güney Carolina'nın başkentine, daha doğrusu yakınlarına ulaştım. Tren herhalde kendinden utandığı için istasyona üç kilometre kala sessizce raydan çıkıp bir otlağın içine daldı. Yolcular hayatlarından hiç de şikâyetçi görünmüyorlardı; eşyalarını omuzlayıp şehre doğru yürümeye başladılar. Ben de bavulumla onlara katılarak uygun bir saatte şehrin tek oteline vardım. Bana ancak yarım oda verebileceklerini söylediler.

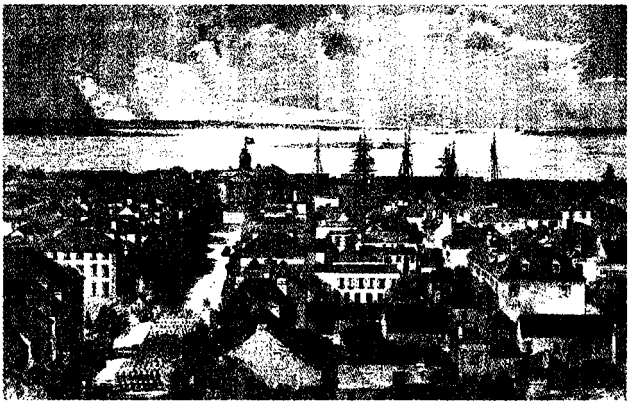
Zenci bir garson yemeğin kahve salonunda olduğunu ve kendi başımın çaresine bakmazsam günün geri kalan kısmında yiyecek bir şey bulamayacağımı ima edince alelacele sözünü ettiği yemek salonuna daldım. İki uzun masanın üstü o sıralar Charleston'da bulunabilecek en lüks yiyeceklerle donatılmıştı: sözüm ona sığır eti parçaları, haşlanmış mısır, bir de tavuğa benzer bir şeyden kalıntılar –sonuncusu için geç kalmıştım. Hiç de iştah verici olmamalarına rağmen bunları suyla ya da şekersiz kahveyle mideye gönderdim. Ne de olsa insanın beslenmeye ihtiyacı var, ben de bunu yaptım.

Beni General Beauregard'ın maiyetindeki bazı subaylara tanıtan mektuplarla karargâha gittiğimde olağanüstü bir nezaket ve saygıyla karşılandım. Bir emir eri beni kulenin tepesine çıkardı. Buradan şehri kuşatan orduyu, ablukaya alan filoyu ve savunma mevzilerini görmek mümkündü. Düşman bir topçu bataryasını şehrin sekiz kilometre uzağına henüz yerleştirmişti. Beş adet büyük

çaplı Parrot topundan oluşan bu batarya ilk o gün ateş açtı. Böyle muazzam bir menzilden atılan mermiler bazen şehrin üstünde patlıyor bazen de içine düşüyordu. Ancak yaptığı hasar fazla değildi. Topların menzil açısı çok büyük olmalıydı. Her birinin bir hafta ya da ona yakın bir zaman ateş ettikten sonra parçalandığını söylediler. Talihsiz Sumter kalesi aylar boyu dövüldükten sonra susturulmuştu. Burasını kahramanca savunanlar sonuna kadar dayanmış ve yenilgiyi ancak Charleston boşaltılmadan birkaç gün önce kabul ettmişlerdi. O sıralarda batı sahilinin tamamı düşman elindeydi. Wagner bataryası da tarihin en muhteşem savunmalarından birini yaptıktan sonra yenik düşmüştü. Bu batarya Güneylilerin elinde olduğu sürece Sumter kalesine destek vermiş, düşmanın yaklaşmasını olabildiğince önlemişti. Fakat ele geçtikten, daha doğrusu tahrip edildikten sonra kalenin o güçlü cephesi bataryalardan ve gemilerden açılan top ateşiyle çökertilmişti.

Etrafı suyla çevrili olduğundan taarruzla kaleyi almak nerdeyse imkânsızdı. Öğrendiğime göre son zamanlarda buna girişenler hep imha edilmişti. Kale yerinde duruyor, sadece direndiğini göstermek için asık çehresiyle arada bir ateş ediyordu. Onu ablukaya, yani ateş altına alan filo, limana girişin batısında demir atmıştı ve kaleye oldukça yakındı. Doğusunda ise Güneylilerin dehşet saçan bataryaları filonun fazla yaklaşmasını engelliyordu. Bu satırları yazdığım sırada Charleston'a abluka yarma faaliyeti nerdeyse sona ermişti. Bunun nedeni kruvazör engeli değildi. Kuzey donanmasının şehre yaklaşmasını önlemek için Güneylilerin limanı mayınlar ve güçlü silahlarla bir ağ gibi mükemmelce örmüş olmasıydı. Bunların arasından geçiş yerlerini bilen pek az kimse vardı.

Saldıranların ve savunanların durumunu güzelce izledikten sonra kuleden inip Sumter'deki (şimdi adı Gibraltar) bir top bataryasını ziyaret ettim. Son zamanlarda ab-



ABD İç Savaşı sırasında Charleston kenti ve limanı.

lukayı yararak getirilen iki adet büyük çaplı Blakely topu da buraya yerleştirilmişti. 330 kilo ağırlığında mermi atan bu toplar gerek tasarım gerekse kullanım açısından bir şaheserdi. Ne yazık ki bunların atış için doldurulma talimatları İngiltere'den toplarla birlikte gelmemişti. Bu yüzden bunlardan biriyle yapılan ilk atışta top doğru doldurulmamış ve namluya mermi süren kısmı çatlayarak ıskartaya ayrılmıştı. Diğeri ise uzak mesafelerdeki hedefe hatasız atış yaparak iyi hizmet veriyordu. Burada pek çok ilginç şeyler gördüm. Ancak kalemi benden güçlü olanlar bu uzun kuşatmayı ayrıntılarıyla zaten anlattılar. Bir tarafta insan zekâsının ya da paranın mümkün kılacağı her türlü modern silahlar kararlı ve cesur askerlerin elindeydi. Diğer tarafta ise kötü silah ve barut, kötü erzak yani her şeyin kötüsü vardı. Güneylilerin tek dayanağı umutsuz bir cesaret ve duyulmadık bir fedakârlıktı.

Sherman'ın neredeyse hiç karşı konulmadan ilerleyişi ülkenin güçsüzlüğünü ortaya çıkarınca, zavallı Güneyliler güttükleri davanın ne kadar ümitsiz olduğunu o zaman görmeye başladılar. Hatta benim gibi yabancılar bile o dönemin heyecanıyla öyle bir coşku içindeydik ki kendini

açıkça belli eden gerçeğe gözlerimizi yummuştuk. Onlar kadar savaşçı ve dayanma gücü olan insanların yenileceğine inanmıyorduk. Baştakilerden bazıları facianın yaklaştığını aylar öncesinden mutlaka görmüşler, fakat bu düşüncelerini açıklamaktan kaçınmışlardı.

Otele döndüğümde burasını kendini tütüne (onları avutan tek şey) vermiş her sınıftan insanla dolu buldum. Tütün içmenin kötü bir âdet olduğunu söylemek kolaydır. Her gün yiyip içip karnını dolduran, ağzından purosu ya da piposu eksik olmayan lüks içinde yaşayanlar için bu doğru olabilir. Onlar Tanrı'nın zorluk çekenler avunsun diye yarattığı bu muhteşem uyuşturucuyu kötüye kullanıyorlar demek haksızlık olmaz. Eğer bir insan zihnen ya da bedenen ağır şartlar altında çalışıyor ve hayatta kalmasına ancak yetecek gıda ve içecek olarak sadece su ile besleniyorsa ona tütün verin, değerini bilecektir. Üstelik tütün kendisine gerçekten iyi de gelecektir. Düşünceme göre tütünün ölçülü kullanılması zararsızdır hatta çok defa yararı vardır, fakat anlattığım şartlar altında değerine paha biçilmez.

Akşam otelde bir Konfederasyon deniz subayı ile tanıştım. Bana puro şeklinde acayip bir tekneyle abluka filosunu o gece altüst edecek bir girişimde bulunacağını söyledi.

Anlattığı istimle çalışan 20 metre uzunluğunda, 2,5 metre eninde pervaneli bir tekneymiş. Önemli görevine hazırlanmadan önce limanda sadece 60 santimi suyun üstünde görünecek şekilde yatıyormuş. Puroya benzeyen bu gövdenin her iki ucunda bir insanın içine girip çıkabileceği bir açıklık ya da lombar ağzı varmış. Pruvasından uzun bir demir kiriş uzanıyor, bunun da ucunda düşman gemisinin bordasına dokunduğu zaman patlamaya hazır bir bombası bulunuyormuş.

Mürettebat yukarıda bahsedilen lombar ağızlarından birinden teknenin içine girince bunların kapakları sıkıca kapatılırmış. İçerden birtakım düzenlemelerle tekne su se-

viyesinin on beş santim kadar altına batırılarak, bacanın sadece ufak bir kısmı suyun üstünde kalıyormuş. İstim ve duman su altına salınıyor ve tekne bombasıyla birlikte tamamen görünmez oluyormuş.*

Subay teknesini bu şekilde tarif ettikten sonra iyi geceler dileyerek tehlikeli yolculuğuna çıktı. Ertesi akşam onunla tekrar karşılaştım. Sessizce piposunu içiyordu. Neler olduğunu merakla sorduğumda büyük bir soğukkanlılıkla şunları anlattı: Yedi kişiden oluşan mürettebatla tekneye binmişler, bir süre her şey saat gibi düzenli gitmiş; teknenin içine girip lombar ağızlarını kapatarak gereken derinliğe inmiş ve hedefe doğru hareket etmişler, fakat hiç su geçirmemesi gereken ön kapaktan bir anda içeriye su dolmaya başlamış ve derhal dibe batmışlar. Nasıl kaçtım bilemiyorum, dedi. Tekne dolunca suyun girdiği delikten çıktığını tahmin ediyordu. Diğer zavallıların hepsi boğulmuştu, ama bunun üstünde durmuyordu. O sıralarda insan hayatı fazla önemli değildi. Tekne sonradan çıkarıldı; mürettebatın cesetleri hâlâ ambardaydı. Tahminime göre içinde yeterince hava olmasından dolayı suyun altında iki-üç saat kalabiliyordu. Belki de bacadan içeriye hava vermeyi sağlayan bir usul uygulanmıştı. Her şeye rağmen o gece başarılı olsaydı filo bir hayli zarara uğrar ve kayıp verirdi. Abluka filosu becerikli Güneylilerin her türlü silahları, torpidoları, gemileri ateşe veren tekneleri vs ile sürekli taciz edilmekteydi. Bu insanların verimli hayal gücü hiç durmadan yeni bir şeyler icat ediyordu.

Daha sonraları aynı subaya benzeri bir görev verildi ve gösterdiği gayret, elde ettiği başarı ile taçlandı. Yukarıda tarif ettiğim şekilde sualtı teknesiyle karanlık bir gece yola çıkarak bombasını abluka filosundan bir geminin pruvasında infilak ettirmiş. Bu öyle büyük bir hasar meydana

* Bu ilk denizaltılarla ilgili daha fazla bilgi için, Ekler bölümünde "Amerikan İç Savaşı" başlığı altındaki "Amerikan İç Savaşı ve ilk denizaltılar" kısmına bakınız.

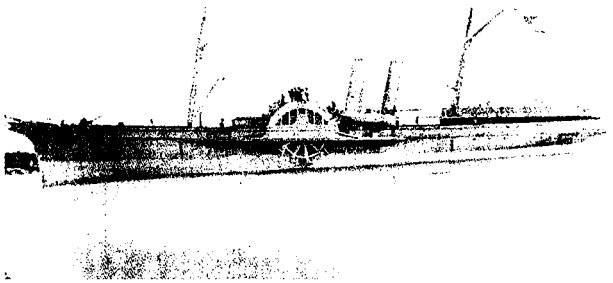
getirmiş ki gemiyi batmaktan kurtarmak için sahile çekmek zorunda kalmışlar.

Charleston'da neler görüp neler yaptığımın hikâyesine son vermeden savaş zamanı kanunların ne kadar az önemsendiğini gösteren bir olaydan bahsetmek istiyorum. Burayı terk etmeden önceki sabah ceketimin fırçalanıp çizmelerimin boyanmasını istedim. Onları odamın önündeki bir iskemleye koyduktan sonra biraz kestirmek için yatağıma döndüm. Kalkınca hepsini temizlenmiş bulmayı ümit ediyordum. Aşağı yukarı bir saat sonra giyinmek için kalktım. Zili birkaç defa çaldımsa da cevap alamadım. Bunun üzerine kapıyı açıp koridora bir göz attım. Ne göreyim! Adamın biri elbisemi koyduğum iskemleye oturmuş çizmelerimden birini ayağına geçirmeye çalışıyor. Yarıya kadar giymiş sonra da ayağı sıkışıp kalmış. Onu gördüğümde ne yapacağını bilmez bir haldeydi; çizmeyi ne giyebiliyor ne de ayağından çıkarabiliyordu. Zavallı çizmemle sanki düşmanıymış gibi azgın bir boğuşma içindeydi, küfredip duruyordu. Öfkesini körüklemeden ona yumuşak bir lisanla çizmeler benim deyince bu defa hiç de hoş olmayan sözlerle hırsını benden çıkartmaya kalktı. İnsanın bu günlerde ortada bulduğu herhangi bir şeyi alıp sahiplenmeye hakkı olduğunu, onları istemekle yaptığım bu küstahlığa şaştığını söyledi. Ancak bu Allah'ın belası şeyler ayağına uymadığı için onları alabileceğimi söyledi. Çizmeye bütün gücüyle asılarak çıkardı, ben de alıp odama kaçtım. İyi ama ceketim nerdeydi? Bunun cevabı yoktu, evet nerede? Aşağı inip otel sahibine acıklı hikâyemi anlattım. Başıma gelenlere gülerek ceketimin bulunmasının ümitsiz olduğunu söyledi. Wilmington'a seyahat edebilmem için bana ödünç bir kıyafet vermeyi teklif edince bunu seve seve kabul ettim.

Hiç Yakalanmadan

Wilmington'a döndüğümde teknemin yola çıkmaya hazır olduğunu gördüm ve komutayı ele aldım. Nehir aşağı hareket ettik. Daha önce de olduğu gibi dumanlama ve arama sıkıntısından geçtik. Bu defa teknede hiç kaçak yakalanmadı, ama yine de biri varmış. O da yola koyulduktan 24 saat sonra yamyassı ezilmiş bir halde ortaya çıktı, nerdeyse ölüyormuş. Sonra da Fisher kalesinin altında demirleyerek karanlığı bekledik. Gelgit nedeniyle su seviyesinin nehir ağzındaki setin üstünde en yüksek noktaya geldiği zaman hareket ettik ve tam yol denize açıldık. Sular oldukça çalkantılı ve kabarıktı ama bunun bize her zaman yararı oluyordu. Kabaran dalgalardan söz ederken aklıma bir başka türlü "kabarmak" geldi. Bu defa teknede bir yolcumuz vardı. Wilmington'dayken bu arkadaşımız "avcılık" hakkında, herhalde bu konuda hiçbir şey bilmediğimi sanarak, büyük laflar edip durmuştu. Bize avlarda başından geçen maceraları uzun uzun anlatmış, arazide hendeklerin fundalıkların üstünden sıçrayarak geçmenin heyecanından bahsetmişti. Abluka yarma işini ve ufak tefek dediği risklerini son derece küçümsediği belliydi. Seti aşıp yola koyulduktan sonra hafif esen rüzgâr ve suların çalkantısı tekneyi bir aşağı bir yukarı oynatmaya başlayınca buna benzetme yaparak "aynen avdaki gibi" dedi.

Bu söz ağzından henüz çıkmıştı ki bir Kuzeyli gambot bize borda ateşi açtı ve önümüzü kesmeye kalkıştı. Arkadaşım eğlencenin bu faslının hiç de "avdakine benzemedi-



Albay Hobart'ın abluka yarıcılıkta kullandığı ve büyük ün sağladığı buharlı gemisi The Don.

ğinin" farkına varmış olmalı ki geri dönüp kalenin topları altında demirlemem için şiddetle ısrar edip durdu. Sonra da aşağı inip kayboldu. En azından bana bir daha avcılık hakkında ağzını açmadı.

Hikâyeme dönersek, denizin dışarda bir hayli kabarık olması işimize yaramıştı, zira sete çok yakın tetikte bekleyen bir gambotla neredeyse çarpışacaktık. Tornistan edip geri dönmeye çalışmak faydasızdı. Böyle yapsaydık kuşkusuz kumsala sürüklenerek yakalanacak ya da imha edilecektik. Bu zor durumda bir hamlede geçerek gambotun ateş açmasına ve olacaklara katlanmaktan başka çare kalmamıştı. Ondan daha süratli olduğumuzu biliyordum. Bu nedenle geri dönmek yerine bu tehlikeyi göze almak endişemi azaltmıştı. Derhal tam yol fırladık. Gambot bize yaklaşık 50 metre mesafeden borda ateşi açtıysa da bacadan içeri giren bir mermi dışında diğerlerinin hepsi üstümüzden geçti. Gemideki deniz piyadeleri de bizi görebildikleri sürece yoğun tüfek ateşine tuttular, fakat adamlarımızdan sadece biri hafifçe yaralandı. Diğer gemilere işaret vermek için gambottan havai fişekler atılması üzerine bunlardan ikisi üstümüze doğru hareket etti. Allahtan yerimizin tespitinde hatalı oldukları için bize pruvamızdan değil de

yandan sokulmaya çalıştılar. Onlar da ateş açtı ama herhangi bir zarar görmedik. O sırada önümüzde hiçbir tekne görünmüyordu. Muazzam bir süratle yol alarak arkamızda bizi boş yere yakalamaya çabalayan bu tehlikeli refakatçilerimiz kısa sürede üç dört gölge haline dönüştüler. Ancak havai fişekler ve top sesleri diğer birkaç ablukacıyı yolumuzu kesmek üzere harekete geçirmişti ve bir an geldi kendimizi iki kruvazörün arasında bulduk. Her ikisi de bizden tabanca atışı mesafesindeydi. Sandviçin arasındaki et gibiydik. Teknemize o kadar yakındılar ki birbirlerini vurmaktan çekindikleri için ateş edemiyorlardı. Onlardan süratli olmamıza şükredip ikisini de geride bıraktık. Tek bir defa olsun ateş edememişlerdi.

Denizde şiddetli dalga olduğunu hesaba katarsak atışlarını bize isabet ettirme şansları pek azdı. Aslında abluka yaran bir tekneyi gece vakti rüzgâr altında ya da aşırı dalgalı denizde yakalamak, eğer kendisi teslim olmak istemiyorsa neredeyse imkânsızdı. Onu kovalayıp çarparak batıracak kruvazörün ise daha fazla sürat yapabilmesi gerekirdi. Fakat bu tehlikeli bir oyundu, zira buna kalkışanların kendilerinin battığı da biliniyordu.

Ayrıca abluka yaran tekne daima istim üstünde olduğundan her zaman tam yol gitme imkânına sahipti. Bir de bütün mürettebat etrafı gözetliyor olurdu. Halbuki savaş gemileri istim kullanma konusunda israftan kaçınırdı. Gözcüleri de onları bizler kadar uyanık tutacak heyecana sahip değildi.

Düşünceme göre kuşatan filonun abluka yaran tekneleri ele geçirme şansı sadece şu durumlarda mümkündü: sürat avantajıyla gün ışığında peşine düşerek yahut sahil boyunca kovalayıp karaya oturtarak ya da kumsalın çok yakınına sürerek. O zaman mürettebat tekneyi ateşe vermek zorunda kalır ve sonra da kaçardı. Bu son durumda ablukacıya herhalde küçük bir ödül verilirdi. Bir de gece karanlığında top ve havai fişek atışıyla abluka yaran kor-

kup teslim olmaya zorlanabilirdi. Bazı abluka yaranlar çok korkusuzdu ve türlü saldırılara karşı koyuyordu. Dört yıl süren savaş boyunca İngiltere'den ve New York'tan ablukayı yarmak üzere 66 tekne yola çıkmış, bunların 40'tan fazlası ya mürettebatı tarafından ateşe verilmiş ya da ele geçmişti. Ancak diğerlerinin çoğu yakalanmadan önce birkaç sefer yapabilmiş ve sahiplerine hatırı sayılır gelir sağlamıştı.

Bir defasında, savaş sona ermeden kısa süre önce Bermuda'dan dört tekneyle yola çıkmış, aralarındaki tek şanslı ben olmuştum. Bu dördünden üçü sahile sürülüp mürettebatı tarafından imha edilmiş, biri de denizde kovalanarak yakalanmıştı.

Bir başka sefer olağanüstü bir cesaret olayına şahit oldum ki bunu anlatmadan geçemeyeceğim. Ablukayı başarıyla yarmış ve Fisher kalesinin altında demirli yatıyorduk. Sabahın ilk ışıklarıyla birlikte yoğun bir top ateşi duyduk. Ortalık daha da aydınlanınca etrafı kruvazörlerle çevrilmiş abluka yarıcı bir tekne gördük. Durumu ümitsiz görünüyordu, buna rağmen yine de sayısız geminin avlamaya çalıştığı bir tavşan gibi nehrin girişine doğru gelmeyi sürdürdü. Kalenin topları, kruvazörler menzile girer girmez onu korumaya hazırlanmıştı. Ablukacılar teknenin nehre girmesini engellemek için büyük bir gayret içindeydi. Yine de nasıl olup batırılmadığını anlayamadım. Tekne yaklaştıkça abluka yarmaktaki başarısıyla tanınmış komutanı görebiliyorduk. Çark mahfazasının üstünde şapkasını çıkarmış duruyor, bu haliyle savaş gemilerine sanki saygılarını iletiyordu. O sırada peşindeki kruvazörlere kaleden ateş açıldı ve ablukayı yaran tekne de bir hayli içeri girmiş oldu. Gemilerden birinin aniden menzil dışı kaldığını gördük. İsabet aldığı belliydi. Komutanın yaşlı teknesi bu işle uğraşan tekneler arasında en süratli olanlardan biriydi ve böylece gelip demir attı. Gövdesine iki üç isabet almış, ancak bunlar ciddi hasara sebep olmamıştı. Onu nasıl da bü-

yük bir coşkuyla karşıladık! Teknenin, sabahın ilk ışıklarıyla gördüğümüz yerde olmasının nedeni yolda vakit kaybetmesiymiş. Dolayısıyla nehre giremeden ortalık aydınlanmış ve kendini abluka filosunun tam ortasında bulmuştu. Bu durumda çoğu kimse pes ederdi, ama tecrübeli komutanı farklı yapıda biriydi.

Biz gün doğmadan kruvazörlerin oldukça uzağından geçerek denize açıldık ve taciz edilmeden ikinci pamuk yükümüzle Nassau'ya vardık. Bu yolculuğumuz gidiş geliş 18 gün sürmüştü.

Bu iki seferden sonra biraz olsun dinlenmeyi hak etmiştik. Karanlık geceler üç hafta sonra başlayacağı için küçük teknemizi kızağa çekerek iyice elden geçirdik. Kızak maceraperest bir Amerikalı'ya aitti ve bunu özellikle abluka yaranlar için kurmuştu. Bu işe bazı büyük gemi sahiplerini şaşırtacak kadar yüksek bir ücret ödedik. Şu hususu belirtmeliyim ki abluka yaranlar her zaman iyi yaşarlardı, belki de "iyi insan az bulunur" deyişine uygun olarak. Bu nedenle soframız daima zengindi. Limanda yatan bir İngiliz savaş gemisi vardı. Subayları da lütfedip sık sık ziyaretimize gelirdi. Abluka yarmanın sağladığı kazanç ve zevk hakkında dinledikleri ve gördükleri ağızlarının suyunu akıtırdı. Bizi bu işe iten ve pek de yüce olmayan amaçları bir kenara koyarsak, yaptığımız işin bu içi kaynayan gençlere oldukça uygun gelecek kadar heyecan yüklü ve hayranlık uyandıran bir tarafı olduğunu söyleyebilirim.

Çok geçmeden bizi yine her türlü eğlenceden ya da ailevi bağlardan koparan yeni bir yolculuğa çıkma zamanı gelip çattı. Aramızda kocalarının peşinden Batı Hint Adaları'na gelmiş ve buranın ilginç hayatını keyifle sürdüren hanımlar da vardı. Biri de benim karımdı. Bunlar, kaptanlarına güvenerek seçtikleri teknelerle Konfederasyon'a satış için özel mallar gönderiyorlardı. Böylece elde ettikleri kârların da keselerine katkısı oluyordu. Aralarında deniztarağı hapları veya korse işine giren var mıydı bilmiyo-

rum. Ancak büyük miktarda sabun yollayan bir hanımın bu girişimden fevkalade kâr sağladığını duymuştum.

Gereken değişiklikleri ve onarımı tamamlayıp yeni bir sefer için gerekli her şeyi hazırladıktan sonra Nassau'dan yola çıktık. Limanın ağzından sahil boyunca henüz 40 mil yol almıştık ki bir geminin bize doğru geldiğini fark ettik. Bunun iyi bilinen, yüksek sürate sahip ve hepimizin çok korktuğu Kuzeyli gemi olduğunu anlamakta gecikmedik. Bahama sahilleri boyunca İngiliz karasularında seyir ettiğimiz için rota değiştirmemeye karar verdim ve sahilden bir mil içinde kalmaya dikkat ederek yola devam ettim. Savaş gemisi pruvamızın çaprazına doğru bir top atarak dur işareti verince ben de İngiliz bayrağı çekip demir attım. Bir Amerikalı subay güvertemize çıktı. İşimizin ne olduğunu açıkça ortaya koyan kanıtlar karşısında teknemize ganimet olarak el koymaya hazırdı. Ancak kendisine İngiliz karasularında bulunmamız nedeniyle bizi teslim almasının söz konusu olmadığını bildirdim. İyice düşündükten sonra bana asık suratla, "İyi günler" diyerek gemisine döndü, fakat gece yarısına kadar gözetlemeye devam etti. Sonra da, sanırım başka bir şey dikkatini çektiğinden uzaklaşıp gitti. Biz de onun bu geçici yokluğundan yararlanarak demir alıp denize açıldık.

Üçüncü günün sonunda bahse değer herhangi bir olayla karşılaşmadan Wilmington'un 60 mil açığına varmıştık. Akşamüzeri abluka filosuna yaklaşırken kıyıdan gelen yoğun atış sesleri duyduk. Bunların abluka yaran bir tekneyi kovalayarak ciddi şekilde sıkıştıran Kuzeyli gemilerinden atıldığını tahmin ettik (nitekim bunun doğru olduğu sonradan ortaya çıktı). O sıra aklıma bir fikir geldi ve derhal uyguladım. Tekneye azami hız verdim. Çok geçmeden ilerde süratle yol alan bir gemi olduğunu güçlükle seçebildik. Kaçan tekneyi yakalamaya yahut yok etmeye uğraşan diğer gemilerin yardımına koşuyordu. Bu kruvazörün peşinde ona yakın olarak birkaç mil yol al-

dık. Çark mahfazaları üzerinde ışıklar yakıp söndürerek işaretler veriyordu. Belki bir gün bana da yararı olur düşüncesiyle değişik renklerde sürekli olarak yanıp sönen bu abluka işaretlerinin ne anlama geldiğini çözmeye çalıştımsa da başaramadım.

Atışlar birden kesildi ve öncümüz tekrardan açık denize yöneldi. Biz bu arada sahile çok yaklaşmış olduğumuzdan makineleri istop edip sessizce bekledik. Ancak nerede olduğumuzu tam olarak tespit edemiyorduk.

Ablukaya alan kruvazörlere çok yakın olduğumuz belliydi, bu yüzden yerimizden kımıldamadık. Ayrıca, kılavuzumuz nehrin ağzına yeterince yakın olduğumuza ve gün ağarırken düşman tehlikesiyle karşılaşmadan nehirden içeri girebileceğimize emindi.

Böylece gecenin geri kalan kısmını kumsala oldukça yakın geçirdik. Ancak gün ışımadan bir saat kadar önce kötü bir şans eseri kuma oturduk ve tekneyi kurtarmak için sarf ettiğimiz çabalar işe yaramadı.

Gün doğunca Fisher kalesinden yaklaşık bir mil uzakta, sahile en yakın iki Amerikan kruvazöründen de aşağı yukarı bir mil mesafede olduğumuzu gördük. Her iki gemi de gece karanlığında nehir ağzına çok sokulmuş olacaktı ki denize doğru açılıyorlardı. Buna rağmen içinde bulunduğumuz tatsız durumu fark etmekte gecikmediler. Bu şartlar altında kale ile ablukacılar arasına hapsedilmiş olduğumuzdan filikaların indirilmesini emrederek herkese isterlerse tekneyi terk edebileceklerini söyledim. Hiçbiri kabul etmeyince onu mümkün olduğu kadar hafifletmeye çalıştık. İstimi azami seviyeye çıkardık. Makinelerin mükemmel çalışmasına rağmen yerinden kıpırdamadı. Teknenin sintinesine kum girmesinden korkuyordum. Şaşkın bir kruvazör menzili denemek için Parrot topuyla ateş etti ve mermi yanımızda suya düştü. Ancak bu atışa Fisher kalesinden karşılık gelmesi gecikmedi. Kalenin ağır bataryasından atılan mermi üstümüzden aşarak kruvazörün yakı-

nında sulara gömüldü. Bu atış onun bulunduğu yerden uzaklaşmasına sebep olunca küçük teknemiz de kruvazörün doğru hesapladığı menzilin dışında kaldı. Hepimiz çılgın bir gayretle bir uçtan öbür uca koşturarak onu oturduğu kumdan kurtarmaya çalıştık ve nihayet derin suya kaydırabildik.

Ancak başımızda dolaşan aksilikler henüz bitmemişti. Nehrin ağzına dolambaçlı bir yoldan ulaşmamız gerekiyordu. Şöyle ki, önce çeyrek mil kadar abluka filosuna doğru yol alıp ardından içeri kıvrılarak nehre girebilecektik. Bizler bu hassas manevrayla uğraşırken Fisher kalesinin topları yoğun bir ateşle düşmanın dikkatini başka yerlere çekti. Hareketimizden 20 dakika sonra Konfederasyon bataryalarının sağladığı güvenle demir atıyorduk. Gece sıkı takibe ve ateşe maruz kalıp sonunda kurtulan tekne de burada demir atmış yatıyordu; fazla hasar görmemişti.

Başımızdan geçenler arasında bizi en çok endişelendiren olay bu olmuştu. Kurtulmamızı Fisher kalesinin komutanına ve oradaki garnizona borçluyduk. Bu gözü pek kurtarıcılarımızı ziyaret ettikten sonra tekneye bir kılavuz alarak Wilmington'a hareket ettik. Cape Clear nehri o sırada çeşitli mayınlar ve engellerle doluydu. Bunlardan gaye nehir girişindeki kalelerin düşman eline geçmesi halinde gambotların Wilmington'a yaklaşmasını önlemekti. Bu engellerin nerelerde olduğunu sadece bazı kılavuzlar biliyordu. Dolayısıyla tekneye doğru adamı almaya dikkat etmek zorundaydık. Sonunda bir kazaya uğramadan Wilmington'a vardık. Pamuğun yüklenmeye hazır olduğunu görünce teknedeki hamuleyi derhal boşaltarak en kısa zamanda tekrar denize açılmaya hazırlandık.

Wilmington'da ilginç olan hiçbir şey yoktu. Kum tepeleri üstüne kurulmuş, düzensiz gelişen büyük bir şehir. Bunları yazdığım sırada saygın tabakanın neredeyse tamamı evlerinden uzaktaydı ve şehir türlü maceraperestlerle dolmuştu. Bazıları pamuk satmaya, diğerleri de abluka ya-

ranların getirdiği Avrupa mallarını muazzam fiyatlara satın almaya gelmişlerdi. Bu malları iç kısımlara götürüyorlar ve ödedikleri fiyata hatırı sayılı kârlar koyarak satıyorlardı. Halk da en temel ihtiyaçlarına akıl almaz paralar ödemek zorunda kalıyordu.

Bu sefer Wilmington'da çok az kaldık. Tekneye pamuk yükledikten sonra nehir aşağı giderek Fisher kalesinin dost bataryaları altındaki eski bekleme yerimize geldik. Henüz demir atmıştık ki etrafı yoğun bir sis kapladı. Nehrin ağzındaki seti aşmak için sabahın üçüne kadar gelgitin uygun olacağı zamanı beklemek gerekiyordu. Bu çok biçimsiz bir saatti. Hava aydınlanmadan önce sahili terk etmemiz için sadece iki saat vaktimiz kaldığından kararımı verdim: Sise rağmen ve devam etmesini de göze alarak yola çıkacaktım. Eğer kruvazörlerle karşılaşırsak bizi ummadıklarından düşük istimde olacaklarını hesaba katıyordum.

Herkes bunu yapmamın delilik olduğunu söylüyor, sonunda felaketle karşılaşacağım hakkında türlü kehanetlerde bulunuyordu. Bütün bunlara rağmen riski alarak, teknenin bir ucundan diğer ucunu doğru dürüst göremediğim kadar yoğun sis altında öğleden sonra saat 16.00'da seti aştım. Sis yol boyunca sanki daha da yoğunlaştı. Gece ise ne bizim bir şey görmemiz mümkündü ne de görünmemiz.

Sabah olduğunda en az 120 mil yol almıştık, görünürde de hiçbir şey yoktu. 72 saat süren başarılı bir yolculuktan sonra Nassau'ya varmış, üçüncü seferimizi de böylece tamamlamıştık.

The Don'*un Son Günleri*

Abluka başladıktan sonra hiçbir tekne Savannah'ya ulaşamamıştı. Burası Georgia eyaletinde aynı adı taşıyan ve gemilerin seyirine elverişli olan nehrin birkaç mil yukarısında kurulmuş giderek gelişen bir şehirdi. Savannah'da her cins mala talep vardı. Aynı zamanda büyük miktarda en iyi kalite deniz adası pamuğu da burada depolanmış sevke hazır bekliyordu. Bu pamuk Batı Hint Adaları ve Amerika'da yetişiyor, ince kumaş yapımında kullanılıyordu. Güney limanlarındaki kılavuzlar buraya ulaşmayı başarmak için gerekli tek şartın gayret göstermek olduğu fikrindeydi. Ben de bu işi gemim *Don* ile denemeye karar verdim. Başlıca sorun nehrin girişinde, şehre geçiş yolunu kontrol altında tutan büyük Pulaski kalesinin Kuzeylilerin elinde olmasıydı.

Bizim kadar kamufle olmuş bir tekneyi nöbetçilerin seçebilmesi zor olduğundan burasını gece geçmek kolay gibi görünüyordu. Ancak haritaları inceledikten sonra nehir ağzındaki kum yığıntılarını ve sığlık yerleri zifiri karanlık bir gecede aşmanın ne kadar güç olduğunu anladım. Fakat bu da kılavuzun işiydi. Biz kaptanların yapmamız gereken şey gemiler ile kalelerdeki toplardan korunmak, bu mümkün olmadığı takdirde açılan ateşe göğüs germekti.

Aldığımız kılavuz kendine öyle güveniyordu ki, hizmetinin karşılığını bizi sağlimen götürüp geri getirene kadar almak istemedi. Savannah nehri dışında, varsa bile tek tük kruvazör bulunduğunu da bu arada söylemek isterim. Sa-

nırım Kuzeylilerin Pulaski kalesine ve nehrin girişini çevreleyen sığlık yerlere güveni tamdı. Bunların ablukayı yarmak için yapılacak herhangi bir girişimin başarısını önleyeceğine inanıyor olmalıydılar. Savannah nehrine girdikten birkaç mil sonra, Kuzeylilere ait küçük Port Royal limanı önündeki geminin ışıkları sulh döneminde olduğu kadar parlaktı. Bu ışıklar nehir ağzını gösteren başlıca işaretti. Nassau'dan hareket ettikten iki gün sonra bir aksilikle karşılaşmadan Savannah nehrinin aktığı alçak düzlüklerin 20 mil kadar yakınına vardık. Yola karanlıkta devam ederek Port Royal dışındaki ışıklı tekneye doğru yol aldık. Onu gördükten sonra, hatta oldukça yakınına sokulup Pulaski kalesine dümen kırdık. Bu ışığı sapma noktamız olarak kullanıp kale için rotayı tespit ettik. Haritaya göre aramızda 12 mil vardı. Çok geçmeden karanlığın içinde kalenin ana hatları belirdi. Etrafımızdaki sığlık yerlerin ve kıyıya vurarak kırılan büyük dalgaların tehlikesine kıyasla Pulaski'nin ürkütücü görüntüsü beni hiç endişelendirmedi. Bu gibi hususlardan sorumlu olan kılavuzumuz ise oldukça sakin görünüyordu.

İhtiyatla yol aldık. On dakika içinde hiç değilse kaledeki topların tehlikesini atlatmış olacaktık. Ansızın hatırladığım en şiddetli fırtınalardan biri koptu. Gök gürültüleri ve şimşeklerle gelen rüzgâr ve yağmur bizi göz gözü görmeyen bir karanlıkla kuşatıverdi. O sırada en tehlikeli sığ sularda ve tabandan sadece üç metre yukarda bulunduğumuzu bildiğim için durumun ne kadar tehlikeli olduğunu hissettim. Bu arada kılavuzun da kafası karışmıştı. Aslında nerede olduğumuzu söylemek herkesin aklını altüst edecek kadar imkânsızdı. Bu yüzden tornistan edip geldiğimiz yolu izleyerek tekrar denize açıldık ve karadan 20 mil uzaklaştığımızı tahmin ettiğimiz yerde 15 kulaca demir attık.

Ardından sert bir rüzgârla birlikte üç gün üç gece aralık vermeyen kesif bir sise gömüldük. Hayatımda bu ka-

dar tatsız bir zaman geçirmemiştim, dalgalar küpeşteden aşıyor ve sürükleniyorduk. Demir de tarıyordu, fakat hangi yöne olduğunu kestirmek çok zordu. Sert hava mutfak ocağını söndürdüğünden yemek pişirmek de mümkün değildi. Hepsinden kötüsü meydana gelebilecek bir olaya karşı her an istim üstünde olmak için bir hayli kömür yakıyorduk.

O günlerden birinde öğle üzeri sis yarım saat kadar açıldı ve meridyen ölçümüne göre gözlem yaparak enlem açısından 30 mil sürüklendiğimizi anladık, ama boylam açısından nerede olduğumuzu kestiremedik. Dördüncü gün fırtına hafifleyip hava açınca gözlemlerimizle yerimizi doğru olarak tespit ettik.

Hava karardığı zaman Port Royal dışındaki ışıklı tekneye doğru yol almaya başladık. Daha önce yaptığımız gibi bu ışıkları nehre sapmak için nirengi noktası olarak kullanacaktık. Bir hayli yol aldık, fakat görünürde ne ışık ne de gemiye benzer bir şey (sonradan öğrendiğimize göre çıkan fırtına onu yerinden savurup atmıştı) vardı. Gerçekten zor durumdaydık. Kılavuz, bu ışığı kullanarak yön tayin etmeden nehre girmeye kalkmanın tam bir çılgınlık olacağını söylüyordu. Ayrıca teknede ancak Nassau'ya dönmemize yetecek kadar kömür kalmıştı. Civarda dolanıp ışık gemisinin tekrar yerine gelmesini beklemek bizi yakacak açısından çok daha kötü bir duruma düşürecekti. Kömür o derece azalmıştı ki dönüşte kovalanırsak kesinlikle yakalanırdık.

Bu nedenle Nassau'ya doğru yola çıkarak Georgia ve Florida sahillerine oldukça yakın seyretmeye başladık. Bu sahil boyunca pek çok nehir ve koy vardı. Abluka yaran küçük tekneler, hatta gemiler buralara sürekli olarak gidip geliyordu. Aynı yerlere Kuzeyliler de bazı yelkenli savaş gemileri yerleştirmişlerdi ve bu trafiği mümkün olduğu kadar durdurmaya çalışıyorlardı. Birçok açık tekne Bahama takımadalarının en kuzeyindeki adadan yola çıkarak 50 millik



Amerikan İç Savaşı sırasındaki abluka yarıcı gemilerden biri, peşindeki savaş gemisinden kurtulmaya çalışıyor.

bu mesafeyi katedip bir ya da iki pamuk balyasıyla dönüyor, mürettebatları da oldukça iyi bir gelir sağlıyordu.

Hava sakin ve güzel olduğundan yelkenli savaş gemilerinden pek endişe duymuyorduk. Bundan dolayı bütün gün sahil boyunca, bunlardan birkaçının menzilleri dışında yol aldık. Aralarından biri uzun bir atış yapmayı denediyse de gülüp geçtik.

Denizde geçirdiğimiz son gece sinir bozucu işlerle uğraştık. Kömür stokumuz üç çeyrek tona düşmüştü ve Gulf Stream akıntısını en dar olduğu yerde, Florida sahiliyle Bahamalar arasındaki 28 mili katederek geçmek zorundaydık. Akıntı burada saatte dört deniz mili hızla akıyordu. Çok geçmeden kömür bitti. Kullanılabilir her şeyi, kürekleri direkleri parçalayıp yaktık, hatta kenevirden yapılma bir halatı da (halat parlak alevlerle fevkalade yandı). Sonunda Büyük Britanya'ya ait takımadalarının en batı ucuna güç bela varıp demir attık.

Üç mil yol daha katedemezdik. Neyse ki demirlediğimiz bu ıssız yerde bir miktar antrasit kömürü bulduk, herhalde bir gemi enkazından kalmıştı. Bu kömürden yeteri kadar alıp sağ salim Nassau'ya vardık. Savannah'ya ulaşa-

bilme girişimim böylece başarısız sonuçlandı. Sonraları başka bir buharlı tekne aynı yolu deneyerek kaleyi aştıktan kısa süre sonra bir kum yığınına oturmuş, ertesi sabah da yakalanmıştı.

Don ile yaşadığım olayların hikâyeleriyle okuyucularımı daha fazla sıkmak istemiyorum. Onunla Wilmington'a hepsi de gidiş geliş altı sefer yapma şansım olduğunu söylemem yeterli sanırım. Bu tekneyi baş subayıma devredip kazandıklarımla İngiltere'ye döndüm. Southampton'a vardığımda *Times* gazetesinde ilk gözüme çarpan "*Don*'un Yakalanışı" başlıklı haber oldu. Zavallı küçük tekne! Sonradan bu olayın nasıl olduğunu öğrendim. Şimdi de onun ne kadar büyük bir mücadele sonucu yakalandığının hikâyesini anlatmak istiyorum.

Tekneyi emrine verdiğim subay, akla gelebilecek en mükemmel, gözü pek, soğukkanlı ve kararlı denizcilerden biriydi. Bu arada denizciliğinin yanı sıra biraz doktorluğu da olduğunu söylemek isterim. Uyguladığı tedaviler sonucu teknede hastalıktan pek az şikâyet edilir olmuştu. Kamarama bitişik küçük dispanserde onunla hastalar arasında geçen konuşmaları duyardım. Bunlardan birini tekrarlamak isterim.

— Pekâlâ evlat, söyle bakalım neyin var?

— Efendim, her bir yanım ağrıyor.

— Her yanın, öyle mi? İşte bu kötü.

Ardından gelen kısa sessizlikte bir şeylerin birbirine karıştırıldığı anlaşılırdı. Sonra da onun "İşte, bunu al ve akşam tekrar gel" dediğini duyardım (hasta çıkardı). Benim subay da kendi kendine, "Geleceğini sanmam" derdi. "İki damla ağrı kesici kroton yağı* verdim, ödlek kerata, demek her yanı ağrıyormuş."

* O dönemde romatizma ve mantar ilacı ya da müshil olarak kullanılan, kötü kokulu, yakıcı lezzetli ve cildi tahriş eden bir bitki yağı (e.n.).

O hastanın sesini bir daha duymazdım. Aslında bir süre sonra teknede hastalık vakası görülmez olmuştu. Verdiği tek ilacın, kroton yağı olduğunu, mürettebattan kimsenin ikinci defa tedaviye gelmediğini söylemişti.

Her zaman benimle birlikte olmasına ve aldığımız riski paylaşmasına rağmen abluka yaran bir tekneye hiç komuta etmemişti. Pek tabii ablukayı delip geçmek hususunda büyük endişe duyuyordu. Tekne bazı olaylarda bir hayli zorlanmış olduğu için eski süratinden epeyce kaybetmişti. Sonunda da görüleceği gibi bu durum ne yazık ki aleyhine oldu. Nassau'dan ayrılışının üçüncü günü öğleden sonra, geceleyin ablukayı aşabileceği uygun bir pozisyona gelip sessizce ağır ağır yol alarak akşamı beklemeye başlamış. Birden, o zamana kadar süregelen yoğun pus tabakası dağılınca çok yakınında bir kruvazör belirmiş. Hem buhar gücü hem de yelkenle hareket eden gemi dosdoğru teknenin üstüne gelmiş. Zavallı küçük *Don*'u eski günlerindeki gibi çifte pervanesinin bu defa kurtarması pek mümkün olmamış.

Tam donanımlı büyük bir korvet olan gemi güçlü rüzgârla birlikte yaklaşmış. *Don*'un sonu gelmişe benziyormuş. Bu durum karşısında benim süvarim denizcilik tarihindeki kahramanlardan aşağı kalmayan bir cesaretle hileye başvurmayı denemiş.

Söylediğim gibi rüzgâr yeni çıkmış, deniz de oldukça hareketliymiş. Kruvazör, nerdeyse pruvası altına girecek kadar *Don*'a sokularak usule uygun şekilde yelken indirmiş. Gemiciler direklere çıkıp yelkenleri sarmaya başlayınca o da aklındaki planı uygulamış. Teknesini rüzgâr yönüne döndürüp hareket ederek korvetin neredeyse 50 metre yakınından süzülüp yön değiştirmeden o hızla çeyrek mil kadar yol almış.

Güvenilir bir kaynaktan öğrendiğime göre korvetin kıç güvertesindeki denizcilere, ona galebe çalan bu küçük cesur tekneye ateş etme emri verilmemiş, *Don* ona gerçek-

ten baskın çıkmış. Korvetin kovalama sırasında yerinden oynayan iki üç topu, adamlar hemen yelkenleri sarmaya koyulduklarından tam sabitlenememiş. Bu yüzden tekne yanı başından geçip giderken tek bir atış dahi yapamamış. Daha sonra pruva toplarıyla ateş açmış ama çalkantılı denizde, *Don*'un güverte ağırlığı da olmayınca bu atışlar zarar vermemiş. Böylece *Don*, kıçında ağır direkleri olan kruvazörü kolayca geride bırakarak uzaklaşmış. O kadar uzaklara gitmiş ki karanlık çöktüğünde kruvazör görünmez olmuş.

Bütün bu olanlardan sonra *Don* kaçıp kurtulmayı hak ederdi, ama ne yazık ki kaderi böyle değilmiş. Ertesi sabah gün ağardığında deneme seferine çıkmış o kuş gibi hızlı yeni gemilerden birinin sadece üç mil yakınında durduğunu görmüş. Süratini ölçmek için mükemmel bir fırsat yakalayan kruvazör de zavallı *Don*'u bir anda yakalayıp en yakın limana götürmüş. *Don* ile kaptanının şöhretinin iyi bilindiğini ve Amerikan kruvazörlerinin uzun zamandır peşinde olduğunu da bu arada belirtmek isterim. Güverteye çıkan subayın ilk sözü "Evet Kaptan Roberts, sonunda sizi ele geçirdik" olmuş. Ancak kendisine özellikle aradıkları kimsenin son giden posta gemisiyle ülkesine döndüğü söylenince büyük düş kırıklığına uğramış. Bir gün önce *Don*'u elinden kaçıran korvet de aynı limanda yatıyormuş. Onun komutanı getirilen ganimeti görünce, "Gidip bu gözü pek kaptanın elini sıkmak isterim" demiş ve bunu da yapmış. *Don*'un güvertesine çıkarak eski süvarimi gösterdiği yiğitlikten dolayı hararetle övmüş. Onun bu davranışı Amerikalı denizcilerin cesareti takdir ettiğini göstermesinin yanı sıra abluka yarma faaliyetini, bunu durdurmak için zor bir uğraş vermelerine rağmen aşağılanacak ağır bir suç olarak görmediklerini belli ediyordu. Ancak kovalama sonucu yakaladıkları bir teknenin mürettebatı, kruvazördeki subayların eline geçmesin diye pusula, kronometre ve sair cihazları imha ederse onlara bazen acıma-

sız davrandıkları oluyordu. Ben böyle bir ihtimale karşı her zaman hazırlıklıydım. Eğer yakalansaydım durumdan en iyi şekilde kurtulmaya bakar, şans yüzlerine gülünce de hak ettikleri ödülü almaya gelen subaylara kazandıklarını teslim eder ve teknenin yeni sahipleriyle birlikte eski sahibinin hesabına bir kadeh veda şampanyası içerdim.

Abluka yaran gemicilere yakalandıkları zaman uygulanan davranış birbirinden çok farklıydı. Tekneyi ele geçiren savaş gemisinin komutanı eski kuşaktan iyi niyet sahibi biriyse mürettebat yumuşak bir muamele görürdü. Ancak gemilerdeki subaylar arasında hükümetin alelacele seçerek görev verdiği kabadayı tipler de bulunuyordu. Bunlar esirlere mümkün olduğu kadar eziyet etmekten hoşlanırdı. Subaylar arasında pek çok farmason [mason] olması en iyi özelliklerinden biriydi ve esirler zaman zaman farmasonluğa katılma avantajını da yakalamış olurdu.

Don'un mürettebatı iyi ellere düşmüştü. New York'a varana kadar rahatları oldukça yerindeymiş, fakat Amirallik Mahkemesi'nde tekneye karşı açılan gülünç dava boyunca kısa süre kaldıkları hapishanede oldukça sıkıntı çekmişler. Allahtan dava uzamamış, on gün içinde sona ermişti. Çoğu özgürlüğüne kavuşunca yine iş peşinde Nassau ya da Bermuda'ya gitmişti. *Don*'u bıraktığım adamım ise İngiltere'ye dönerek bana yaşadığı zorlukları anlattı. Korkarım zavallı adamın yaptığı hizmetler gerektiği kadar takdir görmedi. Abluka yarmaktaki başarı, her şeyde olduğu gibi, meziyet olarak kabul edilir. Halbuki kahraman birinin uğradığı şanssızlık, gereken cesareti göstermiş olsa bile, öyle ya da böyle her zaman suç olarak görülür ve affedilmez.

Kuşatma Sırasında Richmond

Son altı ya da sekiz ayın heyecan dolu yaşantısından sonra abluka altındaki dünyada neler olup bittiğini gazetelerden okumak beni tatmin etmiyordu. Bu yüzden İngiltere'de daha uzun kalamazdım. Sonuçta yeni ve çok süratli yandan çarklı bir tekneyle tekrardan yola çıktım. Amerikan Hükümeti abluka yarma işine son vermek için elinden geleni yapmakta kararlıydı. Bu nedenle son zamanlarda güney sahillerindeki abluka gücünü New York'ta inşa edilmiş yüksek sürat yapan gemilerle takviye etmişti. Abluka yarma işiyle uğraşanlar durumdan haberdardı ve İngiltere ile İskoçya'daki bazı önde gelen gemi inşaatçılarını bu yeni Amerikan gemilerinden üstün tekneler yapmaya teşvik ediyorlardı. Ablukacılarla abluka yaranlar arasında özellikle gündüzleri yaşanan maceralar sürati en ön plana çıkarmıştı.

Okyanusun bu yanında inşa edilen çoğu teknelerde kalite açısından önem verilen tek husus süratti. Dolayısıyla bunlar hafif malzemeyle yapılmış, açık denize dayanıklı olmayan düşük evsaflı teknelerdi. Birçoğunun sonu kötü olmuştu. Birkaçı su alarak batmış, bazıları da denizde birkaç gün geçirdikten sona güç bela Queenstown'a dönebilmek için topal ördek gibi çabalamıştı. Aralarında Nassau'ya kadar ulaşanlar olmuşsa da ardından çürüğe çıkmışlardı.

Benimki Glasgow'da inşa edilmiş teknelerden biriydi ve Gulf Stream'e dayanacak kadar güçlüydü. Fevkalade

süratli ve bütünüyle başarılı bir tekneydi. Bir defasında Amerikan Hükümeti'nin, hasmıyla nerede karşılaşırsa galebe çalabilsin diye yolladığı yeni gemilerden biriyle güpegündüz yarışmış ve ondan rahatça kaçabilmişti.

Yeni teknemle Wilmington'a varınca General Grant'in güneyden ve kuzeyden kuşatmış olduğu Richmond'u görmek istedim. General Ulysses S. Grant'in ilerlemesini Petersburg'u elinde tutan Lee engelliyordu. Burası başkente 30 kilometre kadar uzakta küçük bir kasabaydı ve önemli bir mevkiye sahipti. Richmond'a ulaşmak için iç kısımlara girerek (ki buna zamanımız yoktu) uzun ve dolambaçlı bir yol izlemek gerekiyordu. Çünkü iki ordunun ileri karakolları Wilmington ile Petersburg arasındaki demiryolunun son 65 kilometresini ele geçirmek için çarpışmaktaydı ve Petersburg Richmond'a giden hattın üzerindeydi. Telgrafla haberleşme kesildiğinden trenin güvenle geçip geçemeyeceğini günbegün öğrenmek zordu.

Konfederasyon ordusu başkomutanının yeğeni olan genç General Curtis Lee de grubumuzdaydı. Amcasının karargâhına gidiyordu ve bizi bölgeden geçirmek için yardım teklif etti. Richmond'a yaklaşık 40 kilometre mesafedeki bir istasyona vardığımızda korktuğumuzla karşılaştık: yola trenle devam etmek mümkün değildi. Katır koşulu birkaç araba bulduk ve eşyalarımızla bunlara yerleştik. Başkomutanın, yaptığı baskınlarla ünlü diğer bir yeğeninin komutasındaki süvari ileri karakolunun karargâhı yönünde çeşitli patikalarda yol aldık. Altı kilometre süren bu yolculukta sarsıla sarsıla az kalsın parçalanıyorduk. Sonunda kendimizi sık ormanlarla çevrili yemyeşil bir vadide bulduk. General ile kurmaylarının karargâhı burada kurulmuştu. Emrinde iki ya da üç bin süvari vardı. Bunlar kıyafetlerinin kötülüğüne ve açlık çektikleri apaçık ortada olmasına rağmen sağlam yapılı bir grup askerdi.

General ile subayları bizi büyük bir içtenlikle karşıladılar. Zavallıların sunabilecekleri sadece bundan ibaretti.

Biz de yanımızdaki sardalye kutuları ile Bolonya sosislerini ve diğer iştah kabartan yiyecekleri çıkartarak bir ziyafet hazırladık.

Bütün bu güzel şeyler pek makbule geçti. Midelerine aylar boyu suyla yuttukları çavdar ekmeği ile domuz etinden başka bir şey girmemiş bu yeni dostlarımız kadar biz yol yorgunu gezginler de çok mutlu olmuştuk. Bu güzel yerde yeşil çimenlere uzanmış yatarken savaşı ve yarattığı dehşeti bir an için unutmuş gibiydim. Subaylar arasında birkaç İngiliz de vardı. Bunlar (söylediklerine göre) savaşı fiilen yaşamak için gelmişlerdi; diledikleri kadar yaşadıklarına da kuşkum yok. Ülkelerinin iftihar edeceği insanlara benziyorlardı. Onlara ne olduğunu sık sık merak ederim. Aralarından biri özellikle ilgimi çekmiş, adının Cavendish olduğunu söylemişti; bu belki de savaşta kullandığı isimdi.

Karargâhtayken bir nöbetçi geldi ve subayının girilen çatışmada Kuzeylilere hadlerini bildirdiklerini rapor ettiğini söyledi. Süvari ileri karakollarının birbiriyle çatışma şekli de oldukça tuhaftı. Orman tabanı kilometrelerce sık çalılıklarla örtülü olduğundan karşılaştıkları arazi süvari hücumuna uygun değildi. Dolayısıyla bir çatışma halinde atlarından inerek onları ağaçlara bağladıktan sonra açık saflar halinde teke tek çarpışıyorlar, bundan usandıkları zaman da ölü ve yaralılarını toplayarak atlarına binip uzaklaşıyorlardı.

Süvari dostlarımızla dört beş saat geçirdikten sonra onlara veda edip geceleyeceğimiz ordu karargâhına doğru yola çıktık (değerli arkadaşımız genç general de bizimleydi). Güney ordusunun elinde bulunan toprakların sınırı boyunca yol aldığımızdan nöbetçiler ve devriyeler tarafından sürekli olarak durdurulup sorgulandığımız için böyle biriyle yolculuk etmemiz faydalıydı. Bunun yanı sıra General Grant'ın "mavili çocuklarının" ileri karakollarına fazlasıyla yakın geçiyorduk.

Gideceğimiz yere akşam çok geç vardığımızdan başkomutanın karargâhı yakınındaki ağaçların altında kamp kurduk. Kendisi cephedeydi ve ertesi akşama kadar dönmesi beklenmiyordu. Top ve tüfek seslerinin bütün gece boyunca sürmesi savaş alanına yakın olduğumuzu unutturmadığından pek dinlenememiştik. Bu sesler sinirlerimizi az çok bozmuş olsa da bunu belli etmemeye çalıştık. Sabah olunca arabalarımızla yola düşüp kırlarda birkaç kilometre yol aldıktan sonra karargâhı Richmond'a bağlayan demiryoluna ulaştık. Az sonra gelen tren bizleri alarak Virginia'nın başkentine götürdü. Burada konforlu görünen bir otele yerleştik. Richmond'da yiyecek ve içecek Charleston'a kıyasla daha boldu, bu yüzden insanların yüzleri de gülüyordu. Halkın bütün güçlüklere göğüs gerebilme nedeninin Güney'in davasına duydukları o muhteşem ve körü körüne inanç olduğu belliydi.

O sıralarda Grant'ın iyi teşkilatlanmış ordusunun başkente girmesine engel olacak tek neden, birkaç saat içinde alelacele hazırlanmış bir tabya hattıydı. Savaş için gerekli her şey, hatta insan hayatı bile ürkütücü bir hızla tükeniyordu. Asker aç, yarı çıplak ve kötü hava koşullarına karşı korumasızdı (üç kişiye sadece bir battaniye düşüyordu). Bunlara rağmen herkes Güney'in bu savaştan bir şekilde



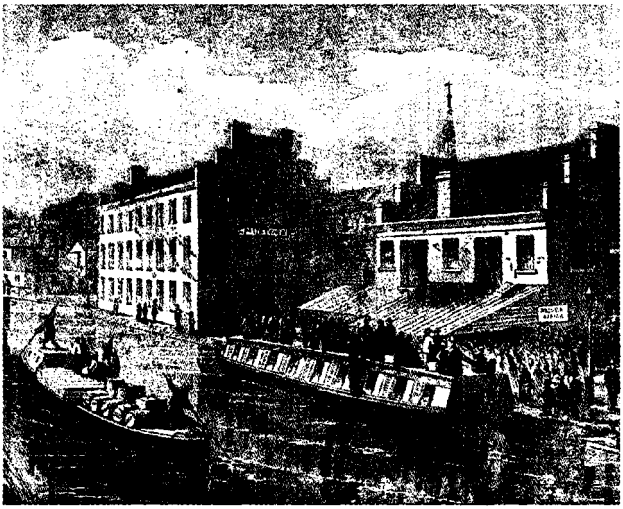
Albay Hobart'ın ziyaret ettiği günlerde Güneyli General Curtis Lee'nin kontrolündeki Richmond şehri.

galip çıkarak bağımsız bir devlet olacağına hâlâ inanıyordu. Richmond'da olduğum sırada *Times*'ın değerli muhabiriyle tanışmaktan büyük memnuniyet duydum. Olaylara soğukkanlı bakan biriydi. Yine de Güneylilerin olağanüstü cesaretine ve heyecanına duyduğu hayranlıkla öyle coşmuştu ki bir şeylerin onlar lehine döneceğine o da kendini inandırmıştı. Gönderdiği yazılarda hiçbir zaman ümitsiz değildi. Zaten bunun aksini yapsaydı tek başına kalırdı, böylece kendini gelgite kaptırmış yüzüyordu. Oysa herkesin, özellikle de seyirci olanların, sonun geldiği gerçeğini kabul etme noktasına gelmeden, bunun yaklaştığını aylar önce görmemiz gerekirdi. Kendisinin yüksek rütbelilerle olan ilişkileri sayesinde onlardan bazılarının yemek davetimizi kabul etmelerini sağladık. Soframızda Richmond'da bulunmayan güzel şeyler ikram edebiliyorduk.

Konfederasyon'un en üst tabakasından bazıları davete gelerek bize onur verdiler. Bunlar ummadığımız kadar hoş ve oldukça neşeli bir gruptu. Korkarım hepsi de daha sonra büyük acılar yaşadı, Dışişleri Bakanı Mr. Benjamin* hariç. Kendisi bunları yazdığım 1867'den birkaç yıl sonra hayata veda etti. Ölümünden önce İngiltere'de, eğitimine ve yüksek yeteneklerine layık bir isim yapmıştı.

Richmond'dayken başkanın eşi Mrs. Davis'in bir çay partisine davet edilerek onurlandırıldım. Çok ilginç bir partiydi bu. Hanımların hepsi matem kıyafetleri içindeydi. Bir kısmı (çoğu) bu feci savaşta yakınlarını kaybetmişti. Diğerleri ise, sanırım ülkelerinin kötü talihine yas tutuyor-

* Judah Benjamin, İç Savaş döneminde Konfederasyon'un dışişleri bakanı olarak görev yapmış, ABD'de "Konfederasyon'un beyni" olarak nitelenen Güneyli hukukçu ve devlet adamıdır. 1811'de İngiliz yönetimindeki Saint Thomas adasında doğan Benjamin, ailesinin Amerika'ya yerleşmesinin ardından ABD vatandaşı oldu. Yale Üniversitesi'ndeki parlak hukuk tahsilinin ardından siyasete atıldı. 1853'te ABD Kongresi'ne senatör olarak girdi. İç savaştan önce Konfederasyon vatandaşlığına geçti. Konfederasyon Başkanı Jefferson Davis'in en güvendiği isimlerin başında geliyordu. İç savaşın ardından İngiltere'ye yerleşti. 1884'te öldü.



ABD İç Savaşı'nda en yoğun çarpışmaların yaşandığı Virginia'nın başkenti Richmond, Harper's Weekly *gazetesinin 1862 tarihli nüshasında.*

du. Mrs. Davis odada dolaşarak davetlilerine nazik bir şeyler söylüyor; başkan ise genelde hiç gülümsemeyen sert bakışlı biri olmasına rağmen, misafirleriyle yakından ilgileniyor, hakiki bir centilmen gibi davranıyordu. Kısa zaman önce cepheden gelmiş subaylar gördüm, etrafları haber almayı bekleyen endişeli gruplarla çevriliydi: birlikten ayrılmak isteyen uzak eyaletlerden gelmiş delegeler, çok kimsenin akıbetinden kaygılanmaya başladığı Hood'un ordusundan haberciler, Güneylilerin duygularını paylaşan yabancılar, hükümet yetkilileri ve daha pek çok kişi. Pek tabii konuşmalar davanın geleceği ile ilgiliydi ve hiç kimse Başkan Davis'in evinde duyduklarından, sonun bu derece yakın olduğunu tahmin edemezdi.

Şehirden ayrılmadan önce Richmond'u bu kadar uzun zaman savunan ordu hakkında da bir fikir edinmek istiyordum. Dolayısıyla başkentte sadece birkaç gün geçirdikten sonra buradan ve buranın dost halkından ayrılarak

zor da olsa bir şekilde başkomutanın karargâhına ulaştım. Vardığımda General Lee'ye beni tanıtan mektupları takdim ettim.

Güney'in güttüğü davanın doğruluğuna bütünüyle inanmış bu mükemmel insanın ve askerin kişiliğini övmeye çalışmak benim için herhalde haddini bilmezlik olur. Kendisi sahip olduğu her şeyi bu dava uğruna feda etmiş, bütün gücünü ve yeteneğini bu uğurda harcamış biriydi. Onu yakından tanıyan pek çok kişi vatanseverliğinin ve fedakârlığının hakkını vermiştir ve verecektir. General ile çok uzun görüştüm. Güney'deki durum hakkında oluşturduğu sağduyulu fikirlerin bir kanıtı olarak bu konuştuklarımızı, gösterdiği güvene ihanet ediyor olmanın suçluluğunu hissetmeden anlatmak isterdim. Kendisi bu yolculukta tanıdığım kimseler arasında ülkenin askeri açıdan geleceğini oldukça karanlık gören tek kişiydi –asker olarak da bu konuda ondan daha uzman biri yoktu.

Karargâhta 24 saat kaldıktan sonra Wilmington treninde yer olup olmadığını sormak için istasyona gittik. Demiryolu hattına Güneylilerin hâkim olduğunu, "mavili çocukların" tren geçerken vagonlara adice ateş açmalarına rağmen her gece tren kalktığını öğrendik. Ancak trenin olmasıyla bir sivilin vagonda yer bulması ayrı şeylerdi. Mümkün olabilecek her yer hasta ve yaralı askerlerle doluydu. Büyük gayretle trene girmeyi başardım ve itişip kakışarak at naklinde kullanılana benzeyen bir vagonda uzun ahşap bir kutunun üstüne oturdum. Burası uyumak için de oldukça rahat görünüyordu. Trene bindiğimde etraf zifiri karanlıktı. Demiryoluna bakan tepelerin üstünden Kuzeylilerin birkaç defa uzak mesafeden açtığı yaylım ateşini atlatana kadar karanlıkta kaldık. Bu olay geçince bir kibrit yaktım ve ne göreyim! Meğer üstüne rahatça kurulduğum yer bir tabutmuş. Durumu aydınlattığıma pişman oldumsa da giderek alıştım ve derin bir uykuya daldım. Gün ağarmadan önce bir istasyonda durduk. Birileri-

nin gelip bu garip fakat rahat divanımı götürmeleri epey canımı sıktı. Onun yerine ölümcül derecede ağır yaralanmış birini koydukları zaman tabutun gitmiş olmasına daha da üzüldüm. Her şey bir yana, adamcağızın inlemeleri, bağırmaları çok acıklıydı. Yolumuz üstündeki köprülerden geçmek için durup çoğunun onarılması gerekiyor, bu işe sağlığı yerinde olan bütün yolcular da yardım ediyordu.

Wilmington'a ulaştığımızda, yüklenmek üzere rıhtımda bekleyen pamukların uğradığı korkunç yangın yüzünden herkesi büyük bir panik içinde bulduk. Yangının kundaklama sonucu çıktığı sanılıyordu.

Abluka yarma faaliyetimde başımdan geçen oldukça tatsız son olayları mümkün olduğu kadar kısaca anlatarak geçeceğim.

Sadece Amerikan Hükümeti'nin kruvazörlerinden korkarak geçirdiğimiz günlerdeki heyecanı, insanın tilki avında duyduğu o keyifli heyecana benzetebilirim (ancak tek farkla, bizler avcının değil tilkinin konumundaydık). Sarıhummanın en berbat şekli aramızda dolaşarak mürettebatı neredeyse her saat azaltırken, iş keyifli olamayacak kadar ciddileşmişti.

Sarıhumma kendini göstermeden önce yeni tekneyle başarılı bir gidiş dönüş yolculuğu daha yapmıştık. Bu defa da, evvelce anlattıklarıma benzer heyecanlı kovalamalar, ufak tefek maceralar yaşadık. Tekne her türlü şartlar altında tasarımcılarının göğsünü kabarttı. Seferin sonunda Bermuda'ya 1140 balya pamuk boşalttık. İşte o korkunç sarıhumma bunun ardından yaptığımız yolculukta, Wilmington'dan ayrılınca patlak verdi. Adadaki hükümetin, bu hastalığın yayılmasını önlemek için her tedbiri aldığına inanıyorum. Ancak abluka yaran teknelerdeki mürettebatın pisliği, içkiye ve sefahata düşkünlüğü, bir de St. George şehrindeki berbat kanalizasyon sistemi yüzünden şiddetle patlak vermiş, orman yangını gibi hem sahile hem de gemilere yayılmıştı. Bu hastalığı tekneye, vaktin çoğunu sa-

hilde geçiren mürettebattan bazıları getirmiş olmalıydı. Denize açılalı henüz 24 saat geçmeden sarıhumma ölümcül pençelerini adamlarımıza da geçirdi.

Halifax'a uğradık. Hastaları buraya bırakıp ciğerlerimize biraz temiz hava doldurduk, ama yararı olmadı. Hastalık teknenin içindeydi, onu söküp atamıyorduk. Denize açılır açılmaz zavallı adamlar dökülmeye başladı. Bu yolculukta, ancak abluka yarma döneminde yaşanabilecek hiç unutmadığım bir olayı, hüzünlü olmasına rağmen anlatmak istiyorum. Tehlikeli sularda seyrettiğimiz bir gece nöbet sırasında iki denizci öldü. Onları kalın kefen bezlerine sardık. Cenaze duasını okumak için ışık yakmaya çekindiğimizden ölülerimizi ancak sabah olunca sulara bırakacaktık. Günün ağarmasını böylesine huzursuzluk içinde beklediğimi hiç hatırlamıyorum. Dua kitabım elimde, gözlerimi zorlayarak okumaya çalışıyordum. Denizciler cenazelerin başında şapkalarını çıkarmış, onları denize teslim etmeye hazır vaziyette bekliyorlardı. Ancak korkarım aklımız bir kruvazörün bu hazin töreni yapmamıza imkân veren aydınlıkta bizi görebileceği tehlikesiyle meşguldü (ki bu neredeyse kesindi). Buna rağmen ortalık yeterince aydınlandığı zaman gereksiz bir telaşa kapılmadan duaları okuduk. Neyse ki şansımız vardı; sonraki birkaç saat boyunca bizi tedirgin edecek hiçbir şey görmedik.

Pek tatsız bir işti bu. O sabah saat yedi sularında makine dairesinden biri yanıma geldi. Bir şeyler söylemek isterken kriz geçirerek yere düştü ve yarım saat içinde ruhunu teslim etti. Hepimiz iyice paniğe kapılmıştık. Ne zaman istop etsek, aramızdaki batıl inanç sahiplerinin durumunu daha da kötüleştirmek ister gibi, tüyler ürperten birkaç köpekbalığı derhal teknenin etrafında dolanmaya başlıyordu. Adamlar dayanma güçlerini kaybetmişti. Meşum olduğuna inandıkları bu tekneden kurtulmak için sanırım yakalanmaya bile razıydılar. Teknedeki bu korkunç hasta-

lıkla Wilmington'a varırsak sonu belli olmayan bir karantinaya alınırdık (Wilmington halkı daha önce de abluka yaranların getirdiği sarıhummadan kırıldığı için burada en katı sağlık kuralları uygulanıyordu). Bu nedenle Halifax'a dönmeye karar verdim.

Sarıhumma buraya gelir gelmez beni de yakaladı. Tekrar sağlığıma kavuşunca da abluka yarma işinden tamamen vazgeçtim. Zaten bu oyun da hızla sona yaklaşıyordu. Bu inişin birinci nedeni Wilmington halkının, kendi iddialarına göre, Richmond'daki Konfederasyon Hükümeti'nin emrine uyarak abluka yaranları pamuğun taşınmasını hükümet hesabına yapmaları için zorlamasıydı. Böyle keyfi bir davranış çok büyük masraflarla risk altına giren tekne sahiplerinin kârını ciddi şekilde azaltıyordu. Fisher kalesi de sonunda Kuzeylilerin eline geçip abluka yarma işine tamamen son verilince, bu faaliyet cazibesini büyük ölçüde kaybetmişti. Pek romantik görünmeyebilir, ama bu cazibenin başlıca nedeni para kazanmaktı.

Buna rağmen macera aşkının insana neler yaptırabileceğini gösteren bir iki olaydan bahsetmek ve anlattıklarıma bunlarla son vermek istiyorum.

Fisher kalesine yapılan taarruzun ilk gecesinde –küçük garnizonun aslanlar gibi dövüşmesine rağmen yenilgiye kötü yönetimin sebep olduğu unutulmamalıdır– neler olup bittiğinden habersiz abluka yaran bir tekne kaleye doğru yol almaktaydı. Abluka filosunun sahile iyice yakın olduğunu gören ve silah seslerini duyan tekne neler olduğunu anlayacak kadar kalenin yakınına sokulmuş. Böyle bir zamanda herhangi bir abluka yarma girişiminden kuşkulanılmayacağı düşüncesiyle gambot birliğine katılarak onlardan biri gibi ilerlemiş. Birlik geri püskürtülünce dostumuz kalenin altında kalıp demirleyerek garnizonu hayrete düşürmüş. Eğer kale o gece düşseydi pek zor bir durumda kalacaktı, fakat bu gibi şartlar altında insan ileriyi pek düşünemiyor.

Aynı gece Wilmington'dan bir tekne daha hareket etmiş ve hiçbir tacize uğramadan yol almış. Ancak şans her zaman cesaretlinin yanında olmuyor. Fisher kalesi en sonunda Nassau ya da Bermuda'daki abluka yaranların haberi bile olmadan düşmüştü. Bu adalarda Güney'in geleceği ile ilgili her konuda hâlâ körü körüne bir güven hissediliyordu. Wilmington'un başına bir talihsizlik gelebileceği düşüncesini fısıldamak bile tehlikeliydi. Kurnaz Kuzeyliler o gece de seti aşmanın nirengisi olan ışıkları her zamanki yerlerine yerleştirmişler. Abluka yaran tekne dikkatle yaklaşmış, denizciler etrafta kruvazör görmeyince kendileriyle gurur duyarak neşe içinde limana varmışlar. Başarılarını âdet olduğu şekilde kutlamaya hazırlanırken içi silahlı adam dolu bir filika teknelerini bordalamış ve bizimkiler artık aslanın ağzında olduklarını anlayınca afallamışlar. Haber adalara ulaşana kadar dört beş tekne daha aynı durumla karşılaşmış. Bu iş güçtü kuşkusuz, ama oldukça dürüst oynanan bir oyundu. Gülme sırası şimdi ablukacılara geçmişti.

Karadan Abluka

Abluka yardığım günlerden hikâyelerin sonuna gelmiş bulunuyorum. Anlattıklarımda kimseyi gücendirmemeye çalıştım. Kruvazörleri kullanan Amerikalı subay ve mürettebatın zor ve yıpratıcı görevlerini büyük bir gayretle yürüttüklerine denizci biri olarak gerçekten ve içtenlikle inanıyorum. New York'u Güney Hükümeti hesabına ziyaret etmemiş olmam onların hatası değildir. "Ablukaların meşru olması için etkili olması gerekir" sözü artık geçmişte kaldı. Abluka altındaki bir limanın girişindeki bataryalar kruvazörleri belirli bir mesafede tuttukça ablukayı yarmak her zaman mümkündür.

Amerika'daki savaşa tanık olmamın verdiği tecrübe beni, hem savaş hem de abluka için şu basit öneriyi yapmaya yönlendiriyor: ulaşılması gereken en önemli hedef süratti. Ablukaya alanlarla yaranlar arasındaki yarışın sonlarına doğru abluka yarma faaliyeti giderek güçleşmiş, hatta hemen hemen önü alınmıştı. Bunun nedeni limanların trafiğe daha etkin olarak kapatılması değil, çok süratli gemilerin denizlere tamamen hâkim olmasıydı. Bunlar, özellikle pamuk yüklü pek çok abluka yarıcı tekneyi gün ışığında ele geçirmişti. Amerikalılar da savaşta süratin ne kadar önemli olduğunun gayet iyi farkındaydı. Yüksek rütbeli bir Amerikalı subay bana şöyle demişti: "Bana 15 mil hızla yol alan, uzun menzilli dört ağır topla donatılmış ahşap bir tekne verin, işte o zaman gülerim sizin o hantal zırh kaplı teknelerin haline." Herhalde bunu söylerken ak-

lında para ödülü vardı ya da daha önemlisi, istediği tarz gemilerin denizleri yabancılara ait sivil savaş gemilerinden kolayca temizleyeceğini tahmin ediyordu. Bu düşüncelerinde bence haklı ve uzak görüşlüydü. Bakalım, zaman gösterecek.

Böyle geniş kara hudutlarına sahip bir ülkede zaruri ihtiyaç malzemeleri ve cephanenin bu hudutlardan Güney eyaletlerine sokulamaması okurlarımın dikkatini çekmiş hatta tuhaf gelmiş olabilir. Bunu önleyen tek neden Kuzeylilerin iç savaş sırasında gösterdiği olağanüstü çabaydı. Öyle ki karada uyguladıkları abluka denizdeki kadar sertti. Kara ablukasını yaranlar, denizde kruvazörlerin dikkatinden kaçmaya çalışmanın riskini aynı derecede taşıyorlardı. İç kısımlardaki büyük nehirlerin akış yolları gambotlar tarafından korunuyordu. Bu yollar, suların ivintiler ve kayalık çıkıntılar gibi diğer engellerle doluydu. Bu yüzden teknelerin aşabileceği sığ geçitler çok az ve seyrekti, dolayısıyla kolayca kontrol altında tutulabiliyordu. Ayrıca her iki tarafın devriyelerini atlatmak büyük sorundu. Bunlar rastladıkları belirli bir nedeni olmayan kimselerden hemen kuşku duymaya hazırdılar. Casus olduğu tahmin edilen birinin işi, üstünkörü bir sorgu sualden sonra, adam ne olduğunu anlamadan uzun bir iple halledilirdi. Karadan ablukanın neye benzediğini görmeye her şeyden çok macera tutkum nedeniyle karar verdim. Richmond'da aynı heyecanı taşıyan birine rastladım ve yapacağımız seferi birlikte planlamaya koyulduk.

İlk önce (bu arada ikimizin de denizci olduğunu belirtmeliyim) bir rehberle anlaştık. Rehberden kastım ormanın muhtelif yerlerinde bir iki kanosu olan ve nehir yatağındaki geçitleri iyi bilen biriydi. *Times*'ın muhabiri olan sevgili dostumuz bu macerayı başaracağımıza o derece güveniyordu ki bize gazetesi için bir paket dolusu haber yazısı verdi. Bunlar, eğer hududu sağ salim aşabilirsek, birkaç hafta sonra *Times* okurları ile buluşacaktı.



Virginia bölgesinde Güneylilerle çarpışan Kuzeyli 12. Massachusetts Alayı'nın kampı.

Bir at ve hafif bir araba almamız gerekliydi. Pek tabii böyle bir yolculuk için kimse bunları kiraya vermek istemiyordu. Kaldı ki o günlerde insanlar gözleri önünde olmayacak hiçbir malını kiralamıyordu. Buna rağmen bir adamı bizden önce rehberle beraber huduttan birkaç kilometre mesafedeki bir istasyona yolladık, at arabasıyla işimiz bitince onu geri getirecekti. Torbalarımıza yol için birer çift çorap, bol miktarda tütün ve birkaç şişe konyak koyduk. Hududun Güney'e ait tarafındaki devriyeler sorarsa göstermek üzere yanımıza izin kâğıtlarımızı da aldık.

Her şey hazır olunca Richmond'dan sabah dörtte hareket ettik. Bütün gün uzun ve sıkıcı bir tozlu yolda gittikten sonra öğle vakti azat edilmiş bir zencinin kulübesinde iki saat kadar mola verip buradan süt ve yerelması aldık. Yukarıda bahsettiğim istasyona ulaştığımızda güneş batıyordu. Böylece atlı arabadan da kurtulduk. Kurtulduk diyorum, çünkü yol boyunca korkunç sarsıntılar içinde oraya buraya toslayarak neredeyse canımızdan olacaktık.

Rehberimiz istasyonda bekliyordu. Bir süvari mangası da burada kamp kurmuştu. O sabah bazı düşman keşif

kolları gördüklerini, nehrin karşı kıyısında karaya çıkmayı planladığımız yerde etrafı kolaçan ettiklerini söylediler. Cesaretlendirilmeyi beklediğiniz zaman insanlar nedense şu ya da bu şekilde hoşa gitmeyen şeyler söyleyerek içinize korku salarlar. Yumurta ve domuz pastırmasıyla akşam yemeğimizi yedik. Saat dokuzda etraf zifiri karanlığa gömülünce rehberimiz yola çıkma zamanının geldiğini söyledi. Şunu belirtmeliyim ki o an orada olmaktansa küçük teknemin köprüsünde, bir gambotun bizi az sonra borda ateşiyle selamlama ihtimaline rağmen Wilmington'daki seti aşmaya hazırlanıyor olmak isterdim.

Ancak geri dönmek düşünülemezdi, biz de ormanın içlerine doğru sürünmeye başladık. Rehberimiz nehrin karşı kıyısına ulaşmak için üç kilometre kadar ileride bir geçit bulacağımızı söyledi. Bu çam ormanının karanlığını kıyaslayacak bir şey gelmiyor aklıma. O ise herhalde bir canavarın gözlerine sahipti. Önde kendisi, bir erle kol düzeninde emekleyerek yol almaya çalıştık. Yarım saat kadar bu şekilde çıt çıkarmadan çabaladıktan sonra ağaçların arasından ışıldayan bir yıldız bize orman hududuna yaklaştığımızı gösterdi.

Birkaç dakika sonra yere yatmamız istendi. Kendimizi bebekler kadar çaresiz hissettiğimizden ne söylendiyse yaptık. Sonra da onun Potomak kıyısındaki yüksek otlar arasında kanosunu arayışını seyrettik. Nihayet yanımıza gelerek kanoyu sağlam durumda bulduğunu fısıldadı. Ardından kanonun saklı olduğu yere yılan gibi sürünerek yaklaştık. Ağaçlardan süzülen rüzgârın uğultusu ile kurbağaların ve bataklığın diğer sakinlerinin akortsuz seslerinden başka hiçbir şey duyulmuyordu. Gece o kadar karanlıktı ki nehirde 50 metre ilerisini zor görüyorduk. Sanırım bu durum işimizi kolaylaştırıyordu, ama rehberimizin kendisini yönlendirecek işaretleri nasıl seçebileceği benim için bir muammaydı. Ancak bu tecrübesinden yararlanmayı düşünmediğimden sual de sormuyordum. Ağzımız-

dan tek kelime çıkmadan kanoyu sessizce suya indirdik (ben ve arkadaşım) ve içine yerleştik. Daha doğrusu aldığımız emirlere uyarak içine uzandık. Kaptanımız, yüzü pruvaya dönük, elinde hafif bir kürekle kanonun kıçında oturuyordu. Nehrin kıyıdan kıyıya uzaklığı yaklaşık beş kilometreydi.

Beş dakika kadar hızla yol aldıktan sonra kano aniden bir şeye çarptı ve rehberimiz bir saniyede içine dümdüz uzanıverdi. Kano anında yüzen bir kütüğe dönüşmüştü. Meğer nehri kontrol altında tutan bir gambotun burnuna bağlı küçük sandala bindirmişiz. Çarpma sesinin güverteden duyulduğu, nöbetçinin "Hey!" diye bağırıp tüfeğini ateşlemesinden belliydi. Ardından Amerikan savaş gemilerinde kullanılan ve 100 metre içinde ne varsa gösteren o başa bela parlak ışıklardan biri suyun üstünde parıldadı. Oysa nehir çok hızlı aktığından kano ışığın kapladığı alanın dışına sürüklenmiş olmalı ki fark edilmedik. Her neyse, kurtulmuştuk. 20 dakika daha kürekle yol alarak nehrin karşı yakasında bir yere geldik. Ancak bu ufak macera bizi yolumuzdan ya da denizci tabiriyle rotamızdan saptırmıştı. Kanoyu sudan çekip yüksek otların arasına gizledik. Etrafta görebildiğimiz sadece kasvetli bir bataklık ile arka plandaki karanlık ormandı. Rehberimiz bulunduğumuz yerin yaptığı "hesaplardan" şaştığını ve şafaktan önce buradan kımıldamanın delilik olacağını açıkça söyledi. Biz de yakında olması muhtemel bir tekneden görülmemek için yüksek otların içine iyice gömülüp pipolarımızı yakarak sabırla bekledik.

Gün ağarınca rehberimiz etrafı kolaçan ettikten sonra Washington'a doğru harekete geçmek için her şeyin yolunda gittiğini, ancak nehir yatağını sürekli gözetim altında tutan devriyeler yüzünden gündüz yola çıkmanın imkânsız olduğunu bildirdi. Böylece bütün günü ıslak otların arasında geçirmeye mahkûm olduk. Bereket versin önceki akşam ceplerimize biraz siyah ekmekle bir iki

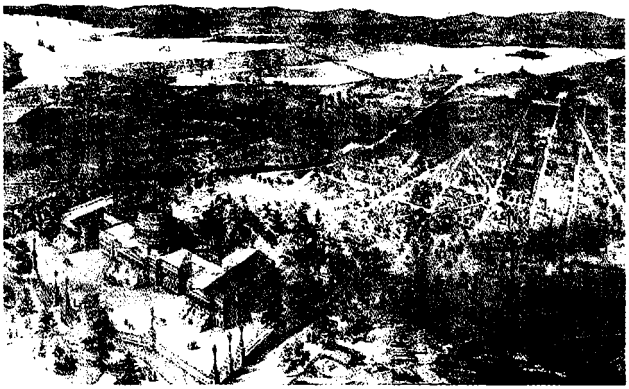
soğan koymuştuk. Bu durumda elde olanın keyfine varmaya çalıştık, tatarcıklar da bizim. Nasıl da hevesle saldırdılar, özellikle bana! Sanırım abluka yardığını teknede alıştığım iyi yaşam nedeniyle ya da yaradılışım icabı sağlıklı olduğum için daha lezzetliydim. O korkunç gün boyunca pek çok defa saklandığım bu ıstırap dolu yerden fırlayıp devriyelere de, gambotun mürettebatına da, bütün yetkili makamlara da meydan okurcasına kaçmak istedim.

Güneşli sıcak bir günde milyonlarca tatarcığın saldırısı gibi bir eziyeti çekmeye mecbur kalmış biri neler hissettiğimi anlayacaktır. Saat bir sularında bizi bu ıstıraptan uzaklaştıran bir korku yaşadık. Bir mil kadar açıkta yatan bir gambotun tayfaları sandalla sahile çıkıp yaklaşık 100 metre yakınımızdaki otları sırf aylaklıktan ateşe verdiler.

Otların yanarken çıkardığı çatırtıyı duyuyor ve ele geçme riskini göze alarak yerimizi terk etmeyi düşünüyorduk. Ancak rehberimiz rüzgârın gizlendiğimiz yere aksi yönde estiğini söyleyince kendimizi güvende hissettik. Gambotun tayfaları başka birileriyle konuşuyorlardı. Seslerini anlaşılır şekilde duyuyorduk. Hiç kuşkusuz bu adamlar nehir kıyısındaki devriyelerdi. Bu nedenle olduğumuz yerde güven altında kalmak daha da güzel bir duyguydu.

Sonunda akşam oldu. Ortalık iyice karardığı zaman hareket ettik ve sık bir ormanla yarım saat boğuştuktan sonra Washington'a giden anayola çıktık. Geceleri yol alıyor, zaman zaman karşılaştığımız devriyeleri, onlar geçene kadar yere yatıp yahut ağaçları siper alarak atlatıyorduk.

Gündüzlerimiz dikkatle saklanarak geçiyordu. Üçüncü sabah gün ağarmadan şehrin bir kilometre yakınına ulaşmıştık. Washington'un biraz dışındaki köprüye yaklaşınca kendimizi ortalıktaki insanlara olabildiğince benzetmeye çalıştık. Muhafızların fazlaca dikkatle bakmalarına rağmen asker grupları arasından geçerek, ayakları-



ABD'nin başkenti Washington D.C.'nin
İç Savaş günlerinde balondan görünüşü.

mız şişmiş, karınlarımız aç bir halde salimen Washington'a girdik.

Bize Richmond'da tavsiye edilen ve Güney'e yakınlık duyan bazı kimselere de muhtemelen rastlayabileceğimiz bir hana gittik. Bize nereden geldiğimiz sorulmadı, ama handakilerin akıllıca bir tahminde bulunduklarını anlamıştım. İşgüzar soruların sorulmadığı dostlar arasındaydık.

Karadan abluka işte böylece yarılmış oldu. Özellikle tatsız geçen bu maceradan fazla bir tecrübe edindiğimi sanmıyorum. Her şeye rağmen çok büyük zorluklarla da karşılaşmadık, ama ben kesinlikle alışmış olduğum ortamı tercih ederdim.

Burada kısa bir süre kaldıktan sonra düşüncelerimizde sadık birer Güneyli olmamızdan hiçbir endişe duymadan New York'a rahatça ulaştık. Nereye gitsek Güney sempatizanı arkadaşlarla karşılaşıyorduk, belki de resmi makamların bildiğinden daha çoktular. Yol yorgunluğumu giderip gücümü toparlamak gayesiyle birkaç gün burada kaldım. Londra ve Paris'ten sonra belki de dünyanın en güzel şehri olan New York'ta görülecek yerleri gezip, sun-

duğu zevklerin keyfine vardım. Okurlarıma bu şehri anlatmaya kalkmayacağım. Bu işi benden önce daha yetenekli kalemler zaten yapmıştı.

New York'ta olduğum sıra bir husus beni çok etkiledi: Kuzeylilerin çoğu silahlı kuvvetlerinin eninde sonunda Güney'e karşı kesin zafer kazanacağına sarsılmaz bir güven duyuyordu. Ablukayı karadan yarmış olmakla başka bir şey elde etmedimse de, en azından Kuzey'in muazzam kaynaklara sahip olduğunu, hükümetin de mücadeleyi sonuna kadar azimle sürdürme kararlılığını anladım. İtiraf etmeliyim ki New York'tan, Konfederasyon'un bağımsızlığına kavuşacağı inancım bir hayli sarsılmış olarak ayrıldım.

Ablukayı karadan yarma riskini ve sıkıntısını tekrar yaşamak istemediğimden buradan bir gemiyle Nassau'ya döndüm.


THE ILLUSTRATED
LONDON NEWS
SATURDAY, MAY 12, 1877.

Hobart Paşa'nın 12 Mayıs 1877 tarihli The Illustrated London News
etesinin kapağındaki resmi. Resmin altında 1877-78 Osmanlı–Rus Savaşı
tedilerek 'Amiral Hobart Paşa, Türk Filosu Komutanı' ifadesi yer alıyor.

Türklerin Donanmasına Katılıyorum

Bütün bu üstlendiğim ve ayrıntılarıyla anlatmış olduğum maceralı işlerden sonra albaylıktan terfi etmeme daha bir yıl olduğunu görünce bu süreyi doldurmak için bir Avrupa turu yapmaya karar verdim. Değişik ülkelerde dolandıktan sonra planlamış olmaktan çok tesadüf sonucu Kostantiniye'ye gittim.

Oradayken büyük devlet adamı ve Osmanlı İmparatorluğu'nun sadrazamı Fuad Paşa'ya ziyarette bulunarak kendimi tanıtan mektupları takdim ettim. Beni çok sıcak bir dostlukla kabul etti. Görüşmelerimiz sırasında Girit Adası'nda bir süredir uğraşmak zorunda kaldıkları ciddi ayaklanmayı anlattı.* İsyanı yönetenler Yunanistan'dan yardım gördükleri için bastırmakta güçlüklerle karşılaşıyorlarmış. Bunun bir diğer nedeni de kuşatmanın yarılması hususundaki kanunların belirsizliği imiş. Osmanlı savaş gemilerinin sürekli izlemesine rağmen savaş malzemesi ve erzak taşıyan çoğu Yunan bayraklı tekne şu ya da bu şekilde onlara görünmeden sıvışıp Sultan'ın tebaasından olan isyancılarla teması sürdürüyormuş. Sadece bir tekne şiddetli bir çarpışma sonucu *in flagrante delicto* yani suçüstü ele geçirilmiş ve meşru ganimet olduğuna hüküm verilmiş.

Osmanlı makamlarına uluslararası hukukun gereği olarak bir tekne kuşatmayı yararken görülmüş olsa bile

* Girit İsyanı ile ilgili daha fazla bilgi için Ekler bölümündeki "1866-1869 Girit İsyanı" başlığına bakınız.

sahilden 10 deniz milinin ötesinde peşinden gidilemeyeceği ve bir abluka yaran teknenin Osmanlı Devleti'ne ait olmayan bir adanın karasularında dört millik mesafe içine girdikten sonra o tekneye dokunulamayacağı söylenmiş. Aslında abluka yarmayı korur biçimde düzenlenmiş bu kanunlar, isyanı o derece besliyordu ki bu durum devam ettiği sürece ayaklanmayı bastırmaya girişmek boşunaydı.



Hobart Paşa'ya Osmanlı Donanması için çalışması teklifini yapan Sadrazam Keçecizade Fuad Paşa.

Bir ara ekselansları Fuad Paşa'ya hiçbir kanunu çiğnemeden, özellikle de kanunların böyle esnek olduğu durumda abluka yarmaya son vermenin mümkün olduğunu söyledim. Bu sözlerimden çok etkilenmiş göründü ve birkaç gün sonra tekrar gelmemi istedi. Ben kendisine ne düşündüğümden öylesine gelişigüzel bahsetmiştim. Görüşmemizden ciddi bir sonuç beklemiyordum. Ekselanslarını tekrar ziyaret ettiğimde bana, "Majesteleri Sultan'ın görüşünü aldım ve kendisi Osmanlı Hükümeti'nin hizmetine girmeyi isterseniz bunun gereğinin yapılabileceğini, ancak kendi vatandaşlarınızı gücendirme riskini ve sorumluluğunu üstlenmeniz gerektiğini size bildirmemi istediler" dedi. Gerçekten şaşırmıştım.

Cevap vermeden önce biraz düşündüm. İngiliz donanmasında yaklaşık 250 albay göreve tayin edilmek için çırpınıp duruyordu ve o sıralarda sadece 40 kadar albay görevliydi. Benimle aynı rütbede olan bir İngiliz subayının bana şimdi teklif edilen makamda 24 yıl kaldığını, yani

Osmanlı Hükümeti nezdinde Donanma Müşavirliği yaptığını hatırladım. Sir Adolphus Slade emekli olduğu için bu makam şimdi boştu. O sakin barış döneminde başka yerlere kıyasla Şark dünyasında fiilen savaşma ihtimalinin daha yüksek olduğunu hesaba katarak Fuad Paşa'ya cevap verdim: "Evet Ekselansları, teklifinizin şartları tatmin edici ise hazırım."

Şartların fevkalade tatmin edici olduğunu söyleyebilirim. Kısaca anlatmak gerekirse kabul ettim ve böylece beş yıl süre ile bir Osmanlı görevlisi olarak kayda geçirildim. Ancak her zaman İngiliz deniz subayı rütbemi ve mevkimi ve İngiliz vatandaşlığımı muhafaza edecektim.

Daha sonra, bir İngiliz deniz subayı olarak üstlerime danışmayı ihmal etmiş olduğumu fark ettim. Aslında bu mevki İngiliz Amirallik Dairesi'nin en seçkin ödüllerinden biri sayılırmış. Sir Adolphus Slade'in emekli olmasını takiben bu göreve pek çok başvuru yapıldığından sayın lord-



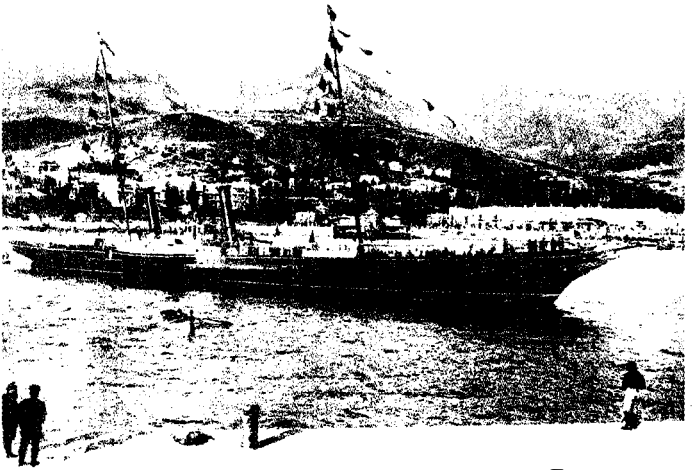
Hobart Paşa'dan önce yaklaşık çeyrek yüzyıl Osmanlı Donanması'nda danışmanlık yapan ve Müşavir Paşa olarak ünlenen İngiliz Amirali Sir Adolphus Slade.

lar bu tayini fazlasıyla önemseyerek benim bu konudaki davranışıma feci öfkelenmişlerdi. Onların bu makam için düşündüğü vefalı bir hizmetkârın önünü kestiğimi söyleyerek derhal yurda dönmemi istediler. Ben ise sayın lordlar gibi düşünmediğimden olduğum yerde kalmaya kararlı olduğumu bildirdim. İlerde görüleceği gibi zaman içinde bana bu davranışımı ödettiler. Bereket versin Osmanlı Hükümeti'yle yapmış olduğum anlaşma sayesinde Amirallik Dairesi'ndeki sicilimin kötü olmasına katlanabildim. Hatta İngiliz sefirinin hiddetli bakışlarından bile hiç etkilenmedim. Benim için "maceracı", "numaracı" falan dediklerini sanıyorum, ama şunu hatırlatmak gerekir ki ben her yönden, Amirallik Dairesi'nin –her kim ise– o "gözdesi" kadar bu makamı hak ediyordum.

Sürekli olarak yenilenen anlaşmamı imzaladığım tarihten bunları yazdığım güne kadar geçen aşağı yukarı 16 yıllık sürede attığım bu adımdan hiç pişmanlık duymadım.

Osmanlı Donanması'na ikinci amiral olarak tayin edildikten kısa süre sonra Girit'te süregelen abluka yarmaya son vermek için oraya gönderilmeme karar verildi. Benden hoşlanmayan eleştirmenlerden biri "hırsızı hırsıza yakalatmak" diye yazmıştı. Bu *ben trovato* yani iyi uydurulmuş benzeti bütün olaylarda kendini belli etti, çünkü abluka yarmak konusunda kuşkusuz bir şeyler biliyordum.

Böylece 50 topla donatılmış sağlam bir ahşap fırkateyne bayrağımı çekip Girit'in başlıca limanı olan Suda Körfezi'ne ulaştım ve burada görevlendirilmiş altı yedi kadar Osmanlı savaş gemisini komutam altına aldım. Deniz subaylarının hepsinin abluka ve uygulamasında neden ceza veremedikleri hakkında anlattıklarını dinledim. Daha önce de bahsettiğim gibi gördüm ki Osmanlı deniz subaylarının elleri kolları bir sürü hayal ürünü güçlüklerle bağlanıp kalmış. Abluka yarmanın önünü kesmeye çalışırlarken görevlerini büyük şevkle yürütmüşler. Fevkalade bir cesaret ve dayanıklılık göstermelerine rağmen sürekli gözdağı ve-



Girit İsyanı'nda Hobart Paşa'nın komutasında bulunan silahlı İzzeddin *vapuru.*

rilen Osmanlı hükümetinin başına dert açmamak için de kanuna aykırı davranmaktan daima korkmuşlar. Burada abluka yaranların Yunan limanlarından pek muzaffer bir tavırla yola çıktıklarını işittim. Ayrıca Syra, Poros ve diğer Yunan kasabalarındaki belediye başkanlarının başarılı abluka yaran kaptanları ve tayfalarını bayraklar, bandolar ve halkın coşkun alkışları arasında, sözde dostluk güttükleri bir millete karşı tutuşturulan isyan ateşini körüklemek üzere nasıl uğurladıklarını öğrendim.

Bütün bunlara ilaveten abluka yarma faaliyetinin önüne geçildiği takdirde yiyeceksiz ve cephanesiz kalacak ihtilalcilerin silahlarını bırakacakları da söyleniyordu.

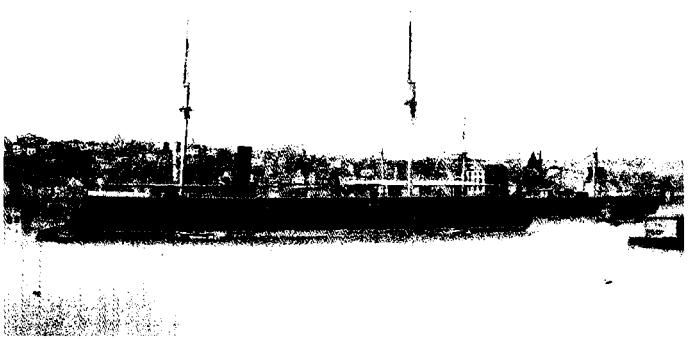
Her türlü tehlikeyi göze alarak bu duruma son vermeye azmettim.

Emrimdeki filodan birkaç süratli avcı teknesiyle bir buharlı korveti sancak gemime refakatçi alarak yola çıktım. Suda limanından çıkar çıkmaz doğruca Syra'ya yöneldim.

Syra abluka yaran teknelerin donatılıp Girit'teki asilere yollandığı ana limandı. Burası olayın başlangıç noktası olduğundan böyle hareket etmekle avıma Girit'te beklemekten daha yakın olacaktım. Şartlar fevkalade denecek kadar benden yanaydı. Suda'dan ayrıldıktan sonraki gün şafak sökerken Syra limanının aşağı yukarı sekiz mil uzağında ağır ağır seyir ederken gördüğüm bir şey yüreğimi ağzıma getirdi. Amerikan İç Savaşı'nda abluka yarmakta kullanılan teknelerin tıpatıp aynısı bir tekne Syra limanına doğru tam hız yol alıyordu.

Emrimdeki küçük filonun açığındaydı ve limanına ulaşmak için bize yaklaşık bir mil mesafeden geçmesi gerekirdi.

Charleston veya Wilmington'u kuşatan gemileri gün ışığında bir uçtan öbür uca yarıp, pruvalarından geçerek limana kapağı atmaya çalışan teknelerle sık sık karşılaşmıştım, hatta benim de öyle yaptığım zamanlar olmuştu. Avcı teknelerime kovalamaları için işaret gönderdim. Fırkateynimle onun bir buçuk mil yakınına sokulunca kendini tanıtan flamayı çeksin diye kurusıkı bir atış yaptım. Buna uzun Armstrong topunu ateşleyerek cevap verdi. Öyle ki gönderdiği mermi, üstünde durduğum köprünün ayağı-



1866-69 Girit İsyanı'nın yaşandığı dönemde Osmanlı Donanması gemileri.

nı koparıp attı. Cesur biri olmasına rağmen hata yapmıştı. Flamasını gösterip (eğer dürüstçe davranmadığının farkındaysa) tarafsız bir bayrağa sığınmak üzere kaçmalıydı. Görevi denizlerdeki güveni sağlamak olan ve dolayısıyla şüpheli gördüğü bir tekneye, kendini tanıtması için kurusıkı atış yapan bir savaş gemisine ateş açmamalıydı. Hiç kuşkusuz korsanlık suçu işlemiş ve bana mükemmel bir fırsat vermişti.

Avcı teknelerim abluka yaran ile hararetli bir yarışa girerek onu Syra limanı yakınlarına kadar kovaladılar. Onları geri çağırdığımda teknenin adının *Enosis*,* kaptanının da pek cesur bir Yunanlı olduğunu öğrendim. Yükünü yerine ulaştırmak ve teknesi için sonuna kadar savaşmaktan başka şey düşünmeyen ve kanunları hiçe sayan bu gözü pek kaptan bu defa karşısına çıkanın abluka kurallarından az çok anlayan biri olduğunu düşünmemişti. Üstelik silahlı bir abluka yaranın, hele bir savaş gemisine ateş açmış ise, korsan addedileceğinden de habersizdi.

Bu olanlar beni öyle memnun etmişti ki avcı teknelerimden birini Girit Valisi'ne yollayarak artık abluka yaranlardan korkmasına bir sebep kalmadığı haberini iletttim. Kendilerini çok hatalı bir duruma düşürmüşlerdi. Syra limanında iki tekne daha yatıyordu. Onları, her ne olursa olsun, birkaç hafta daha orada alıkoyabilecektim. Abluka yaranlar olmadan asilerin yiyeceği kalmayacağından Girit'teki isyanın sona ermesi için bir haftanın yeteceğini biliyordum.

(Bunu söylemekte haklı olduğumu belirtmeliyim. Çünkü abluka yaranlar olmadan asiler üç gün içinde silahlarını bırakıp ekmek peşine düştüler ve Girit İsyanı da böylece sona ermiş oldu.)

Enosis'i Syra limanına kovalamak için gönderdiğim tekneleri geri çağırdıktan sonra limana yaklaşıp üç tek-

* Girit ile Yunan Krallığı'nın birleşmesini kast eden, "birlik" ya da "birleşme" anlamındaki sözcük (e.n.).

neyle demir attım. Sonra da Syra'daki yetkili makama bir mesaj göndererek limanlarına sığınan bir tekneyi tutuklamak için yardımcı olmalarını istedim. Gönderdiğim mesajda bu teknenin kendini tanıtan resmi bayrağını çekmesi için yaptığım kurusıkı atışa karşılık sancak gemime ateş açtığını, bu nedenle açık denizde korsanlık suçu işlediğini belirttim. Ayrıca *Enosis*'e refakat eden diğer teknelerin de limanda olduğunu ve bu teknenin yasadışı durumuyla ilgili sorun halledilmeden hiçbirinin denize açılmasına izin vermeyeceğimi bildirdim. Bunu yapmakla Syra'daki yetkililerin balonunu söndürmüş oldum. Tabii ki bu mesajım onları küplere bindirdi ve talimat almak üzere Atina'ya derhal bir tekne yolladılar. Aynı zamanda isteklerime görünüşte bir cevap vermiş olmak için de *Enosis*'in uluslararası hukuka göre yargılanması gerektiğini belirttiler. Halkın galeyanını önlemelerinin mümkün olmadığını ileri sürerek şikâyetimi yapıp



Osmanlı Donanması'nda göreve başlar başlamaz Girit İsyanı'nı bastıran Hobart Paşa'nın o dönemde çekilmiş bir fotoğrafı.

Syra'dan ayrılmamı istediler. Bu talebe bütün yabancı konsoloslar da katıldı.

Burayı terk etmeyi kesinlikle reddettim. Eğer kabul etseydim ben gözden kaybolur kaybolmaz *Enosis* ile refakatçi teknelerin Girit'e hareket edeceğinden emindim. Aynı zamanda teknelerimden birini, İstanbul'a çekilmek üzere durumumu bildiren ve yardım talep eden telgraflarla İzmir'e gönderdim. Syra'nın açığında iki tekneyle kalmıştım. Bunlardan biri limanı terk etmeleri halinde batıracağımı bildirdiğim üç abluka yarıcının hareketlerini gözlüyordu.

Oraya vardığım günün gecesi ben neredeyse tek başımayken neden bir hamle yapmadıklarını düşündüm, çünkü Yunanlılar cesaretten yoksun değildir. Eğer böyle yapsalardı üç tekneden biri kuşkusuz kaçabilecek ve asilere yiyecek götürüp bütün planlarımı altüst edecekti.

Bu davranışları abluka yaranlar hakkındaki görüşlerimi doğruluyordu, yani bu işi kazanç sağlamak için yapıyorlardı (bazıları da belki macera aşkına). Zorlanmadıkça dövüşmüyorlar, hatta akıllı iseler zorlandıklarında bile dövüşten kaçıyorlardı. Doğrusu da buydu. Bizzat savaşın içinde olmadıkları halde bu kimselerin macera uğruna isyancılara silah ve erzak taşıyarak kendilerini ateşe atmaları gerçekten çılgınlıktı.

Adaya artık abluka yaran tekne gelmeyeceğine dair Girit Valisi'ne söz verdiğim için Syra önlerindeki ilk gecem büyük endişelerle dolu geçti.

Sabah küçük bir istimbotla Atina'dan bir Osmanlı yetkilisi geldi. Yüzü çarşaf gibi bembeyazdı. Pire'den yola çıkarken bir Yunan fırkateyninin Syra'ya hareket etmek üzere olduğunu, kaptan ve mürettebatın, "Hobart Paşa'yı ölü ya da diri getirmeye yemin ettiğini" söyledi. Yarım saat sonra demir aldım ve liman yakınında dolanırken Yunan fırkateyninin burnu döndüğünü gördüm.

Heyecan dolu bir andı. Syra'da evlerin damları insan doluydu. Bir zamanlar Chesapeake ve Shannon'da olanlara benziyordu. Orada da halk olayı seyretmek için sokak-



Adada ayaklanmanın sona erdiği günlerde Girit Limanı.

lara dökülmüştü, bando bir yandan "Yankee doodle dandy, oh!"* şarkısını çalıyordu.

Sözde düşmanım olan fırkateyne doğru yol aldım; her an borda ateşini bekleyerek neredeyse yan yana geldik. Ancak onun demirlemeye hazırlandığını görünce buna şaşırmakla birlikte memnun oldum. Fırkateyn üç demir attı. Durum hiç de dövüşe benzemiyordu. Sonradan öğrendim ki Yunan gemisinde hiç barut yokmuş. Fırkateynin kaptanını bu kadar hatalı bir duruma düşürmek utanç vericiydi. Herkes Yunanlıların ne kadar cesur olduğunu bilir. Gerçek yiğitliğin olduğu yerde ise çalım atmak hatadır.

Kaptanın namına üzüldüm, kendisi de düştüğü durumdan utanç duyuyordu.

Birkaç gün sonra altı yedi Osmanlı zırhlısıyla takviye edildim ve yabancılarla diğer Türk düşmanlarının protestolarına rağmen duruma hâkim oldum. Limandaki gemilerden birinde *Enosis* yargılandı (karaya çıkmaktan kaçındım). Katlandığımız bu gülünç tiyatro tabii hiçbir sonuç alınmadan bitti.

* Yurtsever temalarıyla meşhur ve ulusal olaylar ve geçitlerde sık sık çalınan bir Amerikan halk şarkısı (e.n.).

Girit'in valisi olan paşa bütün asileri gereğini yerine getirmem için Osmanlı gemileriyle bana yolladı. Yapmak zorunda kaldığım en zor iş buydu. Zavallı serseriler yanlış yönlendirilmiş mert adamlardı. Çok açlık çekmişlerdi. Karınlarını iyice doyurduktan sonra onları civardaki Yunan adalarına dağıttım ve konu da böylece kapandı.

Bazı kimseler Syra limanındaki faaliyetlerimi, özellikle *Enosis*'e refakat eden teknelerin limandan çıkışını önlemiş olmamı yasadışı bulmuşlardı. Buna cevabım şuydu: Hükümetten başlayarak bütün Yunanlılar üç yıl boyunca dost bir ülkenin topraklarındaki isyanı teşvik ederek uluslararası hukuku o kadar az önemsemişlerdi ki benim yasaları biraz esnetmem haklı görülmeliydi.

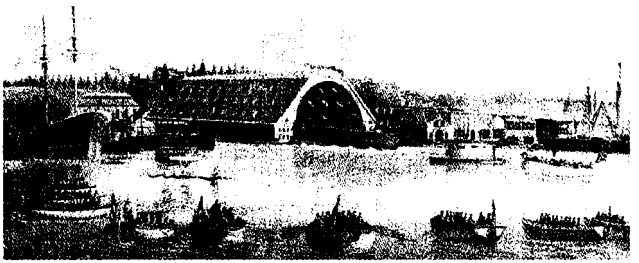
Müzmin bir ayaklanma içinde olduğu söylenen Girit konusundayken belirtmek istediğim birkaç husus var.

Kendilerini gayet iyi tanıdığım Girit halkı Yunanistan'la birleşmek istemiyordu. Eğer aşırı heyecanlı ve hırslı Yunan komiteleri çenelerini kapatıp kışkırtmaktan vazgeçseler Giritliler Akdeniz'in en mutlu toplumu olurlardı.

Girit'te üslenmiş büyük bir Osmanlı zırhlı filosuna bir yıldan fazla komuta ettiğim sırada Giritlilerin düşünceleri hakkında fikir sahibi oldum. Kışkırtıcılar rahat bıraktıkları takdirde onlar kadar düzenli ve iyi huylu olabilecek insanlar tanımadım.

İstanbul'a dönüşümde bazı Avrupalı güçlerden gördüğüm kabul çok memnun ediciydi.

Davranışımın bir Avrupa savaşını engellemiş olduğunu söyleyerek beni madalyalarla onurlandırdılar. Kendi ülkem ise benden uzak durdu. Hatta Amirallik Dairesi derhal İngiltere'ye dönmediğim takdirde beni deniz subayları listesinden çıkartacaklarını belirtecek kadar ileri gitti. Amirallik Dairesi Yönetim Kurulu'ndan yüksek rütbeli bir üye bana yazdığı yarı resmi mektubunda, "Osmanlı ülkesindeki görevinize son vermezseniz adınız listeden silinecek" diyordu.



Hobart Paşa'nın göreve başladığı yıllarda Osmanlı Donanması ve Haliç tersanesi.

Bir deniz subayının yapması gerektiği gibi ülkemin şerefini korumuş olmama karşılık teşvik edilmeyi beklerken böyle bir muamele görmek beni derinden yaralamıştı. Bu duygular altında kendisine, "Adımı silebilirsiniz ve..." diye yazdım. Tahminime göre bir zaman sonra bu mektubum Avam Kamarası'nda haksız olarak aleyhime kullanıldı. Her neyse; adım deniz subayları listesinden çıkarıldı ve birkaç yıl yeniden dahil edilmedi. Majesteleri Sultan tarafından pek hoş ve nazik şekilde kabul edilerek amirallik rütbesiyle ödüllendirildim. Böylece bir Osmanlı deniz subayı olarak makamıma yerleşip Osmanlı donanmasının başına geçtim.

Osmanlı ülkesindeki yaşamımın bundan sonraki kısmında yer alan olaylardan söz etmeyi sürdürmek çok hassas bir konu. Çünkü bunlar oldukça özel olaylar. Demek istediğim resmi ve özel işlerimin giderek daha kişisel bir şekil almış olması. Yine de bunlardan, belki biraz özetleyerek okuyucuma ilginç gelecek ve kimseyi incitmeyecek şekilde bahsetmeye çalışacağım.

Türkler gibi amirlerin hizmetinde olmak zor değildir. Onlar hizmetlerindeki yabancılara her zaman anlayışlı ve

saygılıdırlar. Türkleri önyargılı oldukları farz edilen konularda incitmekten ve bir öneride bulunurken kırıcı ithamlardan kaçınılırsa onlarla geçinmek kolaydır. Osmanlı ülkesinde hizmet ederken başlıca görevim deniz kuvvetleriyle ilgili konulardı. Bu nedenle onlara yabancı donanmalara, özellikle İngiliz donanmasına sürekli olarak getirilen birtakım modern yenilikleri öneriyordum. Bu önerilerim genellikle kabul görüyordu. Böylelikle Osmanlı donanmasının hizmet kalitesini geliştirmek yönünde birçok yararlı düzeltmeler yapıldığı kanısındayım.

Majesteleri Sultan bana özel yaverlerinden biri olmam lütfunda bulundu. Bu makamda zaman zaman önemli görevler üstlendim.

Majesteleri bana her zaman saygı ve büyük bir anlayışla davranıyor. Ben de kendisine, hem hükümdarım hem de –sanırım böyle söyleyebilirim– dostum olarak candan bir hürmet ve sevgi besliyorum.

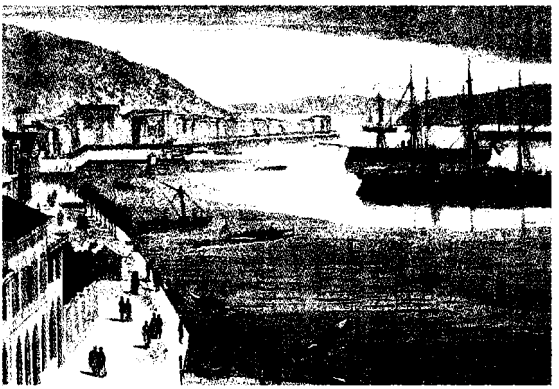
Rusya ile Savaş

1877'de Rusya ile savaş çıktı. Denizde güçlü bir düşman olmadığı için pek ciddi çarpışmalar meydana gelmedi. Buna rağmen Osmanlı donanması genelde bilinenden çok daha önemli hizmetlerde bulundu.*

Öncelikle geniş bir kıyı şeridi olan Karadeniz'e hâkim olmamız gerekiyordu. Sünne (Sulina) ile Batum'u Rusların karadan ve torpidolarıyla denizden yaptıkları saldırılara karşı savunduk. Birer savaş gemisi gibi donatılmış küçük ve süratli posta teknelerini izlemek zorundaydık. Bunlar sürekli olarak Sivastopol ve Odessa'dan hareket ederek denize açılıyor ve fırsat buldukça kıyı boyunca seyreden bazı küçük talihsiz gemileri ateşe veriyorlardı (Kırım Savaşı sırasında da 20, 30 kadar İngiliz ve Fransız savaş gemisinin gözü önünde aynı şeyi yapmışlardı). Bunların müretteba tı da küçük kayıklarla en yakın sahile ulaşmaya çalışıyordu. Yukarıda bahsettiğim hizmetlere ilaveten Osmanlı filosunun sürekli olarak askeri birlikleri kalabalık gruplar halinde limandan limana nakletme görevi vardı.

Hatırlanacak bir olay da Osmanlı savaş ve nakliye gemilerinin Süleyman Paşa emrindeki 40.000 kişilik orduyu Arnavutluk sahilinden Selanik'e taşıması işiydi. Yaklaşık 800 millik bu mesafedeki görev 12 gün gibi kısa bir sürede tamamlandı. Bunun cesaret ve beceri isteyen ve bu yüz-

* 1877-78 Osmanlı–Rus Savaşı ile ilgili daha fazla bilgi için Ekler bölümündeki "93 Harbi ya da 1877-1878 Osmanlı–Rus Savaşı" başlığına bakınız.



Osmanlı Donanması 1877-78 Rus Harbi'nin hemen öncesinde Büyükdere önlerinde: Hobart Paşa komutasındaki Mesudiye *ve* Lütf-i Celil *zırhlıları.*

yılın denizcilik tarihinde duyulmamış bir iş olduğunu belirtmem gerekir. Sünne (Sulina) savaşın sonuna kadar Osmanlı savaş gemileri tarafından güven altında korunmuştu. Eğer Osmanlı donanmasının desteği olmasaydı Derviş Paşa ve ordusu Batum'u elde tutamazdı. Kısacası, bu donanma feci savaşın devam ettiği sürece hiç yaşamadığım kadar korkunç hava şartları altında ve yıl boyunca sığınmak için neredeyse hiç limanı olmayan bir denizde Karadeniz'e hâkim oldu. Moskof limanlarından sık sık yola çıkan cesur Rus torpidobotlarının, ileride anlatacağım gibi, ardı arkası kesilmeyen hücumlarına rağmen Osmanlılar tek bir gemi dahi kaybetmediler. Şimşek çakar gibi gelip giden bu şeytan işi botlara karşı alınan önlemler gemileri tahrip olmaktan korumuştu. Tuna'da iki küçük Osmanlı savaş gemisinin imha edildiği doğrudur. Ancak şu hususu unutmamalı ki Tuna'da ordunun kuralları geçerliydi ve gemilerdeki gözetleme yetersizdi.

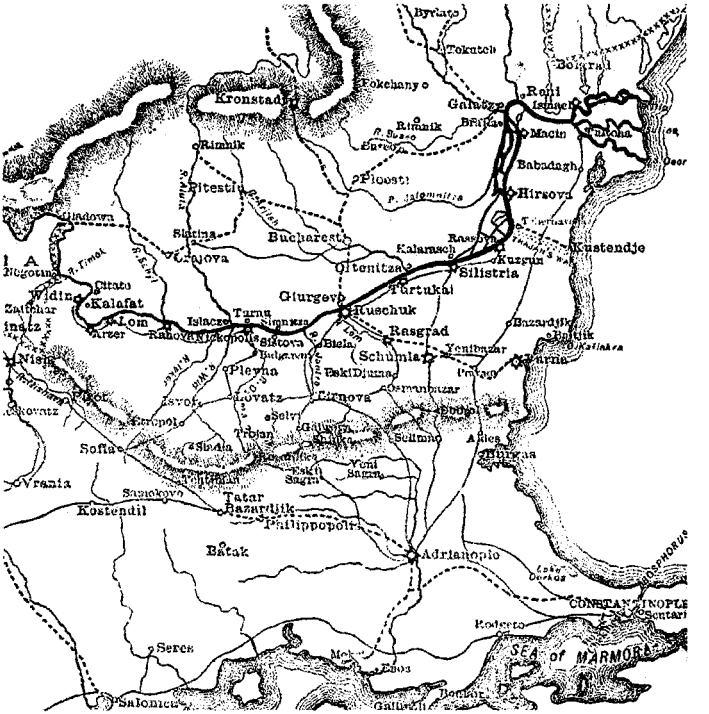
Aksine pek çok söylenti yayıldığı için Karadeniz'de hiçbir Osmanlı zırhlısının hasar görmediğini tekrarlamam gerekir.

Şimdi kaç defa hiçbir sonuç alınmadan saldırıda bulunulduğunu anlatacağım. Savaş çıkmadan birkaç gün önce Tuna'yı profesyonel açıdan gözden geçirmek gayesiyle oraya gönderildim. Kısa zamanda anladım ki Türk denizcisinin deneyimi ve hamurundaki eşi bulunmaz nitelikler gerektiği gibi kullanılsaydı, bu geniş nehir ağzını savunmak için çok şeyler yapılabilirdi. Fakat ne yazık! Bu nehirde en yüksek komuta makamında bulunanların tam bir keçi inadı ve bağışlanamaz bir cehalet içinde izledikleri hareket hattının Majesteleri Sultan'ın görüşlerinden aksi yönde olduğunu anladım. Ancak benim ve benim gibi komuta alanı dışındaki Türk subaylarının önerileri hiç önemsenmedi. Düşmanın Romanya içinde ilerlemesine ve daha sonra hemen hemen hiç engellenmeden Tuna'yı aşmasına mani olmak için ya hiç ya da pek az doğru karar alınabilmişti.

Savaş ilan edildiği gün Osmanlı ordusunun merkez karargâhı olan Rusçuk'taydım. Bu münasebetle son bir çaba sarfedip bazı önerilerde bulundum. Bunların düşman ilerleyişini durdurmuş olacağı sonradan kanıtlandı.

Bana açıkça işime bakmam söylenerek o sırada Tuna'nın Sünne (Sulina) ağzında yatan gemilerime dönmem emredildi.

Bunu söylemek iyi de, uygulaması göründüğü kadar kolay değildi. Sebebine gelince; Ruslar savaş ilan edilir edilmez aşağı Tuna'yı ele geçirmiş ve Kalas (Galatz) ile İbrail (İbraila) civarında nehre hâkim tepelerde mevzilenmişler, aynı zamanda nehrin bir yakasından diğerine mayın döşemişlerdi (Sonuncusu böyle rapor edilmesine rağmen tahminime göre bu kadar kısa zamanda süratle mayın yerleştirmek kolay iş değildi). Durumu ordu komutanlarına bildirdiğimde bana verdikleri cevap, "Gidin, gemilerinize Varna üzerinden ulaşın ve bu konuya karışmayın, öneride bulunmanızı istemiyoruz" oldu. Mesleki gururum yaralanmıştı ve hepsini ne kadar küçümsediğimi gösterecek bir şeyler yapmaya karar verdim.



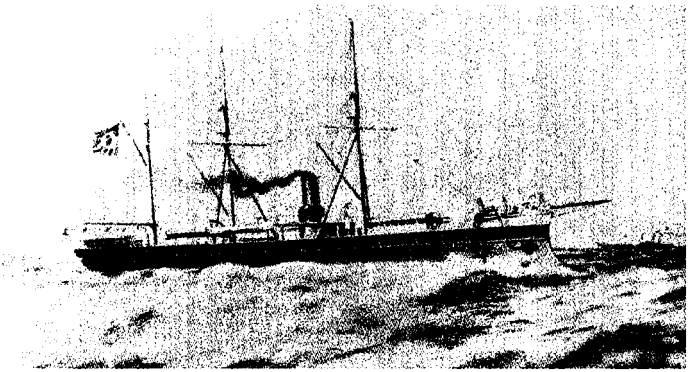
Döneme ait bir İngiliz haritasında Hobart Paşa'nın savaşın ilk döneminde görev yaptığı Tuna nehri ağzı ve Karadeniz'in batı kıyıları.

Bana yapacak tek bir şey kalmıştı: ufak çapta bir abluka yarmak. Karadan uslu uslu dönmektense bütün risklerine rağmen gemimi Rus engelinden aşırarak geri götürmeye karar verdim. Bana duydukları kıskançlık öyle büyüktü ki başarısızlıkla karşılaşır ve kazaya uğrarsam Tuna'ya komuta eden makamlar memnun olurdu sanırım. Emrimdeki gemi buharla çalışan çok süratli bir kıçtan çarklıydı, adı da *Resmo*. Kaptanı ve mürettebatı da Osmanlıların her zaman olduğu gibi aslan kadar cesur ve kuzu kadar itaatkârdı.

Yanıma bir de nehir kılavuzu kaptan aldım ve beni kıyıya çıkmaya mecbur bırakırsa beynini dağıtacağımı söyledim. Hareket etmeden önce subaylarımla mürettebatı toplayarak Rus engelini aşarken karşılaşabileceğimiz ve belki de gereksiz olan tehlikeleri anlattım, onlara birlikte gelip gelmeme seçenekleri olduğunu bildirdim. Hepsi de eksiksiz gelmeye karar verdi. Zamanı İbrail ve Kalas'ı gece geçmek üzere planladım. Akşamüstü saat beş sularında İbrail'in 30 mil kadar yakınına ulaştım. Burada savaş yüzünden İbrail'i terk etmekte olan bir Osmanlı görevlisiyle karşılaştım. Müthiş bir korkuya kapılmıştı ve bana dizleri üzerinde yalvararak mutlak bir felaket dediği yönde gitmemem için ısrar etti. Rusların mayın döşediklerini daha o gün gördüğünü, birçok top bataryası olduğunu ve benim gelişimi bildiklerini söyledi. Bütün bunları şüpheyle dinledikten sonra onu delice bir çılgınlık dediği maceramın matemi içinde bırakarak ayrıldım.



Rus ordusunun ilerlemesi üzerine Rusçuk ve Vidin bölgesindeki Müslüman halk tahliye ediliyor.



'93 Harbi'nin ilk günlerinde Tuna nehri bölgesinde Hobart Paşa'nın emrindeki silahlı Resmo *vapuru.*

Şimdi açık sözlü olmalıyım. Ben tehlike hissetmiyordum. Tuna gibi akıntısı olan bir nehre mayın döşemek zaman isteyen işti ve bunu büyük bir ihtimalle başaramayacaklarını tahmin ediyordum. Bataryaları etkisiz kılmak için aklımda bir plan vardı. Aslında fevkalade imkânsız bir işe kalkmıyordum. Akşamın alacakaranlığından üç saat sonra İbrail'in ışıklarını gördük. Akıntı saatte beş deniz miliydi. Bunu bizim 15 deniz mili süratimize ilave ettiğimizde yaklaşık 20 deniz mili hızla yol alıyor olacaktık. Her yer zifiri karanlıktı ve bize isabet sağlamak en akıllı topçuyu bile şaşırtırdı, sadece şans dışında. Kıyıdaki sete çok yakın giderek onlara bu şansı tanımayacaktım, öyle ki topları bize vurmak için yeterince eğilemeyecekti.

Bataryalara yaklaşırken geminin bacasından kırmızı bir alev çıktığını korkuyla gördüm (abluka yararken yaşanan ölümcül bir tehlike). Bunun üzerine sahilden birkaç havai fişek atılarak alevin görüldüğü yere ateş açıldı. O sırada biz olay yerinden oldukça uzaklaşmış ve bataryaların tam altına girmiştik. İnsan sesleri duydum. Arada sırada tüfek atıldı, fakat üstümüzden geçen mermilerin vızıltısını neredeyse hiç duymadım. Başlıca endişem Tuna'da sık

rastlanan mil yığıntılarının üzerine oturmaktı. Biraz da mayınlardan korkuyordum, özellikle Tuna'ya boşalan suların ağzından geçerken. Bir defasında yığıntıya dokunduk, fakat şükürler olsun kurtulduk. Açılan top ve tüfek atışına rağmen zarar görmeden yolumuza devam ettik. Tehlikeli sulardan geçmemiz tam 1 saat 40 dakika sürdü ve tehlikeden sıyrılırken gün ağarıyordu. Artık rahat bir nefes alabildiğim için sahili dolduran Rus çadırlarına doğru rastgele bir atış yapmaktan kendimi alamadım.

Önceleri kılavuz kaptanımın Ruslardan para alan bir hain olduğunu sanmıştım, oysa mükemmel davrandığını söylemem gerekir.

Bana böyle dehşet ve endişe dolu bir gece yaşamadığını söyledi. Başına dayalı horozu kalkık bir tabancanın tehdidi altında ve gemiyi karaya oturtma ihtimalinin yarattığı sürekli endişeyle çok kötü saatler geçirdiği kesindi. Buna karşılık onu fazlasıyla ödüllendirdim. Tuna'nın ağzına yakın küçük bir kasaba olan Tulça'ya vardık. Burası hâlâ Osmanlıların elindeydi. Geldiğimde Rusçuk'taki karargâhtan (burası benim yola çıktığım yerdi) gönderilmiş telgraflar buldum. Bunlar, "Hobart Paşa'nın İbrail ve Kalas'ı geçip geçmediğini" soruyor ve geçtiyse Tuna'yı derhal terk etmesini emrediyordu.

Ne kadar rahatsız olduğumu anlatamam. Çünkü o sırada Sünne'de (Sulina) yatan birkaç küçük zırhlıyı getirerek nehre açılıp Rus ordusuyla Old Harry oynayabilir,* sonra da Kalas üzerinden Romanya'ya girebilirdim. Böyle mükemmel bir şansın ziyan edildiğini görmek gözü pek Türkler için de, Sultan ve hükümeti için de, benim için de çok acıydı. O andan itibaren savaşın sonucundan ürkmeye başladım. Osmanlılar muhteşem bir orduya ve Avrupa'nın büyük güçlerinden herhangi birinin gurur duyacağı

* Old Harry oynamak, şeytana pabucunu ters giydirmece anlamında bir deyim (y.h.n.).

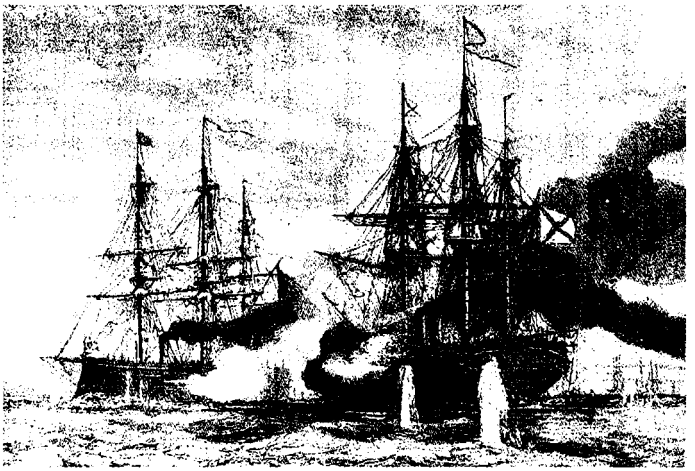
bir donanmaya sahip olmalarına rağmen Tuna'daki komutanların inadı ve akılsızlığı hiç kuşkusuz felaket doğuracaktı; bunu hissediyordum.

Maalesef kehanetim doğru çıktı. Savaşta ilk darbe çatışmanın yarısıdır ve böyle mükemmel birliklerin daha başlangıçta kötü duruma düştüğünü görmek çok acıydı. Ordusunun çabasıyla Türk milletine şan ve şeref getirecek yerde dünyanın bu en yetenekli birliklerini yenilgiye uğratanları Sultan sürgüne yollayıp itibarlarını yok ederek cezalandırdı. Osmanlı ordusuna komuta edenler ellerindeki imkânları doğru dürüst kullanabilselerdi Rusların ezileceği gün gibi ortadaydı. Gene de böyle hususlarda fikir ileri sürmek benim işim değil.

Şimdi yeniden kendi konularıma dönerek Karadeniz'deki savaşta olup bitenleri anlatmak istiyorum. Ruslar bu sularda üç hareket hattı izlediler. Birincisi Sünne'yi (Sulina) ele geçirip orada demirli yatan filoyu imha etmek, ikincisi Batum'u ve herkesin gözü üstünde olan limanına sahip olmak, üçüncüsü ise pek yakışık almayan bir faaliyetti: birkaç topla donanmış çoğunlukla posta gemilerinden oluşan süratli teknelerle Osmanlı kıyı ticaretini baltalamak. Osmanlı gemileri asker taşımakla ya da sair işlerle uğraşırken fırsat kollayıp dikkat çekmeden hareket ettiklerinden bunları ele geçirmek oldukça zordu. Görüşüme göre Rus posta teknelerinin bu davranışı yasalara da oldukça aykırıydı.

Bunlar düzenli savaş gemileri değildi. Savaşlarda alışılmış olduğu gibi yakaladıklarını, hükme bağlanmak üzere limanlara götürmek yerine yakıp durdular. Yine de sanırım savaşta her şeyin geçerli sayılması gerekiyor.

Konunun üzerindeyken bu gözü pek posta teknelerinin birkaç macerasından bahsetmek isterim. Sünne (Sulina) önlerinde yatarken, komutam altındaki korvetlerden biri İstanbul'dan geldiğinde kaptanı Rusların *Vesta* adındaki meşhur buharlı posta teknesini kovaladığını bildir-



Vesta *ve* Asar-ı Tevfik *gemilerinin Karadeniz'deki çatışması.*

di. Karşılıklı birkaç atış yapmışlar ama kaptan, güvertesi Sünne'deki (Sulina) top bataryaları için toplarla yüklü olduğundan tekneyi takip edememiş. Yaklaşık 15 gün sonra *Times* gazetesindeki bir haberi okuyana kadar bu olayın üzerinde durmadım. Haberin başlığında "Türk zırhlısı Rus posta kruvazörü *Vesta* tarafından püskürtülerek büyük ölçüde tahrip edildi" yazılıydı. *Vesta*'nın kaptanının verdiği resmi rapora dayanan bu haber şaşırtıcıydı. Haberde *Vesta*'nın Osmanlı zırhlısıyla nasıl yakın çarpışmaya girişerek mürettebatını yok ettiği, zırhlıdaki topların başında Avrupa üniformalı subaylar görüldüğü, güvertesinden su gibi akan kanlarla her iki bordasının nasıl kıpkızıl kesildiği, bu kanlı çarpışmayı sürdürmesine imkân verecek yeterli mühimmatı bulunsaydı *Vesta*'nın zırhlıyı kesinlikle ele geçirmiş olacağı çizimlerle ayrıntılı olarak anlatılmıştı. Ayrıca kahraman Rus komutanın Sivastopol'a dönüşünde büyük coşkuyla karşılandığı, daha yüksek bir rütbeye terfi ettirilerek madalyalarla donatıldığı da belirtilmişti.

Haberi okuduğum zaman bu su katılmadık saçmalık karşısında gözlerime inanamadım. Rusları tanıyordum. Cesur ve sadık kimselerdi ve aralarında gerçekten böylesine aptalca davranıp bu derece asılsız rapor verecekler azdı (en azından söylenecek buydu).

Bununla birlikte adını vermek istemediğim komutana madalyalarını uzun süre taşımak kısmet olmadı. Sanırım Türklerin bu konuda ağızlarını açmayacaklarına inanmıştı, ama gerçek sonunda ortaya çıktı. Kendisini yargılamak üzere bir askeri mahkeme toplandı ve bildiğim kadarıyla görevden uzaklaştırılarak madalyaları geri alındı. Bu arada üstleri nezdinde itibardan düştüğünü ve diğer subaylar arasında alay konusu olduğunu kesinlikle biliyorum. Bunu hak etmişti. Övünmek her zaman hatadır ve ben deniz subaylarının kendilerini genellikle bu duruma düşüreceğini sanmıyorum.

Bu teknelerle ilgili oldukça ilginç bir diğer olay da gözlerimin önünde cereyan etti.

13 deniz mili sürate sahip güzel bir zırhlı olan sancak gemim ve diğer bir iki gemiyle Varna'nın birkaç mil kuzeyindeki bir limana demirlemiş kömür alıyorduk. Gözcü ufukta bir duman gördüğünü bildirdi. Bunun bir Rus kruvazörü olmadığını biliyordum, çünkü bu gemiler dumansız kömür yakardı. Dumanın bir Rus kruvazörü tarafından yakılan talihsiz bir koster olduğunu tahmin ettim. Direğin tepesinden daha dikkatle bakınca yanmakta olan teknenin hemen yakınında bir buharlı geminin direkleriyle iki bacasını gördüm. Kruvazör kıyıya benim olduğum yerden daha yakındı. Onu gördüğüm sırada o da filomu fark etti ve Amerikalıların tabiriyle sıvışarak denize açılmaya çalıştı. Bunu yaparken bize bir hayli yakınlaşması gerekiyordu, öyle ki sancak gemisinde henüz istim hazır olmadan düşmanının kimliğini daha iyi seçebildim. Çapulculuk yapan bu tekne Rus Çarı'nın *Livadia* adındaki



Hobart Paşa'nın Feth-i Bülend *korvetiyle kovalayarak kaçmak zorunda bıraktığı Rus Çarlık yatı* Derjava

muhteşem yatıydı; bunu duymak bazı kimseleri hayrete düşürebilir.*

Çar'ın yatı Osmanlı kosterlerini yakalamak gibi şanına yakışmayan bir işe kalkmıştı. İngiliz *Victoria ve Albert* yatının, İngiltere ile Fransa arasındaki bir savaşta Fransa sahillerinde küçük Fransız kosterlerini ele geçirip imha etmek üzere yollara düşmesi kimin aklına gelir! Ancak gerçek ortadaydı, teknenin Çar'ın yatı olduğu hususunda hiç kuşku yoktu. Gördüğüm en ilginç kovalamalardan biri başladı. Biz hareket ettiğimizde yat dört mil kadar ilerimizdeydi ve onu Sivastopol'e götürecek bir rota izliyordu. Kıyıya daha yakın olduğu için biz hareket etmeden bütün tehlikeli manevraları yapıp pruvamızdan geçerek yola çıkmıştı.

Hava çok güzeldi. Denizde hiç çalkantı yoktu, her yer sütlimandı..

* Hobart Paşa yatın adını doğru hatırlayamamış olmalı. *Livadia* 1880'de denize indirilmişti; iki bacalı olan bu Rus Çarlık yatı *Derjava* olmalıdır (y.h.n.).

Öğleden sonra 16.30'da kovalamaya başladık. Ne yazık ki güvertelerimiz kömür yüklüydü. Yine de rahatça 13 deniz mili sürat yapabiliyorduk. Önceleri yaklaşıyormuş gibi hissettik, hatta pruvadaki topu ateşlemeyi bile aklımdan geçirdim. Ancak abluka yardığım günlerin tecrübesiyle bunun geminin süratini kestiğini bildiğim için vazgeçtim. Karanlık çökerken harika bir mehtap çıktı ve her yeri gündüz gibi aydınlattı. Süratlerimizde öyle bir denge vardı ki aradaki mesafe saatte 100 metreden şaşmıyordu. Bütün gece gözetleyerek aletlerimizle mesafeleri ölçüp durduk. Bazı anlar yaklaşıyoruz ümidiyle heyecanlanıyor, bazen de uzaklaşıyor diye umutsuzluğa düşüyorduk. Denize 50, 60 ton kadar kömür boşalttıksa da fayda etmedi, atış menziline giremedik. Oysa onu ele geçirmek için sahip olduğum her şeyi verirdim. Gün doğarken Çar'ın yatındaki müretteb atın küpeşteden aşağı su ve kömür boşalttığını gördük. Sivastopol gözükmüştü ve yat oraya sığınıp canını kurtarmak için olanca hızıyla yol alıyordu. Hafiflemiş olması yatı olumlu etkilemişti, çünkü benden çok az da olsa biraz daha uzaklaştığını üzülerek görüyordum. Kazanı patlar yahut biraz arızalanır diye ümit ettim fakat ne çare, kader böyleymiş. Sonunda Çar'ın yatı Sivastopol'e kaçmayı başardı, ama kıl payı. Ben sahile yaklaşınca bataryalar teknemi hedefleyerek yatı dehşetli bir koruma ateşi altına aldı. Topların varlığını unutmuştum. Ani bir dönüşle oradan uzaklaşmam gerekiyordu, aksi halde batardık. Yarışın sonunda refakatimdeki bir zırhlı korvet gemimizin kıçından birkaç mil açıkta olmasına rağmen tornistan ederken bize o kadar yakın geçti ki dümeni isabet aldı. Dolu gibi yağan mermiler altında –başka türlü tarif etmem mümkün değil– onu yedekte çekmeye mecbur kaldım. Bu çok tatsız bir iş olmuştu. Bana, "Çar'ın yatı çatışmaya girerdi" dediler. Bundan kuşkum yoktu. Rusların çok iyi dövüştüğünü biliyordum, ama sonunda ne olacağı belliydi. Böyle bir çatışmada Çar'ın porselenleriyle kristallerinin yanı sıra ka-

maralardaki gösterişli eşyaların parıltısı da yok olacaktı. Sonuçta Çar'ın yatını Boğaziçi'ne götürmenin şanından mahrum kaldım. Böyle bir fırsatı kaçırdığım için uğradığım düş kırıklığını anlatamam. Tek tesellim gözü pek Rusların bayraklarına böyle bir leke düşürmektense onu havaya uçuracaklarından emin olmamdı.

Savaştan sonra bir Rus deniz subayı bana Rus Çarı'nın yatını kovaladığım gün emrinde yedi torpidobot bulunduğunu ve bize bunlarla hücum etmek için gönüllü olduğunu söyledi. Ancak isteğini reddetmişler. Kendisiyle bunun ne gibi sonuçlar doğurabileceğini uzun uzun konuştum. Söylediklerim benim görüşlerim ve iddialarımdı. Subaya, "Sizin torpidobotların hareket ettiğini gördüğüm an kaçardım" dedim ve ilave ettim. "Fırkateynim 13 deniz mili süratyapar, sizin botlar da sanırım en çok 19, 20 mil. Bu durumda bana yaklaşma süratiniz altı mil olacaktı. Nordenfelt topları ve altı adet kurşun bilya atan Peşrev topuyla donanmış bir gemiye sokulmak için bu hız yeterli değil. Torpidobotlarının hepsini imha etmiş olacaktım." Rus subayı, "O zaman," dedi, "sizi izleyip gece saldırırdım." Buna, "Yine de başarılı olamazdınız" diyerek karşılık verdim. "Çünkü ben ateş açacaktım, siz de bu yoğun ateş karşısında karanlık çökmeden bana yaklaşamayacaktınız. Dolayısıyla güneş battıktan sonra izleyeceğim rotayı belirlemeniz mümkün olmayacaktı. Tabii, karanlıkta rotayı da sık sık değiştirecektim. Gece 500 metreden daha uzaktaki bir gemiyi eğer ışığı yoksa göremezsiniz, hele hareket halindeki gemiye isabet sağlamak çok zordur. Bir de istop edip savunmaya geçseydim ne yapabilirdiniz?" Bu tartışma Rus subayının fazla bir şey yapamayacağını kabul etmesiyle son buldu.

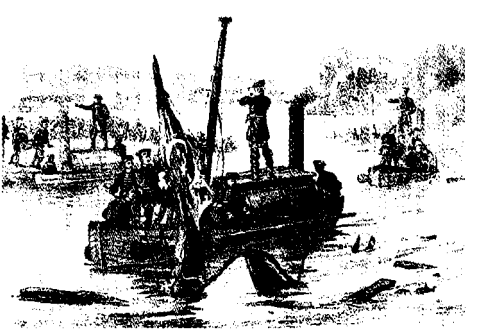
Savaş Sırasında Osmanlı Donanması

Savaş sırasında Osmanlı donanmasının Karadeniz'deki faaliyetine dönersek şunu söyleyebilirim: Sünne (Sulina) başlangıçtan beri her zaman Rusların hedefi olmuştu. Aslında, benim naçiz görüşüme göre Rusya Tuna'ya açılan kapının anahtarı olan Besarabya'ya ve hem Anadolu'ya hem de Hindistan'daki sömürgelerimize ulaşmayı sağlayacak Batum'a sahip olmak gayesiyle savaşa girmişti. Sanırım Bulgaristan'daki katliamlarla ilgili duygusal hikâyeler Avrupa'nın ve özellikle İngiliz hayırseverlerin yakın desteğini kazanmak için bir bahaneydi. Böyle düşünüyorum, çünkü savaştan sonra Bulgarların Türklere yaptığı korkunç vahşet ve katliamlar hakkında hiçbir tepki gösterilmedi. Her neyse, bir denizcinin anlattıkları arasına politika sokmak yersiz olur. Sünne'ye (Sulina) karadan ve denizden sürekli saldırılar yapıldı. Burası Osmanlı gemileri ve nehir ağzına yerleştirilmiş küçük bataryaları kullanan mürettebat tarafından elde tutularak savunuldu. Ruslar için bu limanın açığında yatan Osmanlı filosunu imha etmek büyük önem taşıyordu. Bunun nedeni Sünne'nin sularla ve geçilmesi imkânsız bataklıklarla tamamen çevrilmiş olmasıydı. Tuna nehri içerlere kadar uzanan bu bataklıkların arasından akıyordu ve sadece gemilerle savunulabilirdi.

Osmanlı filosu genelde beş ya da altı zırhlı gemiden ibaretti ve Rusların onlara taarruz edecek gemileri yoktu. Torpido hücumu tek şanslarıydı. Ellerinde çok torpido vardı ve bunlara fazlasıyla bel bağlamışlardı.

Osmanlı filosunu demir atmış yatarken korumak için etrafını nöbetçi filikalarla kordon altına alarak aralarına da halatlar gerdirmiştim. Bu halatlar hücum eden torpidobotun uskuruna dolanıp rotasını bozacak yahut ilerlemesini tamamen engellemiş olacaktı. Üstelik böylece durdurulmuş olan torpidobot takıldığı halatın her iki yanındaki nöbetçi filikaları üstüne çekecekti. Ancak şunu da belirtmeliyim ki torpidobotlarının henüz ortaya çıkmış olduğu o günlerde onlara karşı alınan korunma tedbirleri de emekleme dönemindeydi. Dolayısıyla bu hazırlıklar da oldukça ilkeldi.

Filo, söylemiş olduğum gibi beş gemiden oluşmuştu. Bunlar torpido taarruzundan korunmak için her gece denize açılırdı. Anlatacağım olay sırasında gemiler kötü hava şartları yüzünden geri dönüp demirlemişti. Osmanlı filosunun genelde Odessa'dan sekiz mil açıktaki Yılan Adası civarında seyir ettiği, casusları tarafından Ruslara haber verilince (sonradan öğrendiğime göre) buharlı bir Rus gemisinin yedeğinde çektiği beş torpidobot bu filoyu avlamak üzere Odessa'dan hareket etmiş. Ancak Moskoflar düşmanı bulamamış. Kendilerinin her zamanki seyir sahalarında olmadıkları için buna hayret etmedim. Osmanlı filosu oralarda olsaydı bile Osmanlı gemileri açık düzende seyrettikleri, dumansız kömür kullandıkları ve ışık yakma-



Tuna cephesinde Lütf-i Celil *gemisi 10 Mayıs 1877'de İbrail yakınlarında top atışıyla batırılmış, 17 subay ile 200 er şehit olmuştu. Resimde Rus torpidobotları* Lütf-i Celil'*in bayrağını sudan alırken* (The Illustrated London News).

dıkları için onları bulmak yine de kolay olmayacaktı. Böylece düş kırıklığına uğrayan Rus gemisi de Sünne dışındaki demirleme yerine yönelmiş. Ancak hava kötü olduğundan komutanı hücum etmekten vazgeçerek sanırım torpidobotları da serbest bırakmış.

Bunların en azından biri (Odessa'dan yola çıkan beş torpidobota ne olduğunu hiçbir zaman tam olarak öğrenemedim) Osmanlı filosuna aniden hücum etmiş. Hava şartları Whitehead topunu kullanmasına imkân tanımadığından komutanı torpidoları denemek istemiş. En baştaki gemiye yaklaşırken (bana sonradan anlattığına göre) bir şey onu engellemiş ve aynı anda bazı siyah cisimlerin yaklaşmakta olduğunu görmüş. Yine de yılmaksızın zırhlının pruvasına sokulmaya çabalamış. Sokulabildiği kadar yakınına gelince de torpidoyu ateşlemiş, ama herhangi bir hasar verememiş. O sırada teknesi altından kayıp gidince de kendini denizde bulmuş. Aslında yaklaştığını gördüğü siyah cisimler nöbetçi filikalarıydı ve onları birbirine bağlayan halatın uskuruna dolanması yüzünden talihsizliğe uğramıştı. Teknesi alabora olunca denizin dibini boylamış, mürettebatının dördü ya da beşi boğulmuştu. Türklerin nöbetçi filikaları kendisini sudan çıkarıp esir almasaydı, o da aynı akıbete uğrayacaktı.

Adı Putskin olan bu cesur deniz subayının soğukkanlı cesareti ilgimi çekti. Kendisi yarı boğulmuş durumdayken sorguya çekildiğinde ilk sözü mükemmel bir İngilizceyle, "Lanet olsun, o gemiyi neden havaya uçuramadım?" oldu. Kendisini durduranın ne olduğu hakkında bir fikri olup olmadığı sorduk ve uskuruna bir şeyin dolanmış olabileceğini söyledik. "Beni durduranın ne olduğunu bilmiyorum" diye cevap verdikten sonra yine, "Lanet olsun, o gemiyi neden havaya uçuramadım?" diye tekrarladı. Kendisine böyle korkunç bir silahı kullandığı için asılabileceğini söylediğimde, "Hiçbir cesur adam beni asamaz, ama neden?" diye cevap verdi. Tek bir düşünceye –başarısız ol-

duğu için aptalın teki olduğu düşüncesine saplanmıştı. İyi bir insandı; onu bırakmayıp neredeyse savaş sona erene kadar elimizde tuttuk.

Şimdi nerede ise çok düzgün biriydi. Gösterdiği cesareti kolayca unutmayacak olanlardan biri de bendim.

Yukarıda bahsettiğim olaydan kısa süre sonra Ruslar Sünne'ye (Sulina) karadan ve denizden taarruza geçtiler. Bundan gayeleri neydi, hiçbir zaman anlayamadım. Ele geçirselerdi bile gemilerimiz pek yakında demirli olduğundan uzun süre ellerinde tutamazlardı. Belki de niyetleri bizi nehirden sürerek bulunduğumuz mevkiyi torpido taarruzları için kullanmaktı.

Sünne'nin denizle ve geniş bataklıklarla çevrili olduğunu söylemiştim. Deniz kıyısı boyunca dar bir patika vardı, üzerinde ancak on kişi yan yana yürüyebilirdi. Diğer iki giriş denizden ve nehirdendi. Nehirden giriş yaklaşık 10 mil mesafedeydi ve Rusların elinde bulunuyordu. Savunma gayesiyle sahildeki kumsala top menzilinde birkaç mayın gömdük ve bunları elektrik telleriyle Sünne'deki bataryalara bağladık. Bu faaliyetimizle eşzamanlı olarak üç dört Rus gambotu nehir aşağı harekete geçti ve topçularla birlikte iki alay asker deniz kıyısındaki patikaya sevk edildi. Mayınlardan kuşkulandıkları için buraya üzerlerinde binicisi olmayan 250 kadar at sürdüler. Zavallı hayvanlar kumsala mayın yerleştirilmişse patlamanın şokunu almakla görevliydi. Bu şoku aldılar da! Mayın gömülü yerden geçerlerken bir patlama oldu ve atlardan bazısı can verince diğerleri geriye kaçtı. Patika dar olduğundan hayvanlar ilerleyen birliklerin içine dalıp büyük bir kargaşa yarattı, öyle ki askerlerin tamamı geri çekildi ve onları bir daha görmedik.

Küçük zırhlılarımızdan biri deniz kıyısı boyunca ilerleyen düşmanı menzile sokarak ayrıca zor bir durumda bırakmıştı, ama bana göre başarısız olmalarının gerçek nedeni atların olayı ile ilgiliydi.

Bu arada hafif Rus gambotları nehir aşağı gelerek küçük bir kasaba olan Sünne'yi (Sulina) ve müstahkem mevkilerini gülle ve misket ateşi altına aldılar. Gemiler menzil dışı olduğundan buna sadece seyyar bataryalar karşılık verdi. Gelişigüzel devam eden bu çatışma dört saat kadar sürdü. Sonunda Ruslar bu girişimin ümitsiz olduğunu gördüler ve özellikle birlikleri de geri çekilince durumun çaresizliğini kabul edip Tuna yukarı gittiler. Sünne'ye yapılan tek ciddi taarruz bu olmuştu. Osmanlı donanmasını imha etmeden ne kasabayı alabilir ne de orada tutunabilirlerdi.

Bu olayın ardından Derviş Paşa'nın Ruslara karşı kahramanca savunduğu Batum'a gittim. Herkesin gözü üzerinde olan bu limana Ruslar sahilden altı mil kadar yaklaşmış oldukları için Paşa'nın acilen donanmanın yardımına ihtiyacı vardı. Oraya varınca sekiz Osmanlı savaş gemisinin ve İstanbul ile Batum arasında sürekli gidip gelerek orduya ve donanmaya cephane, erzak vs taşıyan nakliye gemilerinin komutasını üstlendim. Burada da, eğer Ruslar Osmanlı filosunun işini bitirseydi Batum'u kolayca ele geçirebilirlerdi. Birkaç gemiyle dahi denizde hâkimiyet sağlasalardı yapılan sevkıyatı önleyebilirlerdi. Askerlerin ve denizcilerin desteklenmesi için denizden başka yol olmadığını hatırlamak gerekir. İlk hedefim gemilerden açtığım ateşle Rusları sahilden daha içlere sürmek oldu. Düşmanın elinde zırhlıdaki topların menziliyle kıyaslanabilir silah olmadığından bu iş kolaydı. Buna rağmen ben geldikten bir süre sonra Ardahan'dan iki tane 15 santimlik Krupp topu getirdiler. Bunların menzili bizim 12 tonluk Armstrong'lardan oldukça uzundu. Krupp'lar bize biraz sıkıntı verdi, ama toplarımızın menzili dışına çıkmak için ordugâhlarının yerini değiştirdiler, bu da Türk komutanını her yönden tatmin etti.

Filomuzun bu faaliyeti düşmanı büyük ölçüde rahatsız etmiş, onlar da mümkün olduğu takdirde gemilerimizin Batum'daki konumunu en azından tehlikeli hale getirmek



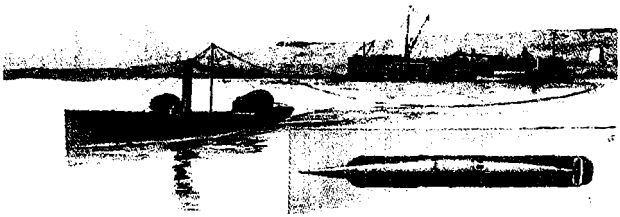
Karadeniz'de Osmanlı Donanması gemilerinden Rus gemilerine top ateşi.

için karar almışlar. Bunu da sözde her şeye kadir torpidolarla uygulayacaklarmış. Sivastopol'deki gizli ajanımızdan aldığım bilgiye göre Batum'daki Osmanlı gemilerinin her ne pahasına olursa olsun imhası ya da korkutulup kaçırılması için ciddi bir sefer hazırlanıyormuş. Korkutmak, öyle mi! Buna yabancı olan için torpido korkulacak bir şey. Sulh döneminde yapılan torpido denemelerinin harika sonuçlarını duymuştuk: gemilerin (sanırım sadece hurda tekneler) nasıl havaya uçurulduğunu, su sütunlarının yarım mil yükselişini vs. "Sizi hiçbir şey kurtaramaz" denmişti. Görüşlerim ne olursa olsun, sinirlerim bozulmuş da olsa komutam altındakilerin korkuları yoktu –torpidonun ne olduğunu bilmiyorlardı, özellikle meydana getireceği tahribatı. Torpidolar ve bilinen etkileri hakkında daha çok bilgi sahibiydim, ama adamlarıma kötü örnek olmayacaktım. Uyarı mektubunu okumuş olarak gece yarısı yatağımda yatarken düşünüyordum: "Şu an o berbat şeylerden biri patlayıp sancak gemisini havaya uçursa! Aman ne hoş! Kahpe cisimler bunlar; dürüstçe

çarpışmak yok, günah çıkartmadan haydi yukarı! Duyduğuma göre asılarak ölen kimse genelde cennete gidermiş. Acaba torpidonun parçaladığı insana da aynı şans verilir mi?" İşte bu gibi duygular içindeydim. Gene de, "Bakalım," dedim, "böyle şeylerin başımıza gelmesini önleyebilir miyiz?" Ardından işe koyuldum. Bir avcı gibi hesap yaptım. Bir cisme gece karanlığında ateş etmek fevkalade zordu, özellikle hedefin ardında Batum'daki gibi yüksek tepeler olursa. Dolayısıyla verdiğim ilk emir ışık yakmayı yasaklamak oldu, hatta sigarayı bile. Ağır cezalar altında tamamen zifiri karanlık. Batum çok küçük bir limandı ve buraya girişi bulmak gün ışığında bile zordu. Hele geceleyin deniz fenerinin yardımı olmadan hemen hemen imkânsızdı. Fenerin yakılmamasını emrettim. Sonra da sahildeki makamların yardımıyla şehirdeki ışıkları yasakladım. Ancak Batum'da bir hayli Rus yanlısı bulunduğundan uygulamak daha zor oldu.

Yine de katı bir disiplin sayesinde Batum hava kararıktan sonra bir ölüler şehrine dönüştü.

Bütün bu tedbirlere ilaveten limanda yatan gemilerin önlerine su üstü engelleri koydum, limanın girişini izlemek için de nöbetçi filikalar yerleştirdim. Bütün bunlardan sonra da beklemeye başladım. Etrafımda uyuyan subaylarımın nahoş horultuları arasında çoğunu uykusuz geçirdiğim birkaç gece boyunca hiçbir şey olmadı (halbuki sonradan öğrendiğime göre limanın dışında yoğun bir faaliyet sürüyormuş). Uyarı haberini aldıktan sonraki üçüncü ya da dördüncü geceydi, sabaha karşı üç sularında nöbetçi filikaların bulunduğu yönden gürültüler geldi ve uzakta yatan gemilerden birinin yakınında bir patlama duydum. Daha ne olup bittiğini anlamadan bir cisim sancak geminin demirini tutan zincire çarptıktan sonra suda balık gibi kayarak geçti. Ardından ölüm sessizliği. Hemen ardından istim üstünde bekleyen iki süratli kruvazöre denize açılıp etrafı kolaçan etmeleri için emir gönderdim.



Batum'da Osmanlı Donanması'na Ruslar tarafından atılan Whitehead *torpidosu.*

Birdenbire sahilden insanların seslendiğini duydum (Batum limanında gemilerin her zaman rıhtıma bağlı olduğunu söylemeyi unuttum). Ne olup bittiğini anlamak için subayımı sahile yolladım. Şaşkın bir kalabalık kuyruğunu çırpan balığa benzettikleri bir cismin etrafında toplanmış. Aslında bu cisim pervanesi hâlâ dönmekte olan patlamamış bir torpidoydu.

Etraf sakinleşince saldırı sırasında ne olup bittiğini görmek için kendim gittim. Bir torpido zırhlılardan birinin bordasına açıyla çarparak tam su çizgisinde patlamış, ama hasar vermemişti.

İkinci torpido suda kurduğum savunma engelinin kalasları arasından geçerek rotasından sapmış ve sessizce filonun solundaki sahile ulaşmış. Üçüncüsü de söylediğim gibi sancak gemisinin zincirine çarpmasına rağmen patlamamış ve yoluna devam edip sahile uzanmıştı. Sonradan bir diğer torpidonun da parçalarını topladık. Bunun denizin altında bir yerde patladığı belliydi. Böylece bize dört torpido fırlatılmış, ancak hiçbiri de etkili olmamıştı. Belki atılan başka torpidolar da vardı. Kumsala çıkmış olanlar mükemmel durumdaydı. Onları etkisiz hale getirir getirmez savaş esiri ilan ettik.

Batum'un dışında neler olduğunu sonradan öğrendim. Yedeğinde torpidobotlar taşıyan iki hızlı Rus istimbotu üç gece boyunca Batum'u arayıp durmuş. İhbarcılarımdan biri, "Aradık, taradık ama kesinlikle bulamadık" demişti.

Ruslar sabah ortalık aydınlanınca gözden uzakta olmak için gün doğmadan birkaç saat önce denize açılıyorlarmış. Sonunda bir adama rüşvet vererek şehrin ardındaki tepelerde ateş yakmasını sağlamışlar. Böylece dördüncü gece biraz yaklaşmışlarsa da arka plandaki karanlık kitleden dolayı gemileri seçememişler. Dönüş vakti yaklaşınca atış yapmaya karar verip Osmanlı filosunun merkezi olduğunu tahmin ettikleri yere doğru beş torpido göndermişler, sonunda neler olduğunu biliyoruz. Bunları anlatan onlardan biriydi ve Batum'u aramanın insanı çileden çıkaran bir çaba olduğunu söyledi. Gerçekten de geceler öylesine karanlıktı ki arazinin şeklini fark etmek bile mümkün değildi. O hainin yaktığı ateş olmadan bizi bulmalarının imkânsız olduğunu da söyledi.

İnsan karanlığa her zaman güvenmeli demek istemiyorum. Torpido saldırılarından korunmanın şimdi başka yolları da var. Gönderdiğim istimbotların hiçbir şey görmeden döndüklerini söylemem gereksiz. Filo Batum'dayken küçük çapta iki üç torpido saldırısı daha yapıldı, ama etkisi olmadı. Sanırım torpidolarla okuyucularımın canını yeterince sıktım –ama şu var ki onlar civardayken artık rahat uyuyorum. Karadeniz'de olduğum sırada, diğer görevleri müsaade ettiğinde iki üç gemiyle birkaç defa keşifte bulunmak üzere Sivastopol ve Odessa yakınlarına gittim. Az ya da çok sayıda geminin bile günümüzdeki ağır bataryalara karşı çaresiz olduğunu da biliyordum. Etrafı kolaçan etmekten başka bir şey yapmadım; sadece düşmanla zaman zaman atış teatisinde bulunduk.

Savunmasız kasaba ve köyleri yakmaya gelince, bu gibi şeylere karşı olduğumdan hiçbir zaman düşünmedim bile. Bazılarına göre savaş olabildiğince dehşet vermeli; ben aynı fikirde değilim. Çar'ın Yalta'daki sarayını kolaylıkla yakıp yıkabilirdim, ama bunu doğru bulmamıştım.

Zırhlıların birlikleri nakletmekte üstlendiği büyük hizmetten genel olarak bahsetmiştim. Savaşta komuta etmiş



Hobart Paşa'nın tahliyesini bizzat yönettiği Karadeniz liman şehri Sohumkale.

olmakla şeref duyduğum filodaki yiğit mürettebatın bu hizmetteki hakkını teslim etmek isterim. Birliklerin nakli konusundan, özellikle doğrudan talimatlarım altında gerçekleşen bir olaydan bahsetmeden anlattıklarımın bu bölümünü bitirmek istemiyorum.

Sohumkale'nin ele geçirilmesini 4000 kadar askerin bütün silahlarıyla sahilden 30 mil aşağıdaki Oçamçire denen bir yere sevki izledi. Sanırım Sohumkale'nin komutanı bu gücün iç kısımlara ulaşıp oralarda Moskof hâkimiyetinden nefret eden aşiretleri ayaklandırabileceği görüşündeydi. Oysa buraları aşılması imkânsız ormanlar ve orman olmayan yerlerde sık çalılarla örtülü bataklıklarla kaplı olduğundan askerin ilerlemesine müsait değildi. Öte yandan Rusların da durumdan haberi olmuş, kısacası, karşı koymak için kalabalık bir kuvvet toplamışlardı. Osmanlı birlikleri karaya çıktı ama hepsi bu. Durumlarını güven altına almak üzere henüz mevzilenmeye başladıkları sırada –askerler daha siper kazarken– iki yandan sahile kadar inen ormanın örtüsü altında sessizce hazırlanan Ruslar her taraftan taarruza geçtiler. Allahtan hâlâ demirli

duran zırhlılar koruma ateşi açmasaydı Türk askerleri hiç kuşkusuz denize dökülecekti.

Sonuçta birlikler köye yerleşip zırhlıların menzili içinde olan sahil şeridindeki küçük arazide mevzilendiler.

Ancak bu kuvvetin durumu her geçen gün kötüleşiyordu. Ruslar sığ geçitleri ele geçirdiklerinden Sohumkale'ye ricat yolları kapanmıştı. Tamamen kuşatılmışlardı. Korunmaları için bir zırhlının sürekli olarak orada bulunması gerekiyordu. Bu şartlar altında askerleri geri çekmenin doğru olacağına karar verildi ve Derviş Paşa da bu işle beni görevlendirdi. Birliklerin yüz yüze kaldığı tehlikeli durum hakkında bir fikir vermek isterim. Sancak gemimle oraya yaklaşırken şiddetli bir topçu ateşi duyduk ve sahilde nöbet tutan zırhlının bir sahra bataryasıyla çatışma içinde olduğunu gördük. Ruslar kısa süre önce hem askerle hem de büyük çaplı sahra toplarıyla takviye edilmişler. Bu nedenle ordugâhı her gün yaylım ateşi altında tutmakla tatmin olmayıp zırhlının ağır toplarını da susturmaya çalışıyorlarmış. Biz ortaya çıkınca çarpışma sona erdi ve bataryayı ormanın içlerine çekerek güven altına aldılar. Rusların ateşi doğru yönlendirilmişti ve toplar daha ağır kalibre olsaydı epeyce büyük zarar verirdi. Zırhlının güverte üstü donanımları, halatlar ve zincirler hasar görmüş, iki denizci hayatını kaybetmiş, dördü de yaralanmıştı.

Osmanlı askerinin başındaki paşayla görüştükten sonra nakliye işlerini düzenlemek üzere Sohumkale'ye hareket ettim. Oraya henüz varmıştım ki Oçamçire'den bir mesaj geldi. Bunda Rusların büyük kuvvetlerle ilerlediği bildiriliyor ve acil yardım isteniyordu. Toparlayabildiğim bütün gemilerle, yani üç zırhlı korvet ve iki adet çarklı ahşap nakliye teknesiyle derhal Oçamçire'ye hareket ettim. Neyse ki Rus saldırısı henüz başlamıştı. Filomun gelişi de sanırım taarruz kararlarını geciktirdi. Bütün eşyalarıyla birlikte 4000 askeri, birkaç sahra bataryasını ve pek çok cepha-

neyi emrimdeki az sayıda nakliye teknesiyle taşımak kolay iş değildi. Buna rağmen içinde bulunduğum şartlar altında elimizdeki imkânları en iyi şekilde değerlendirdim.

Korvetler ve çarklı nakliye tekneleri sahile olabildiğince yakın demirlemişti. Niyetim onları alabildiği kadar asker ve malzemeyle doldurmak, sancak gemimi de Rus ordugâhı açıklarında rahatça manevralar yapabilmesi için son ana kadar serbest tutmaktı. Böylelikle Ruslar yüklemeyi engellemeye kalkışırsa ordugâhlarını bombardıman etmem mümkün olacaktı. Yükleme işi gün ağarırken başladı ve ertesi gece boyunca devam etti. Askerin son grubu gün doğarken teknelere binmişti. Boşaltma harekâtı Rusların burnunun dibinde yürütülmüştü. Sahildeki gemiler tüfek atışı menzilindeydi, gidip gelen tekneler de bütün bu süre boyunca gizlenmiş düşmanın ateşine açıktı. Yaptığım hazırlıkların düşmanı ürküttüğü belliydi. İşgalci askerin geri çekilmesine karşı koymamanın kuşkusuz daha iyi olacağını düşünmüşlerdi.

Asker bindirme işini düşmandan korumak üzere fırkateynden ateş açmaya mecbur kalırsam, gemilerin karaya oturmasını önlemek için gönüllü bir ekip Rusların kampını aşarak sahilin açığına şamandıralar dizdi. Bu şamandıra hattı kıyıya güvenle yaklaşılabilecek hududu gösteriyordu. Güneşin altında parıldayan şamandıraları gören Ruslar tek bir atış yapmaları halinde dahi kendilerini korkunç şeylerin beklediğini sanmış olmalılar. Bundan dolayı olup biteni avcı kuşlar gibi tünedikleri ağaç dalları arasından izlemekle yetindiler. Elde edilen bu başarı komutam altındaki deniz subaylarının verilen emirleri etkin biçimde yerine getirmeleri ve Türk askerinin son derece uysal davranışı sayesinde gerçekleşti. Askerin başındaki paşa ile maiyeti güneş battıktan hemen sonra sahili terk etti. Çeşitli rütbelerdeki diğer subaylar da aynı şekilde onları izledi. Böylece bütün faaliyetin düzeni sahilin ve kayıkların sorumlusu olarak yerleştirdiğim kişilere devroldu.

Askerler başlarında subayları olmadan sessizce uygun adım yürüdüler. Her şey saat gibi yolunda gitti. İtiraf etmeliyim ki düşmanın Türklerden boşalan siperlere her an saldırıp zafer kazandığını ileri sürmesi ihtimali yüzünden çok huzursuz bir gece geçirdim. Kendi gemim giderek hantallaşıyordu ve eğer gerekirse bir ya da iki toptan başkasını kullanmak mümkün olmayacaktı. Neyse ki Rusların bunu bilmesine imkân yoktu, bu yüzden rahattım. Son birliğin sahilden ayrılması beni büyük ölçüde huzura kavuşturdu. Zavallılar bütün gece ileri karakol görevini yüklenmişlerdi. Çifter çifter geldiler ve gemiye binmeleri uzun sürmedi.

Hiç vakit kaybetmeden Sohumkale'ye hareket ettik ve yükümüzü karaya çıkarttık. Kısa süre sonra gerçek bir göç hazırlığına girişmem istendi. Sohumkale'nin boşaltılmasına karar verilmişti, ancak Haşmetmeap Sultan, Rus boyunduruğundan ilelebet kurtulmayı umut eden zavallı halkı, intikam hislerini coşturdukları düşmanın insafına bırakmak istemiyordu. Ülkeyi terk etmek isteyen herkesin Osmanlı topraklarına taşınacağı ve arazi tahsis edileceği söylenmişti. Halkın hemen hepsi gitmeye kararlıydı ve hayvanları, kap kacakları ve taşınabilir bütün mallarıyla Sohumkale'ye akın etmeye başlamışlardı. Yalnız şu kadarını ilave edeyim ki iki hafta gibi bir sürede emrimdeki teknelerle Batum, Trabzon, Sinop ve Osmanlı sahilindeki diğer limanlara erkek, kadın ve çocuk yaklaşık 50.000 kişi taşıdım.*

* Hobart Paşa'nın bu savaşta yaptıklarıyla ilgili daha fazla bilgi için, Ekler bölümündeki "93 Harbi'nde Hobart Paşa" başlığına bakınız.

Osmanlı Ülkesinde Avcılık

Şimdi de okurlarıma İstanbul'daki yaşam hakkında biraz fikir vermeye çalışacağım. Burada yaşayan biri eğer ava meraklıysa muhtelif cins avın bol olması nedeniyle pek keyifli vakit geçirebilir. Avlanmaya 1 Eylül civarında bıldırcınla başlanır. Rusya'nın kışından Mısır'ın sıcak iklimine doğru kalabalık sürüler halinde İstanbul dolaylarından akıp geçen bu kuş mükemmel avlanma imkânı sağlar. Ancak bu avın keyfine varmak için İstanbul'dan 15 kilometre kadar uzaklaşmak gerekir. Bıldırcın mevsiminde meralar güya avcı olan kimselerle öylesine dolar ki insanın bıldırcın niyetine avlanması işten değildir. İstanbul'dan 10 kilometre kadar uzakta olan, bıldırcınları ve anlaşmalarıyla ünlü Ayastefanos'da [Yeşilköy] bıldırcın mevsimi geldiğinde yanlarında havlayan cins cins köpekleriyle 500'den fazla avcı saydığım oldu. Bu seyre değer bir manzaraydı, ama işavlanmaya gelince, en iyisi böyle bir durumda tüfeği de köpekleri de evde bırakmaktır.

Bir defasında karmakarışık bir avcı kalabalığına katılmak cüretini göstermiştim. Bıldırcın curnatasına (bolluğuna) rastlamıştık ve tüfekler patlayıp duruyordu, tıpkı Southsea Common'daki ordu gününde olduğu gibi. O gün baştan aşağı saçma yemiştim, ama Tanrı'ya şükürler olsun çok ince saçmalardı bunlar. Delik deşik olmamak için de oradan hemen kaçmıştım.

Gene de sahil boyunca bu hengameden uzaklara gidilirse eylül ve ekim aylarında insan zaman zaman harika

avlar yapabilir. Mesela bir avcının günde 150, 200 bıldırcını çantaya atması mümkündür.

Bıldırcından sonra keklik avı başlar. Bu kuşun avcılığı çok keyiflidir derim, özellikle Türk adalarında pek bol kınalı keklik bulunur.

Osmanlı ülkesinde uçara avcılığın doğru dürüst keyfine varmak için bir yat gereklidir. Bunun da nedeni en iyi avlanılacak yerlerin adalarla deniz kıyısında karadan ulaşılamayan yörelerde olmasıdır.

Bol kekliği olan Mitros, Limni (Lemnos) ve Midilli (Mytilene) adaları buna örnek gösterilebilir. Buralarda avlanmak gerçekten olağanüstü bir olaydır.

İngiltere'den bir yat getirten ya da İstanbul'dan kiralayan gerçekten meraklı bir avcı, bu şehir merkez olmak üzere büyük bir keyifle avlanabilir. Anadolu'da muhtelif cins geyikler, yaban domuzu ve kurt da bulunur. Ayrıca kaz, ördek, çulluk, keklik ve suçulluğu avcılığı da birinci sınıftır.

Avcının bazen geceyi teknesinde geçirmek yerine sahilden biraz içerdeki köylerde birkaç akşam konaklaması gerekebilir. Bu hususta ona bir tavsiyede bulunmak isterim: eğer mümkünse gecelemek için Rum köyü yerine her zaman Türk köyünü tercih edin. En fakir Türk köyünde bile, kelimenin tam anlamıyla Şark'ın geleneksel konukseverliğini bulursunuz. Rum köyünde ise sizi azami şekilde istismar etmeye kalkarlar, hatta fişeklerinizi bile çalarlar.

Bir Türk köyüne geldiğimde avcıyı ve arkadaşlarını rahat ettirmek için herkesin birbiriyle yarıştığına her zaman şahit oldum. Harem odalarının boşaltılarak içindekilerin bir başka köşeye sıkıştırıldığını ve oraların bizlere yatacak yer olarak hazırlandığını gördüm. Yaşlı bir kadının elinde birkaç yumurtayla, bir diğerinin konukseverlik sunağında kurban edilmek üzere belki de en sevdiği tavuğu ile çıkageldiğini bilirim. Konukseverlik: bu aslında onlara heyecan veren tek düşüncedir sanki. Avcıların köyden ayrılır-



*Hobart Paşa 1880 yılında İstanbul çevresinde çıktığı av gezilerinden birinde (*The Graphic *mecmuasından).*

ken vermek istediği karşılığı bu yoksul ve zavallı insanların almaktan nasıl kaçındığı ise insanı çok duygulandırır.

Anadolu'da muhtelif cins geyikler var. Tuhaf ama onlar da sanki buradaki insanları, yani Rumları, Türkleri ve Ermenileri taklit ediyormuş gibi birbirleriyle kaynaşmadan yaşıyorlar.

En başta büyük alageyik geliyor. Genellikle yüksek dağlarda yaşayan bu hayvanı yağan karın alçaklara inmeye zorladığı kış ayları dışında avlamak kolay değildir. Osmanlı ülkesindeki ikametim sırasında bu muhteşem hayvanlardan birkaç tane vurmak şansına sahip olmuştum. Okurlarıma bunlardan ikisini nasıl avladığımı anlatmak isterim. Dağların karla kaplı olduğu bir kış günü üç büyük alageyiğin İzmit'ten altı saatlik mesafedeki bir dağın eteğinde görüldüğü haberini aldım ve hiç vakit kaybetmeden yola düştüm. Şu hususu belirtmek isterim ki Osmanlı ülkesinde yüksek mevkilerde olan kimseler sahip oldukları avlanma fermanına göre gittikleri yörenin köylerinden süreğe girmek ya da iz kesmek için adam isteme hakkına sahiptir, en azından bunları yazdığım zamanlar böyleydi. Oysa benim buna ihtiyacım olmadı, zira gittiğimde herkesin hazır olup beni beklediğini gördüm. Geyikleri daha o sabah ormanın dışında otlarken gördüklerini söylediler.

Köylüleri toparladım ve yola çıktık: ellerinde düdükler borular taşıyan gençler, tüfekli köylüler (itirazıma rağmen), köyde ne kadar köpek varsa hepsi –heybetli çoban köpeklerinden tutun da vıyaklayan sokak köpeklerine kadar.

Dere yatağı sık ağaçlıktı. Orman dağın tepesine kadar uzanıyor ve orada ağaçsız bir açıklıkta son buluyordu. Kalabalığı arkamda bırakıp tek başıma bu açıklığa doğru tırmanmaya başladım. Onlara da yerimi alana kadar hareket etmemelerini sıkıca tembihledim. Emrime harfiyen uydular. Yarım saatlik bir yürüyüşten sonra söylediğim yere vardım. Henüz soluk almadan alt tarafımda, tımarhanedeki delilerin dışarı uğraması gibi, bir gürültü koptu.

Tüfeğimin bir namlusuna av fişeği, diğerine de tek kurşun koydum ve bir fare kadar sessiz beklemeye başladım. Sürekçilerle köpeklerin gürültüsü yaklaşırken 40 metre kadar ilerimdeki bodur ağaçlıktan çatırtı sesleri geldi. Ardından inek kadar büyük muhteşem bir boğa (erkek alageyik) ağır ağır belirdi. Düşmanını önden beklemediği için arkasına bakıyordu. Sık ağaçlığın içinden sıyrılıp iyice ortaya çıkınca fişeği ateşledim. Durduğu yere cansız düştü.

Henüz düşünecek vakit bulamadan ormanın içinden muazzam bir gürültüyle iki büyük geyik daha dörtnala fırladı. Dosdoğru üstüme geldiler. En öndekine ateş ettim. Yaralandığını tahmin ediyordum. Nitekim gerisin geriye dönüp ormana girerek sürekçilerin arasına koşması tahminimi doğruladı. Dengesini kaybetmişti. Köpekler, sürekçiler ve tüfekler kısa sürede işini bitirdiler. Bu geyik de boğaydı. Onu da vurmuş olduğumdan sağ sol duble atışla bir çift muhteşem geyik avladığım için şanslıydım.

Bunlar gibi alageyik vurma şansından keyif almayacak tek bir Avrupalı düşünemiyorum. Böylelerine Anadolu'dan başka yerde rastlanamaz. Geyiklerden en büyük olanının boynuzu on dokuz çatallıydı. İçi temizlendikten sonra ağırlığı 115 okka, İngiliz tartısına göre 320 pound (145 kilo) geldi. Bu kadar büyük olanına kesinlikle ne İs-

koçya'da ne de Avusturya'da rastlamıştım. Doğu'da geçirdiğim 16 yıl içinde bu şahane hayvanlardan sadece dört tane avlamayı başardım. Bunun sebebini de çoğu zaman doğru dürüst geyik köpeği olmamasına bağlıyorum. Ne yazık ki bu köpeklerden temin edememiştim.

Geyik, sürekçilerin yaptığı büyük gürültüden dolayı, sıklığın kenarından usulca kaçıp gidebilir. Oysa köpekler avın düz bir hat üzerinde doğruca avcılara yönelmesini sağlar, tabii gereken noktalara avcı yerleştirilip posta uygun biçimde bağlanmışsa. Buna ilaveten köpeklerin ses vermesi de her zaman büyük avantajdır. Böylelikle avcı, geyiğin nerede olduğu hakkında uyarılmış olur. "Kopoy" adıyla bilinen bu köpekleri Romanya ve Macaristan'dan temin etmek mümkündür.

Anadolu sahillerinin bazı kesimlerinde başka bir geyik cinsi daha var. Bundan da bahsetmek istiyorum. Bu hayvan aslında Avrupa'daki parkları dolduran yağmurca geyiğinin yabanisidir. Bana verilen bilgiler doğru ise yağmurcanın yabani olarak yaşadığı tek yer Anadolu'dur, hatta burada bile nadir bulunuyor. Bildiğim kadar Hindistan ile Afrika'da yüzlerce geyik cinsi olmasına rağmen aralarında yağmurca yoktur.

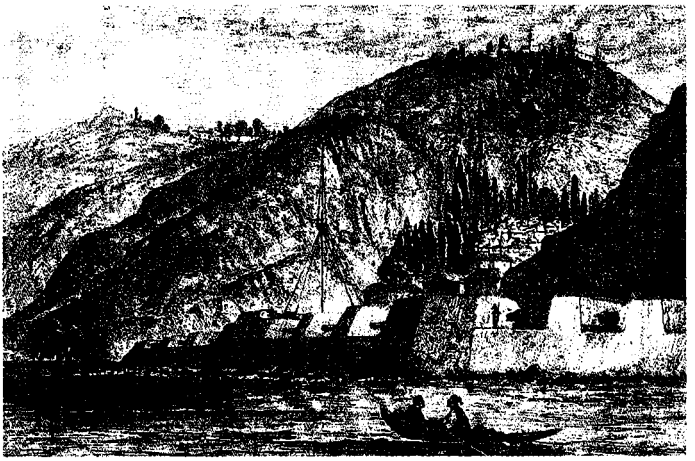
İki yıl önce Gelibolu civarında avlanırken atmaca kadar vahşi olan bu güzel yaratıklardan birkaç sürü bulunduğunu öğrendim ve mümkün olduğu takdirde bunlardan vurmaya hazırlandım. Sürek yaparak, iz takip ederek ve türlü şekilde avlamayı denedimse de başarılı olamadım. Nihayet bir gün sürekçilerimle beraber birçok yağmurca izi bulunan bir mıntıkaya gittim. Bir tepenin üstündeki ufak bir açıklıkta yerimi aldım. Bir tarafımda genç bir dostum, diğer tarafımda ise oralı köylülerden biri duruyordu (köylüler tüfeklerini almalarına izin verilmezse ava katılmıyorlar).

Sürekçiler haydaya huydaya –yani ürkütmeye– başladıktan sonra bir dişi yağmurca genç dostumla aramdan

hayalet gibi süzülüp geçti. Ormanda yaklaştığını belli edecek en ufak bir ses duymamıştık. Hayvan, hareketlerinde tavşandan daha sessizdi. Tüfeğimi omuzlamıştım, ancak dostumun başını namlunun hizasında görünce bir saniye duraklamış, geyik de kaybolup gitmişti. Kaçan keyfim henüz geri gelmişti ki ormanın içinden çok yakınımdaki dalların kırılma seslerini duydum ve bir geyik aniden başımın üstünden sıçradı. Adeta uçtu, tıpkı avcının çitten atlaması gibi.

Geyiğin bu akla gelmedik hareketine karşı, yine akla gelmedik şekilde karşılık vermem gerekiyordu. Başımın üstünden uçarken ben de uçan kuşa atar gibi ateş ettim, ayakları öte yanda henüz toprağa değmeden. Tavşan gibi takla attı. Altından yediği kurşun kalbi bulmuştu. Hayvan, yağmurca geyiğinin mükemmel bir örneği idi ve boynuzları dışında her şeyi bu cinsten olduğunu gösteriyordu. Kafasından dimdik çıkan çatallanmamış bir çift boynuzu vardı. Köylüler onun bazen yağmurca sürüsüyle bir arada otladığını ve düz boynuzlu anlamına gelen "kazıklı" dediklerini söylediler. Bu hususta diyecek bir sözüm yok. Aradan bir zaman geçtikten sonra güzel yağmurca avları yaptım. Hayvanın huylarını tanıyınca ona yaklaşmaya çalışmanın hiç faydası olmadığını anlamıştım. Koku alma hissi çok güçlü, gözleri de çok keskindi. Yağmurcayı ancak büyük bir dikkatle hatta bilgiye dayanan sürekler yaparak elde etmek mümkündür.

İstanbul'dan fazla uzağa gitmeden güzel domuz avları yapılabilir. Bu avlarda genellikle sürekçiler ya da domuz köpekleri kullanılıyor. Bununla birlikte çulluk ve sülün peşinde gezerken mükemmel domuz avları da yaptım. Buna avı yatağında avlamak da denebilir –ancak İngiltere'de yapıldığı şeklin tam aynısı değil. Oradaki avlaklar korucuların hemen hemen her ağacını tanıyabileceği kadar küçüktür. Burada ise avlanılan araziler içinden geçilmesi neredeyse mümkün olmayan sık çalılıklar ve cığralıklarla kap-



Dönemin İstanbul'unun av meraklılarının uğrak yeri Anadolu Kavağı.

lıdır. Bunları yarıp geçmeye çalışırken insanın gözünü dikenlerinden sakınması gereken böğürtlenler de bu cığralıklarla iç içe örülüdür.

Yarı İngiliz yarı köy köpeği kırması epanyollar, bu gibi yataklık yerlerde sürekçilerin işini görür. Kopoylar yaklaşırken yavru domuzların yataklarından derhal fırlamasına karşın küçümsediği ufacık epanyolun kesik kesik havlamalarıyla yerlerinden kımıldamaması tuhaftır.

Çalıların içinde bir şamata koptuğunu duyduğum zamanlar dört ayak sürünerek yaklaşmış ve epanyollarımın domuzu kuşatıp kıstırdığına çok defalar şahit olmuştum. Aslında bu tarz avcılıkta diğer usullerle avlandığımdan daha çok domuz vurdum. Bunun tehlikeli yanı domuzun köpekleri öldürmesidir. Bir iki defa, özellikle genç köpeklerle avlanırken böyle durumlarla karşılaştığım olmuştu.

Bir zamanlar yaşlı ve çok kurnaz bir epanyol köpeğim vardı (buradaki avcıların iyi tanıdığı zavallı Dick). Ormandan çok defa ağzı domuz kıllarıyla dolu çıkardı. Bunları yatan domuzdan koparıp aldığı belliydi (Dick domuz-

dan hiç yara almamıştı). Diğer avcı arkadaşlarımla ufak domuzların güvenle saklandığı büyük çalı kümelerini sık sık kuşatır ve onları sürerek tavşan gibi avlardık.

Yaban domuzunun vahşi olması nedeniyle avının tehlikesi hakkında çok şeyler duymuştum. Ancak Anadolu'da yaşayan yaban domuzunun, nadir istisnalar dışında, her zaman kaçmayı tercih ettiğini biliyorum. Domuzun (dişi ya da erkek –dişiler en vahşi olanı) hasmıyla dövüşürken hatta hasmının yanından geçerken kafa atmakta kötü şöhreti olduğu doğrudur. Bu darbe sonucu keskin azılar insanı topuğundan baldırına kadar kesebilir, köpeğin ise barsaklarını deşer.

Bir gün çulluk avlarken çoban köpekleri gezindiğim meranın yanındaki vadiden büyük bir yaban domuzu kaldırdılar. Yaşını biraz aldıktan sonra her zaman yalnız başına dolaşırken görüldüğü için adına azılı denenlerden biriydi. Uzun azı dişleri olan bu hayvan iki vadiyi bölen sırta yöneldi. Oraya varınca benden 80 metre kadar uzaktaki ufuk hattında ilerledi. Hemen fişek değiştirip tüfeğime tek kurşun koyarak ateş ettim. Hızla fırlayıp kaçtı. Vurulmadı sandım, fakat ateş ettiğim zaman geçtiği yere geldiğimde birkaç damla kan buldum. Kan izini takip ederek 800 metre kadar gittikten sonra büyük bir çalılığa gelince epanyollarım derhal içine daldılar. Hayvanın yakında olduğu belliydi. İçerden müthiş bir gürültü koptu. Toparlanmaya vakit bulamadan gözleri kanlı, ağzından köpükler saçan koca bir azılı dosdoğru bana yöneldi. Domuz cığralığı parçalayarak peşinde köpeklerle yaklaşıyordu. Dar bir patikada duruyordum, kaçacak yerim yoktu. Aramızda yaklaşık iki metre kalınca doğrudan kafasına ateş ettim. Buna rağmen üstüme gelip bir hamlede beni devirdi. Geçerken de yukarda söylediğim gibi kafa atarak azısıyla çizmemi bileğimden uyluğuma kadar yardı. Dizimin üstü ve arkası biraz kanamıştı. Sonra da otuz metre kadar giderek baş aşağı devrilip can verdi. Kurşun iki gözün arasından girip alnını parçalayarak beynini bulmuştu.

Çok büyüktü. İçi temizlenmiş olarak 133 kilo geldi. Azıları da hiçbir yaban domuzunda görmediğim kadar mükemmeldi. Yanımda tek bir adam vardı. Ulaşılabilecek herhangi bir yerden 13 kilometre kadar uzaktaydık. Ganimetimi dağda bırakmamaya kararlıydım. Yanımdaki köylüyü araba bulması için gönderdim. Sonra da bana bir daha zarar veremeyecek olan azılının üstüne oturup sigara içerek araba gelene kadar sessizce bekledim.

Yaban domuzunun insana saldırmasına gelince, bu hayvanın bana saldırmaya niyetli olmadığından eminim. İlk attığımda kötü bir yara almıştı, köpeklerden kaçıyordu ve ben önüne çıkmıştım. Hepsi bu!

Domuz avında sadece bir defa daha belamı bulmaya ramak kalmıştı. Bir akşam bir Türk köyüne vardığımızda çok büyük bir domuzun uzun zamandır civarda dolaştığını ve etrafa korku saldığını söylediler. Kalabalık bir domuz sürüsüyle birlikte köylünün ekinini kökünden söküyor, bahçeleri perişan ediyormuş. Hatta çocukları öldürüp yediği bile söyleniyormuş (bu masalı yutmadım). Zavallı köylüler onları bu beladan kurtarmam için yaşlı gözlerle yalvardılar. Ben de elimden geleni yapacağımı söyledim. Ertesi sabah şöyle bir düzen içinde yola çıktık: en önde ben ve yanımdaki dostlarım, ardından eski tarz tüfekleriyle bize refakat eden yaşlı köylüler, sonra da ellerinde büyük sopalar ve bıçaklarla köyün delikanlıları, en arkada da seyirci olarak katılan kadınlar ve çocuklar.

Beni ve iki dostumu geniş bir ormanın ortasına götürdüler. Burada ağaçların üzerinde oturmamız için tuhaf yerler yapmışlardı. Bunlar güvende olalım diye kurulmuş. Avcı gözüyle baktığımda bu oturak yerlerinin hem güvenli olacağını, hem de ağaç dallarının bizi yerde dikili durmaktan çok daha iyi saklayacağını gördüm. Oturak yerlerimize çıktık. Sürekçiler de bizden bir kilometre kadar orman içine girdiler. Sürek başladığında öyle şiddetli bir gürültü koptu ki böylesini hiç duymamıştım: davullar, patlayan

tüfekler, çalan çıngıraklar. Bu seslere karşı hiçbir yabani hayvan yatağında duramazdı. Sürekçiler yaban domuzuna küfrederek haykırıyorlardı. İki ya da üç yağmurca geyiğinin her zamanki gibi hayalet kadar sessizce geçtiğini gördüm. Az sonra da yakındaki ağaç dalları yaklaşmakta olan bir şeyle sallanmaya başladı. Birden çalıların arasında 15, 20 kadar domuz belirdi. Bana doğru geliyorlardı, en önde de kocaman bir azılı. Bunun istediğimiz domuz olduğu belliydi.

Her iki yanımdaki arkadaşlarımdan tüfek sesleri geldi, ben ise gözlerimi azılıdan ayırmıyordum. Hayvan yaklaştı ve üzerinde oturduğum ağacın altında durup etrafı dinlemeye başladı. Şaşırmıştım.

Başını yana çevirerek çevresine bakındı, ama hasmının olduğu ağaca doğru bakmayı unuttu.

Bunu fırsat bilerek ne yana gideceğine karar vermeden ona bir kurşun bir de SSG hartuç fişeği attım. Muazzam bir homurtuyla devrildi, fakat bu şansımın keyfine varamadan ben de kendimi yerde, kurbanımın yanında buldum. Tabii yanımda yatan hiç de sevimli bir arkadaş değildi, üstelik henüz can vermemişti. Üzerine tünediğim oturak yeri baştan savma yapılmış olduğundan bel vermiş ve tahminen üç metre yüksekten düşmüştüm. Aşağı yuvarlanırken dallar hızımı kesmişti, fakat bu arada tüfeğim de elimden düşmüştü ve üstelik ayak bileğimi de incitmiştim. Gayet berbat bir durumdaydım. Domuz bel kemiğinden isabet aldığından ayağa kalkamıyor, saldırmak için çılgın bir gayretle çabalıyordu.

Yardım istemek için seslenmenin faydası yoktu. Herkes heyecan içindeydi, bağırıyor ve dört yana dağılan domuzlara ateş edip duruyordu. Bir anda işin ciddiyetini kavrayıp ayağa kalkarak adım atmaya çalıştımsa da ayak bileğim müsaade etmedi. Azılı domuz hain bakışlarla bana doğru sürünmeye çalışırken iki büyük çoban köpeği çıkageldi ve doğruca düşmana yüklendiler. Zavallı azılı kahra-

manca savaştı. Güç bela kımıldıyordu. Buna rağmen kafa atarak köpeklerden birini feci şekilde yarıp içini boşalttı. Derken iki üç kişi geldi, ama domuza sokulmaya cesaret edemediler. Yerde bana yakın yatan tüfeğimi uzatmalarını söyledim ve onunla savaşa son verdim.

Herkes düşmanın ölüsü etrafında toplaşmaya başladı. Hayvana küfrederek tekme atmaları gülünç bir manzaraydı. Şimdi mesele azılının taşınmasıydı. Türkler domuza el sürmediklerinden dört beş Hıristiyan köylü ile iki de araba getirmeleri için adam gönderdik. Biri beni diğeri de domuzu taşıyacaktı. İkimiz de arabalara yerleştirildikten sonra köye domuzla muzaffer bir dönüş yaptık. Neyse ki köy deniz kıyısına, yatım da karaya oldukça yakındı. Tekneme kolayca çıktım, ama birkaç gün sonra ancak yürüyebildim.

Azılının niyeti kötüydü. Mümkün olsa bana bir kafa atardı. Bu avda beş domuz daha vurulmuş, ikisini dostlarımdan biri devirmiş, ancak dünyanın bu köşesinde zamanın en büyük domuzunu vurmak şerefi benim olmuştu. Bu yöreden bahsederken bir konudan bahsetmek isterim. *Rapid* gemisinin komutanı Selby iki yıl kadar önce buradan tahminen sekiz kilometre kadar uzakta bir yerde öldürülmüştü. Bazıları onun eşkıyalar tarafından öldürüldüğüne inanıyordu, ama bu doğru değildi. Selby'nin ölümü anlaşmazlık sonucu meydana gelmiş talihsiz bir olaydı.

Onu vuranın cahil ve acımasız biri olduğu gerçekti, ancak önceden tasarlanmış bir iş değildi. Bir söz Selby'nin hayatına mal olmuştu. Hiçbir şekilde mazur görülemeyecek olmasına rağmen bunu yapan ufacık bir tahrikle (değil nefret ettikleri yabancıları) birbirlerini vurmaya ve bıçaklamaya alışkın zorbalardandı. Bunlar Osmanlı ülkesinin yerlisi değildiler. Çok uzaklarda yaşayan aşiretlerden gelerek kış aylarında koyun çobanlığı yapıp yazın memleketlerine dönen kimselerdi. Acı olaydan kısa süre sonra hadisenin olduğu yere gitmiş ve halkı büyük bir korku ve piş-

manlık içinde bulmuştum. Ümit ederim ki bu hazin olayın sonunda baş aktörlere verilen cezalar gelecek için yararlı bir ihtar olmuştur.

İnsan avcılıkla eşkıyalık arasında bir şekilde bağlantı kurabildiği için çok kimse soyulmak ve öldürülmek korkusuyla ava çıkmaktan çekiniyor. Bu nedenle Anadolu'daki eşkıyalık hakkında da birkaç söz söylemek istiyorum.

17 yıldan beri Osmanlı ülkesindeyim ve burada, genellikle de Anadolu'da büyük keyifle avlandım. Eşkıyaların yaşadığı söylenen köylerde geceledim. Hepsi de eşkıyalığı ile nam salmış silahlı köylüler arasında çoğu zaman tek başımaydım. Ancak ne soyuldum ne de tehdit edildim. Belki de avcı ile eşkıya arasında bir çeşit duygusal paylaşım var. Doğrusu ben tek bir avcının dahi soyguna uğradığını hatırlamıyorum. Kendini avcıdan sayan şişman bir sermaye sahibinin ya da varlıklı bir hazır yiyicinin bazen fidye karşılığı kaçırıldığı doğrudur, ama gerçek bir avcının asla.

Hoşlanmadığım cinsten insanların yaşadığı köylerde, sizden büyük ölçüde istifade etmeye kalkabilirler. Fişeklerin çalınması ya da benzeri durumlarla karşılaşabilirsiniz, çünkü onların huyu böyledir. İşte avcı kardeş, bundan dolayı ava geldiğinizde Türk köylerinde konaklayın.

Avcılık ve Pera Sosyetesi

Avcılık hakkında daha önce anlattıklarım arasında meşhur epanyolum Dick'ten bahsetmiştim.

Bu köpeğimin ava başlaması da sonradan başına gelen birçok tuhaf olay gibi maceralı olmuştu. Henüz genç yaşlarındayken bütün bir gün benimle birlikte kar ve buzla boğuştuktan sonra cansız yere seriliverdi. Dehşetli bir kar fırtınası ortalığı kasıp kavuruyordu. Karın içinde zar zor bir çukur açıp zavallı Dick'i gömerek üstünü yapraklar ve çalılarla örttük. Dağlardan inen sularla bir hayli taşan dereler yüzünden, bir de insanı adeta kör eden tipi altında bunu yapmak çok zor oldu. Dick'in mezarı teknenin olduğu yerden 13 kilometre kadar uzaktı. O gece hepimiz tekneye döndük. Birinci sınıf bir av köpeği olacağını ümit ettiğim Dick'in ölümü beni derinden yaralamıştı. Ertesi sabah gün ışıdığı zaman onu sahilde görünce şaşırıp kaldık. Acıklı havlamalarla olduğu yeri haber vermeye çalışıyordu. Tahmin edileceği gibi onu büyük coşkuyla karşıladık. Mezarda geçirdiği kısa süreden hiç etkilenmemiş görünüyordu. Aynı gün ava çıktığımızda her zamanki gibi çok mutluydu. Bu heyecan dolu küçük epanyol durmadan tuhaf şeyler yapardı. Tilkiyi ve porsuğu girdiği deliğin içine kadar izler, onu arada bir, belki de 24 saat geçirmiş olduğu toprağın altından yeri kazıp yara bere ve kan revan içinde çıkartmamız gerekirdi.

Dick hazretleri genelde kendi başına avlanır, arada bir yanıma gelerek iyi olup olmadığıma göz atardı. Dick'in bu

özellikleri kulağa hoş gelmeyebilir, ancak avlandığım sık ormanlık yerlerde neler bulunduğunu anlamak için böyle bir köpek çok yararlıydı.

Dick herhangi bir şey bulduğu zaman yüksek sesle havlar, o mıntıkada av olduğunu haber verirdi. Tabii bazen avın kaçmasına sebep olur, bazen de avı bana doğru sürerdi. Ancak hangisi olursa olsun benim hiçbir zaman ulaşamayacağım yerlere dalardı. Bir defasında ördek avladığım gölün kıyısındaki kamışların arasında büyük bir gürültü koptu –Dick havlıyor başka bir hayvan da garip sesler çıkarıyordu. Bu iş o kadar uzadı ki sonunda ne olduğunu anlamak için oraya gittim. Bir hayli çabadan sonra kamışların içine girerek gittikçe artan gürültüye yaklaştım. İyice sokulduğum zaman nerdeyse Dick'in boyunda, arka ayakları üstüne dikilmiş, ön pençeleriyle dövüşen bir hayvan gördüm. Dick kan revan içindeydi ve hasmına sokulmak için fırsat kolluyordu. Ben yaklaşınca hayvan ön ayakları üzerine inip kaçmaya çabaladı. Benimki de o anda üstüne atlayarak ateş etmemi engelledi. Neyse fırsat kollayıp sonunda attım ve hayvanın mücadelesi son buldu. Bu çok büyük bir porsuktu. Kendi mıntıkasından bu kadar uzakta ne aradığını hiç anlamadım. Ördeklerin mi yoksa neyin peşindeydi? Kamışlarla örtülü bataklığın ortasında kuru araziye en az 400 metre uzaktı.

Dick hazretlerinin bir diğer macerası onun için daha üzücü sonuçlandı ve korkarak tahmin ettiğim gibi bunun etkisini hiçbir zaman üzerinden atamadı. Yine son olayında olduğu şekilde sık ormanlıkta bir şeyle kudurmuşçasına boğuştuğunu duydum. Ellerim ve dizlerim üstünde bir süre sürünerek yaklaşınca Dick'in diğer iki epanyolumla birlikte kocaman bir yaban kedisiyle boğuştuğunu gördüm. Hayvan kendini köpeklere karşı savunmak için sırtını bir ağaca vermiş, üç köpekle birden onların yaklaşmasına meydan vermemeye çalışarak dövüşüyordu. Beraberimdeki adam eline geçirdiği ve sopadan ziyade küçük bir

ağaca benzeyen odunla kediye vurmak istedi. Ancak indirdiği sert darbe Dick'in kafasına geldi. Zavallı köpek bir zaman baygın yattıktan sonra "Burdan öte seninle işim kalmadı" der gibi sürünerek uzaklaştı. Bu darbenin etkisinden hiçbir zaman kurtulamadı. Eski Dick'ten çok farklı bir köpek olmuştu. Birkaç ay sonra da öldü.

İstanbul civarında çok iyi kuş avcılığı yapılabilir. Sülün az olmakla beraber günde beş altı tane vurmak mümkündür. Benim 15 sülün vurduğum olmuş, o seferde üç avcı üç günde altmış altı sülün almıştık.

Suçulluğu avı için de mükemmel diyebilirim. Çanakkale'ye yakın *Besika* Körfezi'nde (Bayramiç'te Beşik Koyu) vurduğum suçulluğu adedi bu konuda bir fikir verebilir: üç günde 303 parça almıştım, gün başına ortalama 101 kuş. Tepeler karla örtülünce bol miktarda çulluk bulmak da mümkündür. Ben ve iki arkadaşım üç günde 298 adet vurmuştuk.

Çullukta en büyük rekorum bir günde 63 parçaydı. Son zamanlarda kayıkla oldukça başarılı ördek avları da yaptım. Avcı günde 20, 30 ördek bazen de bir kuğu vurabilir. Bir defasında kayık tüfeği (Holland&Holland yapımı) ile tek atışta dört kuğu almıştım.

Tavşan pek fazla değil. Günde üç dört vuran kendini şanslı addetmeli. Ancak genellikle bir günlük avda bir iki tavşan almak mümkün.

Bu ülkede bulunan avları şöyle sıralamak isterim: kızıl geyik, yağmurca geyiği, karaca, yaban domuzu, kurt, ayı (nadir bulunuyor), tavşan, sülün, çulluk, suçulluğu, bıldırcın ve ördek. Sonuçta ava meraklı biri, yatı da olursa, eylül ile mart ayları arasında çok keyifli avcılık yapabilir.

İzmir'in biraz altından başlayıp Rodos'u geçerek Ayas körfezine uzanan Karaman sahilleri [Antalya kıyıları] yatla giden kimseye yol boyunca harikulade avlanma imkânı sağlar. Bodrum ve Marmaris'in geniş körfezlerinde demir atmak için mükemmel yerler vardır ve buraların kırlarına avcılık açısından neredeyse hiç el değmemiştir.

Yıllar önce bir İngiliz savaş gemisine komuta ettiğim sıralarda bu sahillerde yuvalandığı sanılan korsanları araştırmakla görevlendirilmiştim. Buralara gönderilmek benim için büyük şanstı. Nedense korsanların da az çok avcı olduğunu tahmin ettiğim için onları av bulunabilecek yerlerde aradım. Dolayısıyla hemen hemen hiç bilinmeyen ya da pek insan ayağı basmamış koylar keşfettim ve buralarda harika avlar yaptım.

Karaman kıyılarında pek çok dağ keçisi bulunuyor. Kınalı keklik ve turaç da mebzul olduğundan buralarda avlanmak harikaydı.

Bahsettiğim körfezlerin girişinde ördek ve suçulluğu için geniş bataklık alanlar var. Bunların arasında en meşhur olan ve en çok tanınanı söz ettiğim Ayas [Yumurtalık] körfezidir. Bütün denizcilerin iyi bildiği Ceyhan nehri bu körfeze boşalır, yatın da nehir ağzından biraz açıkta demirlemesi gerekir. Burası her türlü hava şartlarında güvenlidir. Nehrin ağzındaki su altı setini aşmak bazen ciddi bir sorun yaratabilir, ama aştıktan sonra insan bir av cennetine girer. Güçlü akıntıya karşı koyabilmek ve çadırlarla sair malzemenin yüklendiği filikayı çekmek için küçük bir istimbot gereklidir. Ben oraya gittiğimde böyle bir istimbotumuz yoktu. Bu nedenle av mıntıkasına iyice sokulabilmek için iki filikayı mümkün olduğu kadar nehir yukarı çekmeye çalışırken harcadığımız çabayı unutamam. İki gün boğuştuktan sonra istediğimiz yere varamamıştık bile (işin doğrusu nehir yukarı sadece dört mil yol alabilmiştik). Yine de oldukça iyi avlandık, özellikle domuz ve turaç.

Ertesi sabah çadırlarımızı kurduktan sonra civarda başıboş dolaşan Araplar yanımıza gelerek bize ormanda sürekçilik yapmayı teklif ettiler. Orman domuz doluymuş ve hayvanlar sürüldüğü zaman nehre atlayıp karşı sahile yüzerlermiş. Biz de tüfekleri nehir boyunca dizdik ve filikaya da domuzların yüzerek karşıya geçişini olabildiği kadar önlemesini tembihledik. Sahildeki avcılar benimle iki ar-

kadaşımdan, bir de elinde gemici tüfeği olan dümenciden ibaretti. Araplar at sırtında ormana girdiler. Sürek henüz başlamıştı ki bir alay domuz ayaklandı ve hepsi de nehre doğru yöneldi. Bunlardan üçünü vurduk. Hayvanlar yaklaşırken bazıları suya atlayınca denizcilerle aralarında pek eğlenceli bir av başladı. Adamların elinde tüfek olmadığından domuzlara karşı tabanca, ip ve filikalardaki sırıkları kullandılar.

Domuzların nehre atlaması tahmin edileceği gibi adamlarda büyük bir heyecan yaratmıştı. Denizciler günümüzdeki donanmanın kibar ortamında yasak olan kaba küfürleri savurup tabancalar atarak yüzen domuzların peşinden gittiler. Bizler olay yerine varmadan kement atarak yakaladıkları iki harika domuzu nehir kıyısındaki ağaçlara bağlamışlardı. Hayvanlara tabancayla ateş etmeleri pek etkili olmuyordu. Sonunda biz birer kurşun sıktık. İlk sürekte beş domuz vurmuştuk. Yemek için karaciğerlerini aldık (bunlar pek güzel olur) ve azılıların kafalarını kesip kalanları da dönüşte götürmek üzere bir ağaca astık. Sonra da kampımızı aynı gece nehrin daha yukarı kısmına taşıdık.

Ertesi sabah erkenden ormanda tek başıma dolaşmaya çıktım. Etrafıma bakınırken çalıların içinde uyuyan büyük bir hayvan gördüm ve ona sokulmaya başladım. 80 metreye kadar yaklaşınca ateş etmek üzere tüfeğimi omuzladım. Ancak kıvrılıp yattığı belli olan bu hayvanın nişan alabileceğim can alıcı bir yerini göremedim. Ağır ağır, adım adım ilerledim ve on metre kadar yakınına geldikten sonra dev bir domuz olduğunu gördüğüm hayvana bir kurşun gönderdim. Hiç kımıldamadı. Ne demekti bu? Onu uyurken öldürmüş olamazdım. Cesaretimi toplayıp yanına gittim ve elimi hayvanın üstüne koydum. Kocaman domuz yatağında ölmüş yatıyordu. Aylar önce can vermiş olmalıydı, dokununca derisi dağıldı, kılları toz gibi ufalandı. Kafası muhteşemdi. Bir çift harika azı dişi olan alt çe-

nesini alabildim. Tabii, domuzlar da her canlı gibi bazen yataklarında sessizce ölürler, bu yer ormanda saklandığı bir köşe olsa bile. Yabani hayvan ölülerinin böyle kusursuz durumda kalanına rastlamak enderdir, çünkü ormandaki dostları ve akrabaları genelde onları midelerine indirirler. Domuzun yatağı çok kuytu bir yerdeydi. Ben onu bulmadan kısa süre önce bir kısım süpürgelik çalılar Arap usulü yakılmamış olsaydı hayvanın cesedi gözden uzak kalırdı.

Ceyhan nehri dolaylarında avlanmaya niyetlenen avcıları bir konuda uyarmam gerekir. Bu yörede Arap göçerler var. Büyük çapta eşkıyalık yapmamalarına rağmen son derece hırsız insanlardır. Ava çıktığımızda çadırların başında her zaman bir bekçi bırakmaya mecbur kalırdık. Bir defasında avdan döndüğümüzde bekçinin sürünerek çadıra girip kaşık çalan yaşlı bir kadını yakalamış olduğunu gördük.

Benim de başımdan tuhaf bir olay geçmişti. Araplardan biri bana yüksek otların arasında bir domuzun yattığı yeri bildiğini, beni oraya götürebileceğini söyledi. Ormanın içine iyice girdikten sonra ağaçların ve süpürge çalılarının arasında sözde domuzun olduğu yere doğru ağır ağır dört ayak üstünde ilerledik. Birbirimize çok yakın hareket etmemiz gerekiyordu. Boynumda çok değer verdiğim gümüş bir düdük asılıydı. Arap çalıların iyice sıklaştığı bir yerde düdüğümü yakaladı. Ben de anında onun düdüğü tutan sol elini kavradım. Bu defa sağ eliyle bıçak çekmeye kalkınca tüfeğimi sol elimle ona doğrultmaya çalıştım. Çalıların sık olması nedeniyle ikimizin de hareketleri kısıtlıydı. Adam bıçağına davranınca düdüğü tutan elini bırakıp sağ elini yakaladım. Oyun böylece iki üç dakika sürdü. Ağzımızdan tek kelime çıkmadan bütün gücümüzü buna yöneltmiştik. Sonunda geriye doğru ufak bir dönüş yaparak Arap'a müthiş bir tekme attım. Sırtüstü yuvarlandı. Serbest kalan silahımı da kafasına dayayınca dizlerinin üs-

tüne çöküp yalvarmaya başladı. Bıçağını aldım ve önümde dört ayak emekleyerek ormandan çıktı. Hırsızlığa yeltenmenin en cüretkâr olanı bu olaydı. Onu biraz cezalandırmak istedim, ama öyle pişmandı ki gitmesine izin verdim. Beni bıçaklamak niyetinde olduğunu sanmıyordum, herhalde sadece düdüğü tutan kayışı kesmek istemişti, genelde katil ruhlu değillerdi.

Bu av seferinde 12 domuz, 107 turaç, bir vaşak ve pek çok çullukla ördek vurmuştuk.

Tekneye dönüş yolunda filikamdakilerle birlikte az kalsın büyük bir kazaya uğruyorduk. Nehir ağzındaki sette deniz çok kabarıktı. Benimle birlikte olan filika burasını kazasız belasız aştı, fakat domuzlar ve sair eşya yüklü olan diğeri kabaran dalgalarla birlikte yükselemedi ve su alarak alabora oldu. Hepimiz suya atlayıp nehrin akıntısına kapılma tehlikesi altında yaklaşık bir mil uzaktaki sahile yüzmek zorunda kaldık. Bu akıntıda sürüklenip boğulmak işten değildi, ancak Tanrı'ya şükürler olsun, herkes kurtuldu. Denize sürüklenmiş olan filikayı sonradan kurtardık, ama yedek silahlar, çadırların tamamı ve sair malzemelerimiz yok olup gitti. Domuzlar ise kürekçilerin oturak tahtaları altına istiflenmiş olduğundan sulara kapılmamıştı. Dostlarım, işte bundan dolayı Ceyhan nehrinin ağzındaki sete dikkat edin.

O sıralarda bazı Amerikalı misyonerlerden aldığım bir yazıda aralarından birinin İskenderun civarındaki dağlarda yaşayan Araplar tarafından soyulup öldürüldüğü bildirilmişti. Bu insanların yıllardır işledikleri suçlar yüzünden kötü bir şöhreti vardı.

Başkomutana katılmam için emir almış olmama rağmen burada kalarak öldürülen arkadaşlarının katillerini yakalamak gayesiyle Amerikalılara yardımcı olmayı üstlendim.

Ancak şunu da itiraf etmeliyim ki bu konuda beni asıl heveslendiren husus "dağlarda bol av bulunduğunu" duy-

muş olmamdı. Amerikalı misyonerlerden birkaçının benim gruba katılmasını istedim ve böylece katillerin peşine düştük. Anılarımın bu bölümü avcılıkla ilgili olduğu için resmi yönden neler yaptığımızı mümkün olduğunca kısaltarak anlatacağım. İlk iş olarak Ayas körfezinin girişinde, cinayetin işlendiği mıntıkaya yakın bir yerde demirledik. Bu yörenin baş yetkilisi büyük bir kasabada oturuyordu. Yanımda misyonerler, subaylarımdan bazıları ve bize refakat eden birkaç deniz piyadesiyle karaya çıkıp kendisine kaymakam ya da kadı denen baş yetkiliye ziyarette bulunduk. Bu önemli şahıs bize sağlayacağı destekle aradıklarımızı mutlaka ele geçireceğimizi söyledi. Adamlarımızdan küçük bir grup kurup ona katılmamızı ve bizi zaptiyeleriyle takviye edeceğini söyledi. Böylece hep birlikte dağda aradıklarımızı bulabileceğimiz bir mıntıkaya gidecektik, ancak biraz "bahşiş" de gerekliydi. Bunu da temin ederek ertesi gün hareket ettik.

Hiç görmediğim kadar harikulade ormanlarla örtülü tepelerin arasından tırmandık. "Av için ne harika yerler" diye düşünüyordum. Sonunda muhteşem meşe ağaçlarının kümelendiği bir yerde mola verdik. Bizi ulu bir meşenin altında kurulan muhteşem sofraya davet ettiler. Yemek sırasında adamın biri alelacele ev sahibimizin yanına koşarak kulağına bir şeyler fısıldadı. Kaymakam duyduklarından pek memnun olmuştu ki gülümseyerek, "Kaptan," dedi, "aradığınız adamları bulduk." Gerçekten de birbirine bağlanmış haydut kılıklı iki kişinin atlılar tarafından çekilerek getirildiğini gördük. Onların doğru kimseler olduğunu ümit ediyordum. Sanırım öyleydi, ancak çok da çabuk yakalanmışlardı. Adamların dilini konuşan misyoner gelenleri sorguladıktan sonra ikisinin birbirinden ayrı tutulmalarını istedi. Bu yapıldıktan sonra adamlar iki ayrı nöbetçiye teslim edilerek onların atlarına bağlandı. Biz de soframıza, nargile ve kahvemize geri döndük. Aniden bir tabanca patladı, ardından esirlerin bulunduğu yerden ko-

şuşma ve çığlıklar duyuldu. Meğer onlardan biri nöbetçinin kemerinden tabancasını çekip alarak adamı öldürmüş, sonra da ata atlayıp dörtnala kaçmış. Herkes, deniz piyadeleri ve başka kim varsa onu kovalamaya kalktılar. Duyulmamış bir gürültü koptu, fakat adam bölgeyi tanıdığı için onu bir daha göremedik. Ben oldukça memnundum, kaçan yürekli biri olduğu için herhalde.

Diğer tutuklu iki misli koruma altına alınarak köye götürüldü. Sonra da onu astılar. Böylece adalet yerini bulmuş, benim de işim bitmiş oldu. Amerika başkanından beni gururlandıran, hâlâ da gurur duyduğum bir teşekkür mektubu aldım. Abluka yarma konusu başıma dert açtığı takdirde bu mektubu kullanmayı düşünürdüm.

İş başarıyla sonuçlanınca kaymakam dostuma buralarda büyük av olup olmadığını sordum. Bana çok bulunur diyerek cevap verdi ve aynı gün adamlarıyla civar ormanda sürek yaptırdı. Pek çok karaca, tilki, çakal ve sair hayvanlar olduğunu söyledikleri için tüfeklerimize SSG fişekleri koyduk (bunun dirhem dolusu olduğunu bilmeyenlere belirtmek isterim). Harika bir meşe ormanının hemen dışındaki ağaç sınırı boyunca yerlerimizi aldık. Orman her cinsten canlıyı barındırdığı izlenimi veriyordu. Az sonra sürekçiler harekete geçti ve dört bir yana çulluklar uçuşmaya başladı. Ancak içerden daha önemli bir şey çıkacağını hissettiğimizden av kuşlarına bakmıyorduk bile.

Ormanı dikkatle gözlüyor, geçit vermeyecek kadar sımsıkı örtülü cığralıkları gözlerimle delmeye çalışıyordum. Birden yakınımda bir hışırtı duydum ve gözlerim o anda tüylerimi diken diken eden bir görüntü yakaladı –büyük bir leopar durduğum yerin 20 metre kadar yakınında kedi gibi sessizce sürünerek ormandan çıkıyordu. Benden yana bakmadığı için şanslıydım. Ne yapmam gerekirdi? Söylediğim gibi tüfeğimde dirhem vardı. Onu ıskalar yahut yaralarsam kesinlikle tepeme çullanacaktı. Yine de birkaç saniyeden fazla tereddüt etmedim. Omzunun

tam arkasına, kalbine doğrultup tetiği çektim. Dirhemlerin hepsi olduğu gibi nişan aldığım yere girdi ve leopar sırtüstü yuvarlandı. Tüfeğime tek kurşun koyarak çekine çekine yaklaştım. Sokulunca canı kalmadığını gördüm. Pençeleri sanki bir şey tutuyor gibi kapalıydı ve o şahane gözleri giderek sönüyordu. Emin olmak için kafasına bir tek kurşun attım, fakat bunun gereksiz olduğunu kalbinde dokuz adet dirhem tanesi bulunca anladım. Pek ihtişamlı bir hayvandı. Uzunluğu kuyruk ucundan burnuna kadar üç metre otuz beş santim geldi. Birkaç gün önce bir çobanı öldürdüğünü söylediler, demek ki kaderini hak etmişti.

O akşam tekneye dönmeden önce Araplara ertesi gün sahilin tekneye yakın tarafındaki yüksek çalılıkla örtülü arazide sürek yaptırtmayı tertipledik. Burada karaca ve domuz olduğunu söylüyorlardı. Şunu da belirtmem gerekir ki bu Araplar yakın zaman önce birlikte olduğumuz göçer Araplardan farklıydı; kavgacı, ahlaksız ve yalancıydılar. Onlarla, vurulan bütün avların bizim olacağı ve yevmiyelerini çok değer verdikleri barutla ödeyeceğimiz hususlarında anlaştık. Araplar sadece domuz bulacağımızı tahmin ettiklerinden ve Müslümanlar da domuz etine el sürmedikleri için her iki taraf da bu pazarlığı uygun bulmuştu.

Öyle oldu ki ilk sürekte daha önce görmediğim cinsten bir geyik çıktı. Şansım vardı, onu ben vurdum. Tekne çok yakına demirliydi. Avımı göndermek için seslenip bir filika istedim. Baktım Araplar birbirleriyle fısıldaşıyorlar. Sonra da misyonerlerden biri aramızda tercümanlık yaparak Arapların geyiğin kendilerine ait olduğunu, bize sadece domuz için söz verdiklerini, geyiği tekneye götürmemize izin vermeyeceklerini söylediğini aktardı. Muhtelif nedenlerden dolayı buna kesinlikle karşı çıktım. Öncelikle bizim onların efendisi olduğumuzu göstermek gerekiyordu. Ayrıca anlaşmamıza göre geyik bizimdi. Filika on silahsız adamla sahile gelince onlara geri dönüp silahlarını almala-

rını ve on deniz piyadesiyle birlikte gelmelerini emrettim. Araplar tepeden tırnağa silahlı yüz kişi kadardı ve istekle-rinde ısrar ediyorlardı, ama aynı şekilde ben de ısrar ediyordum. Onlara sahile çıkmakta olan silahlı adamlarımı gösterdim. Araplar da el kol hareketleriyle ve manidar işaretlerle kendi adamlarını gösterdiler. Durum bu nazik safhadayken ortada bir terslik olduğunu gören yüzbaşım onlara gözdağı vermek için başlarımızın üzerinden bir el ateş etti. İstediği sonuç hasıl olmuştu. Geyik sahilde yatıyordu. Deniz piyadelerine hayvanı kordon altına getirmelerini emrettim.

Her şey tamam olunca da geyiği filikaya taşımaları emrini verdim. Araplar tüfeklerinin horozlarını açarak ileri doğru kımıldadılar. Deniz piyadeleri de onlara doğru dönüp karşılarına dikildi. Çatışma çıkıyor diye düşündüm. Adamlarım hayvanı götürüp filikanın içine yatırdıkları sıra Arapların başı silahını indirip yanıma geldi ve beni selamlayarak tekneyi ziyaret etmek için izin istedi. Tabii bundan çok memnun olmuştum. Onu ve birkaç adamını tekneye götürdük. Ciddi sonuçlar doğurabilecek bu olay da böylece bitti. Avımı silah gücüyle korumakta haklı olduğumu uzun uzadıya savunmak zorunda kalabilirdim, fakat bu şartlar altında bu şekilde davranmakta kendimi tamamen haklı buluyordum.

Anlattığım bu hikâyeleri bitirmeden önce İstanbul'un toplum hayatı hakkında da bir şeyler söylemek isterim. Her zaman ava gidilemeyeceğine göre sosyal açıdan bir seçeneğimiz olması mutluluğumuz için çok önemliydi. Ufak tefek şeyleri kendime dert etmeye eğilimli olduğumu gören yakın bir dostum bir zamanlar bana, "Her şeyi bir şaka olarak kabul et" demişti. İnsanın karaciğeri sağlam ise bunu yapmak kolay, ama bazen durum tam tersi olabiliyor. Pera'nın diplomat sınıfı ya da sözüm ona üst tabakasının zaman zaman takındığı havalar insanı zıvanadan çıkarabiliyordu. Aslında hoş ve cana yakın bu insanlar kendi asa-

letlerinin yüceliği hakkındaki düşünceleriyle öylesine şımarmışlar ki, özellikle iyi çevrelere alışık kimseler için gerçekten can sıkıcı oluyorlar. Bir suareye gittiğinizde onları bir arada gruplaşmış görürsünüz, çünkü pislik bulaşır korkusuyla kendi sınıflarından olmayan kimselere (ki başarılı bir davet onlarsız da olmaz) yaklaşamazlar. Bu sözde "mukaddes muhit"in üyeleri birbirleriyle vakur bir şekilde (durum farklı değerlendirilirse bunun tam tersi) fısıldaşırlar. Herkes neşeli ve mutluyken bile, bu müthiş kodamanların yüzlerinde tebessüme ender rastlanır.

Sokağa çıktığınızda muhteşem kıyafetlere bürünmüş, muhtemelen ateş almayacak silahlarla tepeden tırnağa donanmış, değerli taşlarla süslü bıçaklar ve kamalar takınmış ve gururlu bir eda ile yürüyen bir yaratıkla karşılaşabilirsiniz. Ardındaki kalabalığa dikkatle bakarsanız bayağı insanlar tarafından itilip kakılmayı hazmedemeyen ve öfkeli bir çalımla yürüyen kimseler görürsünüz. Baştan aşağı silahlı ve sırmalar içindeki bu şahıs bir kavas, arkasında yürüyen kadın ya da erkek kodamanlar da yabancı bir devletin yürüyüşe çıkmış mensuplarıdır. Bu işe yaramaz refakatçi olmadan yürüyüş yapmak onların şanına yakışmaz. Bir yabancı temsilci "mukaddes muhit"e ait olmayan biri ile karşılaştığında onunla konuşmaya tenezzül ederse, olur ya bir başka sefaret mensubunun "görüş mesafesine" girebilir. Böyle bir durumda bu kodaman kim olduğunu unutup kendi çevresinin dışından biriyle beraber görülmenin utancı içinde çarçabuk sıvışır.

Ara sıra yüksek mevki sahibi kimselerin evlerine davet edilebilirsiniz. Ancak davranışlarında her zaman ima ettikleri küçümseme, iyi niyetlerini gölgeler. Aslında çok yazık, çünkü bu kodamanlar birbirlerinden sıkılmış olmalılar ve başka türlü davransalar kendi çevreleri içinde olduğu kadar dışında da aynı derecede akıllı kimselerle karşılaşabilirler. Öte yandan aralarında her topluluğu süsleyecek hoş kimseler de vardır. Ancak bilgiçlik taslayan havaları

ve şımarık davranışlarıyla söylediğim gibi hem kendilerini hem de dost olabilecekleri kimseleri usandırırlar.

Bunu ispat için bir dostumun evinde geçen ufak bir olayı naklet-mek istiyorum.

Bu dostum iki ya da üç yüz kişiyi davet ettiği büyük bir maskeli balo vermişti. Balo her yönden başarılıydı, fakat ev sahibi o "mukaddes muhit"ten olmadığı için bu çevreden kimseler sadece kısa bir süre için ve adeta lütfen katılmışlardı. Çoğunun daha uzun kalmış olmak istediğinden emindim, çünkü aralarında pek hoş ve neşeli kimseler bulunuyordu. Ancak bu "asil" bir davranış addedilmeyeceği için "mukaddes muhit"ten olanların çoğu biraz kalıp sessizce davetten ayrıldılar. Kendilerini dansa kaptırmış iki sevimli kızıyla birlikte gelen bir "mukaddes muhit" mensubu önemli kişilerin gittiğini o ana kadar fark etmemiş olacak ki alelacele ev sahibine yaklaşıp "İyi geceler," dedi, "gitmem gerekiyor, herkes gitmiş." Dostum, "Herkes mi?" diye sordu. "Odalara bir göz atsanıza, en az iki yüz kişi dans edip eğleniyor." Diplomat (oldukça önemsiz biriydi) "Evet görüyorum," dedi, "ama demek istiyorum ki sefirler ve refakatindekiler gitmişler, o zaman



Hobart Paşa 1883'te Yıldız Arşivi için çekilen fotoğrafında.

benim de gitmem gerekiyor. Ancak bu defalık, sizi memnun etmek için kızlarımı bırakıyorum." Bu gerçek olay Pera sosyetesinin çevreyle kaynaşmasını engelleyen talihsiz düzeni açıkça gösteriyordu.

Bu insanlara baron, kont, vikont vs dendiği doğru, ancak ev sahibi olan dostum da köklü bir ailedendi. Onlarla Paris'te, Londra'da, Petersburg, Berlin yahut Viyana'da birlikte olsa çoğunu gölgede bırakırdı.

Baron vs unvanlar bana her zaman bir diplomata görevi icabı verilmiş gibi gelir. Her ne olursa olsun, baron ya da değil, İstanbul'da seçkin sayılmak için "mukaddes muhit"in koyduğu kurallar ne yazık ki sosyeteye acınacak derecede zararlı olmuştur. Önemli şahısların davetleri dışında şimdi pek az büyük davetler veriliyor. Mahut çevrenin dışından biri balo ya da herhangi bir toplantı için davetiye yollasa, bu davete katılıp katılmama konusunda kodamanların birbiriyle yaptığı görüşmeler son derece komiktir. Davetiyenin şeklinde ufacık bir ihmal ya da iletilmesinde bir hata olması onların gururunu öylesine rencide eder ki, bu bir düğün yahut eski ve saygın bir tanıdıklarının cenazesi olsa dahi gitmemek için topluca karar verebilirler. Onlardan biri olmadığım ve yapay sosyeteyi önemsemediğim için bütün bunları eğlenerek seyrediyorum. Geçenlerde biri Pera sosyetesini tarif ederken eğer burada Avrupa tarzı soylular sınıfı olsaydı her şey çok farklı olurdu diyerek etrafındakileri fena halde gücendirmişti. Kimbilir, belki de gerçekten farklı olur, insanlar da diğer başkentlerdeki gibi layık oldukları seviyeyi bulurdu.

"Mukaddes muhit"ten olanlara acıyorum. Şimdi çok şey kaçırıyor olmalarının yanı sıra geldikleri yerlere dönmek de onlara zor gelecek. Bir süre önce güçlü ve yüksek seviyeden bir hanıma İstanbul'dan ayrıldıktan sonra karşılaşacağı değişikliğin kendisini korkutup korkutmadığını sordum. Bana açık yüreklilikle, "Söylediğinizin doğru olduğunu biliyorum," dedi, "fakat buraya gelmeden önce

önemsiz biriydim. Şimdiyse yüksek sınıfa dahilim ve bunun keyfini sürmek istiyorum." Hanım, "Şimdi yiyip içelim, vur patlasın çal oynasın; yarın ölebiliriz" diyen pervasız kimseler gibi düşünüyordu. Bazı güçlü şahsiyetlerden birkaçının bu şişirilmiş seçkinlik düzenine karşı gelmeye kalkıştığını gördümse de ne yazık ki girişimleri sonuç vermedi.

Bunda suçun Pera'daki yabancı gruplara ait olduğunu söylemem gerekir. Çünkü onların her biri kendi kabilelerinin reislerine ve reislerinin eşlerine bütün benlikleri ve güçleriyle taparlar. Bir de insan karakterinin zayıf olduğunu unutmamalı.

Bu "mukaddes muhit"in dışındaki insanların hoş vakit geçirdiği ve rahatça eğlendiği güzel bir küçük çevre var. Ancak orada bile, bazı istisnalar dışında, birkaç kodamana hatta herhangi bir sefaretin alt kademeden bir memuruna bile gizliden gizliye hayranlık duyulur.

Rumlar kendi çevreleri içinde yaşıyorlar, Ermeniler de öyle. Türkler ise sosyeteye girmeye son derece hevesli, fakat aile hayatlarının düzeni bu tarzda konuk ağırlamayı engelliyor.

Majesteleri Sultan, Avrupalı hanımları akşam yemeği davetlerine sık sık çağırır. Bu şerefe ulaşanların Yıldız Sarayı'nda yemekten sonraki nefis müziğin ve eğlencenin keyfine vardıkları muhakkak. Majestelerinin bu davranışının tebaasının bir kısmına neden örnek olmadığını anlayamıyorum. Belki zaman içinde bu da yavaş yavaş olur.

Pera sosyetesi hakkında söylediklerimle kimseleri hedef almak ya da incitmek istemedim. Amacım herkesin mutsuz olduğu çürümüş bir düzene işaret etmekti.

Yazdıklarıma biraz ani olarak son veriyorsam bunun nedeni avlanırken üşütüp ciddi şekilde hastalanmamdır. Gene de bu "yaşlı köpekte hâlâ hayat olduğunu" ve kısa zamanda "cilasız hikâyelerime" ekleyecek başka maceralar yaşamayı ümit ediyorum.

Ekler



Hobart Paşa'nın Katıldığı Savaşlar

Amerikan İç Savaşı

Amerikan İç Savaşı 1861-1865 tarihleri arasında Amerika Birleşik Devletleri'nin Washington'daki yönetimi ile bu ülkeden ayrılmak isteyen on bir güney eyaleti arasında çıkmış bir iç savaştı. 19. yüzyılın ortalarında Amerika Birleşik Devletleri'nin güneydoğu bölgelerinde köle gücüne dayanan büyük çiftliklerin ağırlıkta olduğu ve tarıma dayanan bir ekonomik düzen yerleşmişti. Bu çiftliklerde özellikle pamuk, tütün ve şekerkamışı yetiştiriliyordu. ABD'nin diğer bölgelerinde sanayi ekonomik yapıda öncü ve belirleyici konuma gelmiş, kölelik fiilen ortadan kalkmıştı. ABD'nin batı kesiminde yeni eyaletler kurulurken bunların çoğunda kölelik daha baştan yasaklanıyordu. Bu ortamda güney eyaletlerinin yöneticileri ve önde gelenleri köleliğin eninde sonunda güneyde de yasaklanacağından endişelenmekteydiler. Bu da güneyin yaşam tarzını kökünden tehdit ediyordu. Köleliği kaldırmaya söz vererek seçime katılan başkan adayı Abraham Lincoln seçimi kazanınca güneyli yedi eyalet (Güney Carolina, Mississippi, Florida, Alabama, Teksas, Georgia ve Louisiana) yeni başkanın köleliği kaldıracağına kesin gözle bakarak yeni başkan yemin etmeden, Mart 1861'de ABD'den bağımsızlıklarını ilan ettiler. Bu eyaletler Jefferson Davis'in başkanlığı altında Amerika Konfedere Devletleri adı altında yeni bir

devlet kurdular. Kısa bir süre sonra buna dört eyalet (Virginia, Arkansas, Kuzey Carolina ve Tennessee) daha katıldı. Bu on bir eyalet Amerikan İç Savaşı'nda "Güney Konfederasyonu" (confederation) tarafını oluşturdular. Ülkenin geri kalan kısmı da "Kuzeyli Birlik" (union) tarafını oluşturdular. Washington, Konfederasyon'un ilanını bir başkaldırı olarak kabul etti. Nisan 1861'de iki devlet arasında savaş patlak verdi.

Amerikan İç Savaşı'nın ilk yıllarında hiçbir taraf üstünlük sağlayamadı. Her iki taraftan da birçok kayıplar oldu ve her iki taraf da zaman zaman askeri başarılar elde etse de baskın çıkamadı. Temmuz 1863'teki Gettysburg Muharebesi önemli bir dönüm noktası oldu. Güneyden 75.000, kuzeyden 82.000 askerin katıldığı bu kanlı savaşta her iki taraf da askerlerinin yaklaşık üçte birini kaybettiler, ama Kuzeyliler tartışmasız bir üstünlük sağladı. 9 Nisan 1865 tarihinde Kuzey orduları Güneyli ünlü komutan Robert Edward Lee'nin ordularını birkaç koldan sardılar ve teslim olmaya mecbur bıraktılar. Aynı yılın Haziran ayında geri kalan bütün Güney askerleri de silahlarını bırakarak teslim oldular ve Amerikan İç Savaşı Kuzey'in zaferiyle sona erdi. Güneydeki bütün kölelere özgürlük hakları verildi. Kısa bir süre sonra da köleler oy kullanma hakkını kazandılar. ABD'nin güneyinde köleliğe dayanan tarım ekonomisi sona erdi.

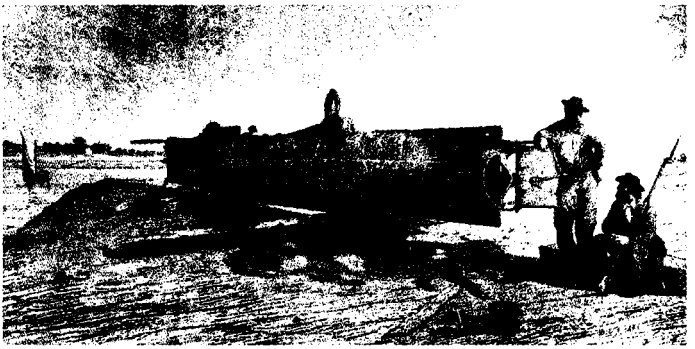
İç Savaş sırasında Kuzeylilerin Güney limanlarını ablukaya almasının sonucu olarak, Güneyliler özellikle Ruslara ve İngilizlere sattıkları pamuğun gelirinden yoksun kaldılar. Konfederasyon limanlarından Charleston, Savannah, Mobile ve New Orleans açıklarında dolaşan ahşap gemilerden kurulu Kuzeyli abluka filoları tüm ticareti engelliyordu. Güneyliler adına buhar gücü ile hareket eden hızlı gemileriyle, Kuzeylilerin donanmasını atlatıp Konfederasyon'un limanlarına ulaşan ve getirdiği silah ve cephaneyi pamuk ile değiştiren maceracıların faaliyetleri ise ablukanın geniş çapı nedeniyle etkisiz kaldı.

Amerikan İç Savaşı ve ilk askeri denizaltılar

Denizaltılar, Amerikan İç Savaşı'nda özellikle Güneyliler tarafından ısrarla denenen en önemli silah olmuştu. Konfederasyon ordusu hem buharlı hem de kol gücüyle çalışan mini denizaltıları kullanarak üstünlük sağlamak için defalarca girişimde bulundu. Ancak bu denemeler savaşın seyrini belirleyecek düzeyde sonuçlar doğurmadı.

Bu girişimlerden en önemli ikisi *David* ve *Hunley* denizaltılarıdır. *David* denizaltısı buhar, *Hunley* ise kol gücüyle çalışıyordu. Hobart Paşa'nın anılarında komutanıyla konuştuğunu aktardığı denizaltı Yüzbaşı Francis D. Lee'nin *David* denizaltısıdır. 1862'de Güney Carolina'da Charleston limanını savunan Konfederasyon Ordusu Komutanı General P.G.T. Beaugard'ın emriyle Yüzbaşı Lee, Charleston'daki Southern Torpedo Boat Company'de *David* adını verdiği, yaklaşık 6 metre boyunda ve 1,5 metre eninde ve su üstünde az bir bölümü gözüken, büyük ölçüde su altında giden bir tekne yaptı. Tekne adını Kitab-ı Mukaddes'te bahsi geçen, zekâsı ve kol gücüyle dev Câlud'u yenen Davud Peygamber'den alıyordu. Buharla hareket eden *David*'in silahı, suya paralel bir şekilde pruvasına sabitlenmiş bir gönderin ucundaki 61 kiloluk mayındı. *David* 5 Kasım 1863'te Kuzeylilerin demir sacla kaplı *New Ironside* gemisine hücum etti. Geminin gövdesine değince patlayan bomba gemide az bir hasar yarattı. Ancak patlamanın şoku ile oluşan dalga denizaltıya dolunca dört kişilik mürettebat tekneyi terk etmek zorunda kaldı ve kaptan dahil iki kişi esir düştü. Diğer iki kişi ise *David*'i çalıştırmayı başarıp kaçtı. Daha sonra *David* benzeri başka küçük denizaltılar da yapıldı, ancak onların da saldırıları istenen başarıyı yakalayamadı.

Hunley ise 1863'te Alabama'da Baxter Watson, James McClintock ve Horace Hunley'in ortak olduğu demir atölyesinde inşa edilmişti. Başta *Pioneer II* olarak adlandı-



Hunley *denizaltısı*

rılan tekne, sonradan *Hunley* adını aldı. Alabama'dan trenle Kuzeylilerin ablukası altındaki Charleston'a gönderilerek savaşa katıldı. İnsan gücü (8 pervaneci, 1 dümenci) ile çalışan denizaltı ilk iki denemesinden sonra battı ve mürettebat öldü. Bu kazalara rağmen teknesine inanan Hunley, son bir deneme için General P.G.T. Beaugard'ı ikna etti, ancak bu denemede de kaza olunca, denizaltının batması sonucu adamları ile birlikte öldü. *Hunley*, inşasında da bulunan Teğmen George Dixon başkanlığında bir kere daha dipten çıkarıldı. Dixon, denizaltının *David* gibi 7 metrelik çam ağacından gönderli bomba ile birlikte satıhtan harekât yapmasını onaylattı. 17 Şubat 1864'te *Hunley* pruvasına mahmuz gibi bağlı gönderin ucundaki bombayı, Charleston limanının 6 kilometre açığında demirli *Housatonic* korvetine saplamış, bombanın tetiğine bağlı ipi salarak geri açılmış ve ipe bağlı fünyeyi çekip korveti batırmıştı. Tarihe ilk başarılı saldırıyı gerçekleştiren denizaltı olarak geçen *Hunley* patlama anında yeteri kadar uzakta bulunamadığı için şok dalgasından etkilenerek battı. *Hunley* battıktan 136 yıl sonra 2000 yılının Ağustos ayında gövdesini örten çamur tabakasının içinden çıkartıldı.

Kırım Savaşı ve Baltık Cephesi

Rusya ile Osmanlı Devleti ve müttefikleri İngiltere, Fransa, Sardinya arasında 1853'te başlayıp üç yıl süren Kırım Savaşı, Rusya'nın yayılmacı politikası ve buna karşı oluşan uluslararası tepkinin sonucu çıkmıştı. 19. yüzyılın en güçlü devletlerinden Rusya ile İngiltere, Balkanlar ve Ortadoğu'yu kendi nüfuz alanları haline getirme konusunda büyük rekabet içindeydi. 1853'te Fransa, Katolikler adına Kudüs ve çevresindeki mukaddes yerlerin hamisi olma talebini Osmanlı Devleti'ne iletti. Bu da Rusya'nın benzer bir taleple dile getirdiği tepkisine yol açtı. Çar, bu hakkı Ortodokslar adına talep ettiğini ve talebin reddinin savaş sebebi sayılacağını bir ültimatomla Mart ayında Abdülmecit'e iletti. Padişahın ret cevabı üzerine Rusya Temmuz'da Eflak-Boğdan eyaletlerini işgal etti. Bir dizi diplomatik girişimin sonuçsuz kalması üzerine Ekim'de Balkanlar'da ilk çatışmalar başladı. Bir Rus filosu 30 Kasım 1853'te Sinop'u bombalayarak limandaki Osmanlı donanmasını batırdı.

Bu gelişmeler üzerine Fransa ve İngiltere, İstanbul ile Boğazlar'ın Rus tehdidi altına girdiğini ve Avrupa'daki güç dengesinin Ruslar lehine değişmesinin çok yakın olduğunu düşünerek, Rusya'ya karşı tavırlarını sertleştirdiler. Osmanlı-Rus anlaşmazlığı böylece Avrupa diplomasisinin önemli bir meselesi halini aldı.

Mart 1854'te Osmanlı, İngiltere ve Fransa İmparatorlukları bir ittifak antlaşması imzaladı. Bunu 10 Mayıs

1854'te Londra'da imzalanan ve 14 Haziran 1854'te Avusturya ile imzalanan antlaşmalar izledi. Avusturya ile yapılan antlaşma Tuna eyaletlerinin Rus ordusundan boşaltılmasını öngörüyordu ve Avusturya, gerekirse asker göndermeyi taahhüt etmekteydi. Bu çerçevede 15 Mart 1855'te Sardinya da ittifaka katıldığını açıkladı.

Tuna cephesinde durumun Osmanlıların aleyhine gelişmesi üzerine Karadeniz'e çıkan Osmanlı-İngiliz-Fransız ittifak donanması Nisan'da Odessa'yı bombaladı. Bu sırada Avusturya da Rusya'yı baskı altına aldı. Rus ordusu Silistre önlerinden çekilmeye mecbur kaldı. Ardından da Eflak ve Boğdan'ı tahliye ederek savunmaya geçti.

Savaş devam ederken Osmanlı ülkesinin Epir, Etolya ve Teselya eyaletlerinde Rum halkının isyan hareketleri başladı. Yapılan ikazlar dikkate alınmadı ve bunun üzerine Fransızlar Pire limanına asker çıkararak Yunanistan'ı abluka altına aldılar. Bu hareket Yunanistan'ı tarafsızlığa mecbur etti ve Rusya da bir müttefikini kaybetti.

Müttefikler, bu arada Baltık yönünde başlattıkları bir şaşırtma harekâtıyla Rusya'nın dikkatini bu yöne çektiler. Baltık'ta 1809'da Rusya'nın eline geçen Aland bölgesinde Rusların yaptığı Bomarsund kalesine saldıran İngiliz ve Fransız donanmaları 16 Ağustos'ta kaleyi ele geçirdiler. Sveaborg adasını bombardımana tuttular, hemen ardından Kronstadt'ı ablukaya aldılar. Aland bölgesi 1856'daki Paris barış görüşmelerinde Rusya'nın isteği doğrultusunda silahtan arındırılacaktı.

Müttefikler, Rusya'yı barışa zorlamak için Kırım'da da bir cephe açmaya karar verdiler. 14 Eylül 1854'te 24.000 Fransız, 22.000 İngiliz ve 7000 Osmanlı askerinden oluşan müttefik kuvveti, 34 harp gemisiyle Kırım'a çıkarıldı. Ancak Kırım Savaşı düşünüldüğü gibi kısa sürede tamamlanamadı. 1855 ilkbaharında Kırım'da 55.000'i Osmanlı 147.000'i müttefik askeri olmak üzere 202.000 kişilik bir kuvvet bulunuyordu. Sardinya Krallığı da Rusya'ya karşı

savaşa girerek 15.000 kişilik bir kuvvet gönderdi. Ruslar yenilerek çekilmek zorunda kaldı. Kafkas cephesinde ise Ruslar başarı kazandılar ve Kars'ı ele geçirmeye muvaffak oldular. Bu sırada Çar Nikola öldü, yerine geçen II. Aleksandr barış istemek zorunda kaldı.

Barış şartları Avusturya'nın verdiği bir ültimatomla Çar'a bildirildi. II. Aleksandr barış teklifini kabul etti. 1 Şubat 1856 tarihli Viyana Protokolü ile savaş sona erdi. 30 Mart 1856'da imzalanan Paris Antlaşması ile Kırım Savaşı, 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı kazandığı tek savaş olarak tescillendi.

1866-1869 Girit İsyanı

1866 ilkbaharında Yunanistan ile birleşmek isteyen Giritli bir grup Rum arasında ayaklanma başladı. Nisan'da Girit Valisi İsmail Paşa, Yunanistan'dan kesintisiz olarak gelen askeri destekle ayaklananları engellemek için, donanmanın yardımını istedi. Ancak bölgede hazırda konuşlanmış bir deniz kuvveti yoktu. Hanya'da bir liman ile küçük bir bakım deposu, Suda, Resmo ve İraklion'da birer demirleme yerinin dışında, adadaki Osmanlı donanma olanakları en alt düzeydeydi. Sonuçta, Ege'den, Batı Anadolu kıyıları açığından ve İstanbul'dan gelen kuvvetlerden iki filo kuruldu. Bunlar, Ethem Paşa idaresindeki Rumeli ve İbrahim Paşa idaresindeki Anadolu filolarıydı.

1866 yılı sonbaharında İstanbul, zaten adada bulunan Şahin Paşa komutasındaki bir Mısır tugayı ile Osman Paşa idaresindeki 40.000 askere, takviye güç gönderdi.

1866'nın Ekim ayında Şadiye ve Fethiye kalyonları, Girit açıklarındaki Medar-ı Zafer ve *Talia*'nın yerine geçmek için hazırlandılar. Deniz devriyesine rağmen silah atışları dinmeksizin devam etti. Kasım ayında Osmanlı kuvvetleri adanın kontrolünü tekrar ellerine geçirmek için hesaplar yapmaktaydılar. İlkbaharda yeni bir savaş bekleniyordu. Feyz-i Bahri ve Molakov Yunan Donanması'nın olası bir saldırısına karşı *İsmail* vapurunun refakatinde daha fazla sayıda askerle Girit'e gönderildiler.

5 Nisan 1867'de yeni Bahriye Nazırı Hacı Mustafa Paşa, *Kervan-ı Bahri* gemisiyle Girit'e hareket etti. İngiliz eği-

timi ve İngiliz yanlısı eğilimi nedeniyle İngiliz Mustafa diye bilinen Mustafa Paşa, eski "kaptan-ı derya" unvanı yerine yeni "bahriye nazırı" unvanını ilk kullanan devlet adamıydı. Bu kişisel denize çıkma girişimi, Girit'teki durumun 20 Nisan'da bir konferansla sonuçlanmasına neden oldu. Burada Anadolu filosunun, dört savaş gemisi, beş fırkateyn, 14 korvet ve 25 silah donanımlı buharlı gemiye çıkarılması kararlaştırıldı. Ethem Paşa idaresindeki filo, Preveze'de üslendi ve Girit'in doğu sahilinde devriye ile görevlendirildi, ancak filo Yunan kıyılarını gözetlemek için yeterli büyüklükte değildi. Ayrıca kömür ikmali gibi sorunlarla da karşılaştı.

1867 Ağustos ayında Siklat Adaları'ndan Siros açığına Yunan ikmal yollarından birini kesmek amacıyla otuz mayınlık mania döşendi ve *Meriç* ile *İskenderiye* korvetleri bölgede devriye yapmak üzere gönderildi.

20 Ağustos 1867'de filonun başına dert olan süratli Yunan abluka yarıcı *Arkadion* İstanbul'dan özellikle bu görev için gönderilen İzzeddin tarafından karaya oturtuldu. *Arkadion* daha sonra Osmanlılar tarafından yeniden yüzdürülerek *Arkadi* adıyla Osmanlı Donanması'nda görev yaptı, *İzzeddin*'in komutanı Hobart Paşa terfi ederek, Anadolu Filosu'nun İkinci Grubu'nun başına geçti.

Ocak 1869'da Avrupa devletleriyle yapılan Paris Antlaşması, Girit'teki durumu kesinleştirdi, isyan sona erdi. Ama ilerde çıkabilecek rahatsızlıkların beklentisiyle Osmanlı Donanması'nın büyük bir kısmının Suda'daki varlığı devam etti.

13 Mart 1869'da tümamiral olan Hobart Paşa görevini Albay Mehmet'e devrederek, Osmanlı Donanması'nın yeniden yapılandırılması görevine başlamak üzere, İstanbul'a döndü. Tavsiyeleriyle İngiltere ve Fransa'da yeni zırhlı gemiler inşa edildi ve daha sonra bu gemiler Girit'e gönderildiler.

'93 Harbi ya da 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı

Rumî 1293 tarihine rastladığından, "Doksan Üç Harbi" olarak adlandırılan 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı, Rus Çarlığı'nın İstanbul'u ele geçirerek Akdeniz'e açılma teşebbüslerinden biriydi. 1856'da benzer bir girişim üzerine Rusya'nın yenilgisiyle sonuçlanan Kırım Savaşı, Rusların bu yöndeki taleplerini bir süreliğine askıya almasını sağlamıştı. Ancak Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğüne en çok taraftar olan Fransa'nın, 1870'te Prusya karşısında ağır bir yenilgiye uğraması, kuvvetler dengesinin Osmanlılar aleyhine bozulmasına yol açtı. Rusya Nisan 1875'te, Almanya ve Avusturya'dan, Osmanlı ülkesinde çıkacak ayaklanmalara karışmamaları yönünde güvence aldı.

Rusya aynı sıralarda Balkanlar'da Panislavizm propagandasına girişerek sonuçlarını almaya başlamıştı. İlk olarak 5 Haziran'da Bosna-Hersek eyaletindeki Hıristiyanlar ayaklandı. Daha bu isyan bastırılmadan Karadağlılar ve Sırplar da ayaklandılar. Osmanlı Devleti, bu iki isyanı bastırınca, Sırbistan ve Karadağ Avrupa devletlerinden yardım istedi. Rusya, Osmanlı Devleti'ne Karadağ ve Sırbistan'la anlaşma yapması için ültimatom verdi. Bunun üzerine olası bir savaştan çekinen Avrupa devletleri, Balkan meselesini görüşmek üzere İstanbul'da bir konferans düzenlediler. 19 Aralık 1876'daki Tersane Konferansı'na Osmanlı Devleti ile İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, Almanya ve İtalya katıldı. Yabancı delegeler, önceden hazır-

ladıkları metni Osmanlı delegelerine sundular. Buna göre, Osmanlı askeri, Karadağ ve Sırbistan'dan çekilecek, Bulgaristan'da Doğu ve Batı Bulgaristan adı ile iki ayrı eyalet kurulacak ve Bosna-Hersek ile birlikte bu iki eyalete özerklik verilecekti. Konferans sürerken, 23 Aralık'ta Osmanlı Devleti, Kânun-i Esâsî'yi ilan etti. Bu gerekçeyle Osmanlı Devleti'nin öne sürülen şartları kabul etmemesi üzerine konferans dağıldı.

Tersane Konferansı'nın ardından Londra'da bir konferans daha toplandı. Bu konferansta Babıâli'ye, Tersane Konferansı'nın kararlarından daha hafif şartlar teklif edildi, ancak Osmanlı devlet adamları, bu teklifi de reddettiler.

Bunun üzerine Rusya, 24 Nisan 1877'de Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti. Sırbistan, Romanya ve Karadağ Prenslikleri de Osmanlı Devleti'ne isyan ederek Rusya'nın yanında yer aldılar. Yunanistan da düşmanca bir tavır takınınca, Osmanlı Devleti savaşta yalnız kaldı.

'93 Harbi, Tuna ve Kafkasya'da iki cephede sürdü. Rus ordusunun Tuna'yı geçmesi engellenemeyince, 7 Temmuz'da Tırnovo, 16 Temmuz'da Niğbolu Rusların eline geçti. 20 Temmuz'da beş ay sürerek destansı biçimde bitecek olan Plevne Kuşatması başladı. Ruslar, 10 Ocak 1878'de Şıpka Geçidi'ne hâkim olup Balkan Dağları'nı aşmaya başladılar. Sofya, Niş, Vidin ve 20 Ocak'ta da Edirne'yi alarak Ayastefanos'a (Yeşilköy) ulaştılar. Grandük Nikola genel karargâhını burada kurdu. Böylece Tuna cephesindeki savaş, Osmanlıların aleyhine sonuçlandı.

Kafkasya'da da Ruslar, 30 Nisan'da Doğubeyazıt'ı ele geçirdiler. Ahmet Muhtar Paşa, Ruslara karşı ardı ardına birkaç başarı kazandıysa da Rusları durdurmak mümkün olmadı. 18 Kasım 1877'de Kars Rusların eline geçti.

'93 Harbi'nde kara cephelerindeki yenilgilere rağmen, deniz cephesinde Osmanlı donanması Rusları durdurmayı başarmıştı. Özellikle Tuna bölgesinde Osmanlı gemileri Rus donanmasının Tuna nehriyle ağzını kullanmasını ön-

leyerek önemli başarı kazanmışlardı. Kafkasya'yı terk etmek zorunda kalan Müslüman halkın tahliyesini başarıyla gerçekleştirdiler.

3 Mart 1878'de imzalanan Ayastefanos Antlaşması Avrupa devletleri tarafından kabul edilmeyince 13 Temmuz'da Berlin Antlaşması imzalandı. '93 Harbi, Osmanlı Devleti'nin ağır yenilgisiyle sonuçlanmıştı. Büyük topraklar kaybedildi. Rumeli'deki Müslüman halkın büyük bölümü Rus, Sırp ve Bulgar yönetimi altına girerek büyük sıkıntılarla yaşamak zorunda kaldı. Anadolu'ya kitleler halinde zorunlu göçler yaşandı. Türk nüfusu Balkanlar'ın pek çok yöresinde azınlığa düştü. 800 milyon altın franklık savaş tazminatı ödeme mecburiyetinde bırakıldı. Balkanlar'da ise Sırbistan, Karadağ ve Romanya bağımsız birer devlet oldular. II. Abdülhamit, yenilgiden sorumlu tuttuğu Meclis-i Mebusan'ı süresiz tatil ederek Kânun-i Esâsî'yi askıya aldı.

1877-78 Savaşı'nın deniz cephesi ise kara savaşlarından tamamen farklı bir yapıda sürmüştü.

Karadeniz Cephesi

24 Nisan 1877: Rusya savaş ilan etti. Osmanlıların savaş planları tamamen değişti. Müşir Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa komutasında iki filo ve Ferik Mustafa Paşa komutasında bir doğu filosu oluşturuldu.

5 Mayıs 1877: Killi'den Çürüksu'ya kadar olan bölge, yasak bölge ilan edildi ve limanlarla denizin temizlenmesi için üç günlük tarafsız bölge duyurusunda bulunuldu.

10 Mayıs 1877: Ahşap gemilerden oluşan Karadeniz Filosu, Batum'a gönderildi. *Muhbir-i Sürür* ve *Asar-ı Şevket* korvetleri, *Taif, Asır, İsmail, Resmo* ve *Mecidiye* buharlı gemileri, Batum'a vardılar.

12 Mayıs 1877: Zırhlı Rus buharlı gemisi *Velikit Knyaz Konstantin*, Batum limanında torpido saldırısına komuta ediyordu. Torpido atıcısı *Cesma*, başarıyla mayın

engelini geçerek *Sultaniye* yatını torpilledi, ama torpido ıskaladı ve alarm verildi. Rus gemileri Poti'ye kayıpsız olarak döndüler.

14 Mayıs 1877: *Muin-i Zafer, Necm-i Şevket, Feth-i Bülend, Mukaddeme-i Hayır, Avnillah* ve *İçkiliye*'den[1] oluşan Ferik Hasan Paşa'nın filosu Sohumkale'ye hareket ederek, kentin yakınlarındaki Rus top mevzilerini bombaladılar.

16 Mayıs 1877: Sohumkale, Osmanlı deniz kuvvetlerinin eline geçti.

5 Temmuz 1877: Aydos yakınlarında ticaret gemilerinin batmasını takiben Boğaz'a giriş yasaklandı. Osmanlı Donanması yeniden çatışma düzeni aldı. Müşir Bozcaadalı Hasan Hüsnü'nün filosu Sünne'de (Sulina) üslenirken, Ferik Ahmet Paşa'nınki Batum'da kaldı.

15 Temmuz 1877: Rusların Tuna boyunca ilerleyebilecekleri tahmin edilerek Osmanlı Donanması Varna'ya çekildi.

23 Temmuz 1877: *Feth-i Bülend*, zırhlı Rus gemisi *Vesta* ile Sünne (Sulina) yakınlarında kısa bir süre çatıştı, her iki gemi de hasara uğradı, ama kayıpları az oldu. Duman ve buhar kaçağından dolayı görüş mesafesinin kısa olması nedeniyle gemiler birbirinden ayrıldı.

31 Temmuz 1877: *Feth-i Bülend, Muhbir-i Sürür, Mukaddeme-i Hayır, Asir, Süreyya* ve *Talia*, Varna'ya asker taşımak üzere Sohumkale'den Trabzon'a doğru hareket etti. Ferik Ahmet Paşa'nın filosu Sohumkale, Batum, Trabzon ve Karadeniz'deki diğer yerlere asker ve göçmen taşımak üzere görevlendirilmişti. Eski uskurlu gemiler *Mahmudiye* ve *Selimiye* taşımacılık için oldukça uygundu ve çok sayıda asker taşıyabiliyorlardı. Sultan'ın yatı *Sultaniye* ve İdare-i Mahsusa'ya ait on buharlı gemi bu dönemde gerçekten iyi hizmet veriyorlardı.

3 Ağustos 1877: *Velikit Knyaz Konstantin* gemisinden akıncı bir Rus grubu, Boğaz'a denizden yalnızca yarım saatlik uzaklıktaki Kilyos koyunda, üç küçük gemiyi ele ge-

çirdi. Gemilere ateş edip batırdılar. *Velikit Knyaz Konstantin* ve torpidobotlar yoğun Osmanlı devriye gemilerinden sıyrılarak yollarına devam ettiler.

23 Ağustos 1877: Rus torpidobotları *Miner, Navarin* ve *Sinop*, Sohumkale açıklarında demir atmış olan *Asar-ı Tevfik*'e saldırdı, bir torpido su kesimi altında patladı, ama hasar az oldu ve savaş gemisi daha sonra Batum'da tamir edildi. Rus gemileri kayıpsız olarak geri döndüler.

25 Ağustos 1877: *Feth-i Bülend* korveti Hobart Paşa komutasında Rusların silahlı Çarlık yatıyla karşılaştı, ama Rus yatı kaçtı ve herhangi bir olay çıkmadı.

27 Aralık 1877: Whitehead torpidoları ile donatılmış torpidobotlar, *Cesma* ile *Sinop* ve tarihi geçmiş Spar torpidoları ile donanmış *Navarin* ile Sohumkale'ye, Batum'da Hobart Paşa'nın komutasındaki *Asar-ı Tevfik* ile *Mahmudiye*'ye saldırdı. Torpidolar boşa gitti. Hemen alarm verilmesine rağmen, Rus akıncılar ana gemiye kaçtılar.

26 Ocak 1878: *Sinop* ve *Cesma*'dan yeni bir saldırı oldu. Ruslar karanlıkta zırhlı korvetlerini kaçırdılar, ama *İntibah*'ı batırmayı başardılar. 23 kişi hayatını kaybetti.

31 Ocak 1878: Mütareke yapıldı. Osmanlı Devleti, Batum'u Ruslara teslim etti.

Tuna Cephesi

30 Nisan 1877: Barbus'ta Seret nehri üzerindeki stratejik bir demiryolu köprüsünü bir Kazak alayı ele geçirdi. Osmanlı ince donanmasının (nehir filosu) Karadeniz'e kaçış yolunu kesmek için Ruslar, Kalas (Galatz) ve Reni yakınlarında Tuna'yı mayınladılar.

3 Mayıs 1877: *Semendire* ve *Feth-ül İslam*, İsmail'deki Rus bataryalarına saldırdılar, ama ciddi bir zarar verdiremediler.

4 Mayıs 1877: *Feth-ül İslam*, Reni'den kaçma girişiminde bulundu, fakat Rus topçuları tarafından topa tutuldu ve Maçin'e geri döndü.

11 Mayıs 1877: Rus topçuları, İsmailiye yakınlarında *Lütf-i Celil*'i vurdular. *Feth-ül İslam*, 20 kişiyi kurtardı, ancak Osmanlı gemisinin batmasına neden olan patlamada 160'tan fazla insan öldü.

13 Mayıs 1877: Rus askerleri, Putbas'da Tuna'yı geçti ve kömür ikmal istasyonunu yağma ederken, Osmanlı ordusu müdahale edemedi.

25 Mayıs 1877: Tümü Spar torpidoları ile donanımlı *Careva, Cesparevic, Dzigit* ve *Ksenia*'dan oluşan Rus nehir gücü, gece yarısı Maçin'de Osmanlı gemilerine saldırdı. *Cesparevic* ve *Ksenia*'nın torpilledikleri *Seyfi* 15 dakika içerisinde battı.

5 Haziran 1877: Suyun oldukça çekilmesi, iki Rus mayın maniasının görülmesine neden oldu.

8 Haziran 1877: Akka, Arkadi, Feth-ül İslam, Kılıç Ali ve Semendire Maçin'den Hirsova'ya geçtiler.

15 Haziran 1877: Rusların mayın döşeme operasyonları Tuna'da devam etti. Osmanlı nehir gemileri, bu operasyonları durduramadı.

28 Haziran 1877: Rus topçuları Rusçuk'u da topa tuttular. Hizber ve Semendire'ye hasar verdirirlerken donanma tophanesini imha ettiler.

27-29 Haziran 1877: Rus ordusu, Zisteri'de Tuna'yı geçerek Balkan Dağları'na doğru ilerledi. Nehrin yalnızca çok az bir kısmı Osmanlıların elinde kaldı.

16 Temmuz 1877: Niğbolu Ruslar tarafından işgal edildi.

8 Ekim 1877: Sünne gambotu Sünne (Sulina) açıklarında yeni dökülen mayınlara çarparak battı. Yandan çarklı buharlı bir gemi olan Kartal, kurtulanları aldı, 27 müretteba hayatını kaybetti. Rus kuvvetleri, daha sonra Sünne açıklarında geri kalan Osmanlı gemilerini topa tuttu. Herhangi bir isabet kaydedilemedi. Bu olay Tuna'da denizdeki faaliyetlerin sonunu belirledi.

Akdeniz ve Marmara Denizi'nde olaylar

Savaş süresince Osmanlı Donanması düşmanla karşı karşıya gelmedi. Karadeniz'deki Rus kuvvetleri çok azdı ve İstanbul'daki donanma yetkilileri filoyu Akdeniz'den Karadeniz'e çıkartmaya gerek görmemişlerdi.

18 Nisan 1877: Ferik Giritli Hüseyin Paşa'ya filosunu harekete geçmek üzere hazırlaması emredildi. Zırhlılar, Suda'da kalırken ahşap gövdeli tekneler Arnavutluk sahilinde devriye görevi yaptılar. Rus savaş gemilerinin Akdeniz'de olmadığı kesinlik kazanınca gemiler geri çekilerek, onlara İskenderiye'den Gelibolu ve İstanbul'a gelen Mısır askerlerine eşlik etmek üzere eskort görevi verildi.

Temmuz-Aralık 1877: Denizdeki faaliyetler *İzmir, Mansure* ve *Muzaffer* gemilerinin, Bar ile Kilik arasında devriyesi ile sınırlandırıldı.

Ocak 1878: Rus ordusu Balkan Dağları'nın bulunduğu bölgeyi geçti. Dedeağaç'taki Süleyman Paşa komutasındaki 35.000 kişilik destek kuvvetler *Selanik* ve *Malakov* buharlı gemileri ve *Selimiye* fırkateyniyle Gelibolu'ya nakledildi.

31 Ocak 1878: *Osmaniye* ve *Sultaniye* yatı bu operasyonu bitirdi ve ordu başarıyla nakledildi.

Şubat 1878: *Âsar-i Nusret, Fethiye, Hanya, Kandiya, Medar-ı Zafer* ve *İzzeddin*'den oluşan bir filo, bölgede Rusların ilerleyebileceği düşüncesiyle, Marmara Denizi'nde konuşlandırıldı. Filo hiç kullanılmadı ve Büyükdere'de savaşın sonuna kadar demirli kaldı.

Not: Kronoloji için Ahmet Güleryüz'ün Osmanlı Donanması (1823-1918) *(İstanbul, 1999) kitabından yararlanılmıştır.*

'93 Harbi'nde Hobart Paşa

1877 Nisan ayında savaş başladığında Tuna cephesinde keşif için bulunan Hobart Paşa, Sünne'deki (Sulina) donanmaya katılma emriyle buradan ayrıldı. Hobart Paşa Osmanlı bahriyesinde savaş deneyimi en yüksek subaylardan biriydi; ayrıca Karadeniz'deki Tuna nehri ve diğer limanların ablukada tutulması için de, daha önceki görevleri nedeniyle en bilgili denizcilerdendi.

Batum Filosu Kumandanı savaşın ilanından üç gün sonra Batum'dan hareket ederek sınır üzerindeki Rus garnizonuna saldırdı ve bombardıman ederek garnizonu tahrip etti. Poti–Batum yolunun sahile yakın kısımlarını kontrolüne aldı. Ertesi gün Poti açıklarında tuz taşıyan Rus



*1877-78 Harbi Tuna cephesinde, Hobart Paşa yakalanan bir Rus esirini sorguluyor (*The Graphic, *Temmuz 1877)*

yelkenlisini ele geçirerek Batum'a yolladı. Ereğli'de bulunan Hasan Paşa da yanındaki gemilerle 4 Mayıs'ta Batum'a geldi.

Karadeniz Donanması'nın en önemli görevlerinden biri 1853-55 Kırım Savaşı'nda olduğu gibi Sohumkale civarına asker çıkararak bu civardaki halkı ayaklandırmak, Batum ve Kars cephelerine sevk edilecek askerin bir kısmını buraya taşımaktı.

Bunun için Fazlı Paşa kumandasında bir tümen asker ayrılmıştı. Karadeniz Filosu Kumandanı Hasan Hüsnü Paşa, Batum'da bulunan Ahmet Paşa'nın gemileriyle birlikte 16 Mayıs 1877 akşamı Sohumkale önüne geldi. Rus top bataryasını donanma ateşiyle etkisiz hale getirdikten sonra gemilerdeki bir tabur silahlı asker ile gönüllüleri karaya çıkarttırdı. Bu gelişme üzerine mevcut Rus Garnizonu şehri terk ederek çekildi.

Karadeniz Filosu Kumandanı Hasan Hüsnü Paşa, Sohumkale'ye asker naklinin tamamlanmasından sonra Batum-Sohumkale harekâtı idaresini Ahmet Paşa'ya vererek kendisi zırhlı filo ile Rus sahillerini tarayarak Sünne'ye gitti. Bunun üzerine Ruslar, Sohumkale'yi geri almak için Oçamçire nehrinin gerisinde kuvvet toplamaya başladı.

15 Haziran 1877'de yapılan Rus saldırısı sahilden *Avnillah* ve *Asar-ı Şevket* korvetlerinin ateş desteğiyle püskürtüldü. Rus kuvvetlerinin 28 Haziran 1877'deki saldırısı da *Mahmudiye* fırkateyninin bombardımanı ve kara birliklerinin 18 saatlik çarpışması ile püskürtüldü. Rus ordusu biri general olmak üzere 42 subay ve 2000'e yakın asker zayiat verdi.

Ancak Temmuz 1877'de Sohumkale bölgesine gönderilen Fazlı Paşa Tümeni'nin, Tuna nehrini geçen Rus ordusuna karşı Balkan cephesine takviye olarak geri çekilmesi kararı alındı ve Sohumkale'deki askeri birliklerin yönetimi Batum Kumandanı Derviş Paşa'ya verildi. Balkan cephesine gönderilecek Fazlı Paşa Tümeni'ndeki askerler, Ağustos

1877'de zırhlı *Mahmudiye*, *Muhbir-i Sürur*, *Feth-i Bülend*, *Mukaddeme-i Hayır*, *Mecidiye*, *Asir*, *Süreyya* ve *Talia* vapurlarına bindirilerek Batum'dan hareket etti.

Bu gelişmeler üzerine Sohumkale civarındaki Müslüman halk, askeri harekâta katıldıkları ve Ruslara karşı isyan ettiklerinden göç etmek istediklerini Batum Kumandanı'na bildirdiler. Sekiz savaş gemisi ve nakliye gemilerinden oluşan filonun kumandasını alan Hobart Paşa önce top ateşiyle Rus birliklerinin harekâtını durdurdu. Ardından 25 Ağustos'ta Sohumkale'deki birkaç taburla bir kısım muhacir halkı *Selimiye*, *Şiar*, *Asır*, *Mansure* silahlı vapurlarına aldırdı. 1 Eylül günü 3 tabur asker *Mahmudiye*, 4 tabur *Selimiye*, 5 tabur *Sultaniye* vapurlarına alınmıştı ve Kelesur yolunu korumakla görevli olan Alaiye taburu da Rus hücumuna karşı gemilerden açılan ateşle korunarak *Asar-ı Şevket* korvetine alındı. Bütün askeri birlikler Varna'ya gönderilerek karaya çıkarıldı. Hasta ve yaralılar da *Selimiye* fırkateyni ile İstanbul'a götürüldü. Sohumkale ve Kelesur ahalisinden yaklaşık 40.000 göçmen ise Trabzon ve Ereğli arasındaki Anadolu sahiline çıkarıldı.

Rus torpidobotlarının saldırısı

Rus Donanması, Karadeniz'de hâkim durumda bulunan Osmanlı filosuyla açık denizde çarpışmak gücüne sahip olmadığından Batum ve Sünne (Sulina) limanlarında demirli bulunan Osmanlı zırhlılarına torpido hücumu yapmak üzere hazırlık yapmıştı.

Velikit Knyaz Konstantin (Grandük Konstantin) adındaki büyük ve hızlı bir gemi, Krupp toplarıyla donatıldı ve Whitehead torpidosu atan dört torpidobot gemiye yüklendi. Stepan Osipoviç Makarov adlı Rus yüzbaşısının kumandasındaki gemi 23 Mayıs 1877 akşamı saat 22.00'de Batum limanı önlerine geldi. Gece karanlığından yararlanarak dört torpidobotu denize indirdi.

Ancak dört torpidobot sessizce limana girerlerken devriye görevi yapan Osmanlı gemisi tarafından görüldüler. Teğmen Zatzarenni kumandasındaki bottan atılan Whitehead torpidosu isabet kaydetmedi. Osmanlı gemisinden ve liman bataryalarından karşı ateş açıldıysa da Rus torpidobotları *Konstantin* gemisine geri döndü. Yüzbaşı Makarov botları gemiye alarak açığa çekildi.

Yüzbaşı Makarov, 29 Mayıs günü bu kez Tuna nehri ağzındaki Sünne (Sulina) limanındaki Osmanlı zırhlılarına bir baskın yapmak istedi. Sünne limanında Tophaneli Mustafa Paşa kumandasında bir filo bulunuyordu. Bu gemiler *Feth-i Bülent*, *İclâliye*, *Necm-i Şevket*, *Muin-i Zafer*, *Mukaddeme-i Hayır* zırhlı korvetleri ile *Kartal* vapurundan oluşuyordu. Rus filosu ise Makarov kumandasındaki *Velikit Knyaz Konstantin* (Grandük Konstantin) gemisi, Teğmen Puşkin kumandasındaki 1. torpido, Teğmen Roçestoveneski kumandasında 2. torpido, *Cesme* zırhlı gambotu, *Minon* botu, *Sinop* botu ve *Navarin* botundan oluşuyordu. Bu gemilerin tamamının yanında birer hareketli Whitehead torpidosu vardı. Gece yarısı Teğmen Puşkin ve Teğmen Roçestoveneski, botlarıyla ön sırada ilerlemeye başladılar. Gece yarısından iki saat sonra Osmanlı gemileri görüldü. Fakat donanmanın diğer gemilerinden daha ileride olan *İclâliye*'den hemen top ve tüfek ateşi açıldı. Teğmen Roçestoveneski *İclâliye*'ye yaklaşarak torpidosunu attıktan sonra hasara uğramış halde geri çekildi. Teğmen Puşkin komutasındaki 1 no'lu torpidobot ise Osmanlı gemilerinin top atışıyla battı. Teğmen Puşkin ile dört Rus gemicisi esir edildi. *Velikit Knyaz Konstantin* gemisi de Osmanlı gemilerinin top atışı yüzünden geriye çekilmek istedi. Ancak karaya oturdu. Rus gemisi sabah saatlerine kadar deposundaki kömür ve bazı ağırlıklarını denize atarak kurtuldu ve Odessa'ya döndü.

Makarof, Aralık 1877'de yeniden Batum limanı önlerine geldi. Batum'daki filonun komutanı Hobart Paşa'ydı. 15 Aralık'ta *Velikit Knyaz Konstantin* gemisinden denize

indirdiği torpidobotlarla limandaki gemilere baskın yaptı. Gece yarısından üç saat sonra limana giren Rus torpidobotları, limanın ağzında devriye görevi yapan Osmanlı filikaları tarafından görülerek üzerlerine tüfekle ateş açıldı. Osmanlı gemileri de bu ateşe katıldılar ve Ruslar bu ateş altında iyi nişan alamadılar. Rusların *Çeşme* botu tarafından atılan bir torpido, demirli bulunan *Avnillah*'ın kıç tarafı açığındaki torpido engeline çarparak patladı, ancak hasar vermedi. *Sinop* botu tarafından atılan iki ayrı torpido da zırhlı *Mahmudiye* fırkateyninin sancak ve iskele bordasından geçerek patlamadan karaya çıktı. Bunun üzerine *Avnillah* ve *Feth-i Bülend* zırhlılarıyla *İntibah* gambotu, torpidobotları takip etmek için harekete geçtiler, ancak Rus torpidobotları *Velikit Knyaz Konstantin* gemisine katılarak Poti'ye kaçtı. Ertesi gün Batum limanı sahilinde patlamamış halde bulunan bir Whitehead torpido İstanbul'a gönderildi.



Batum'daki Osmanlı Donanması'na torpido saldırısında bulunan Rus V.K. Konstantin *savaş gemisi komutanı Yüzbaşı Makarov.*

Yüzbaşı Makarov bir ay sonra, 5 Ocak 1878'de Batum'a üçüncü kez saldırdı. Rus torpidobotları tarafından atılan Whitehead torpidolarından biri limanın ağzında bulunan *İntibah* gambotuna isabet etti ve bu gambotun batmasına sebep oldu. Rus Çarı bunun üzerine Yüzbaşı Makarov'u bir derece terfi ettirdi ve kendisine yaver tayin etti. Torpidobotun komutanı Teğmen Zatzarenni de yüzbaşılığa terfi etti ve mürettebata ikramiyeler dağıttı.

Aynı dönemde Osmanlı Donanması'nda Hobart Paşa'nın yanında görevli bulunan H. Felix Woods (daha

sonra Woods Paşa) anılarında Rusların Batum saldırılarını ve patlamayan Whitehead torpidosunun hikâyesini şöyle anlatıyor:

> Whitehead torpidosunun mucidi yine Whitehead isimli bir şahıs olup torpidolarını isteyen her memlekete yüksek fiyatla satış yapmaktaydı. Kaptan Makarov adında yakışıklı bir Rus subayı, Hobart'ın komutası altında Batum'da demirli bulunan Osmanlı filosuna bir saldırı düzenlemişti. Ruslar üç adet Whitehead torpidosu attılar, ancak bunlar herhangi bir tahribata sebebiyet vermedi. Torpidoların üçü de Osmanlı gemilerinin sağından solundan geçerek gittiler. Bir tanesi kıyı kenarındaki bir kayalığa çarparak infilak etti. İkincisi bilinmeyen bir sebepten kayboldu. Üçüncüsü ise patlamadan kumsala çıktı.
>
> Hobart, hiç vakit kaybetmeden durumu Bahriye Nazırı arkadaşım Sait Paşa'ya telle bildirdi. Ben Sait Paşa vasıtasıyla bu patlamamış torpidonun derhal amiralliğe gönderilmesini sağladım. Torpidoyu, anahtarı bende olan bir depoya kilitledim. Bu sıralarda *Times* gazetesinde bu olayı hikâye eden bir mektup yayımlandı. *Times* gazetesi, bu mektubun sonuna kendi yorumunu da eklemeyi ihmal etmemişti. Yorum şu cümleyle bitiyordu: "Torpidonun muhafaza edildiği bu depoda şimdi Türklerin merhametine sığınan Mr. Whitehead'in sırları yatıyor."
>
> Ben daha önce Whitehead'in mekanizmasını görmemiştim, ancak makine mühendisi olan dostum Warren'in yardımıyla bu torpidoyu dikkatlice parçalara ayırdık. Bu suretle torpidonun bütün ayrıntılarını öğrenmiş olduk. Bu torpidonun niye diğerleri gibi infilak etmediğini merak ediyordum. Belki de aceleden olacak, emniyet piminin çekilmesi unutulmuştu. Ancak, dişlinin muntazam bir şekilde ayarlandığını fark ettim. Torpidonun başlık kısmı ile başlıkla gövde arasındaki bez contalar sancak gemisindeki makinistler tarafından gövde kısmından ayrılmış bulunmakla beraber, aşınmakta olduğunu fark ettiğim ateşleme tapası işler vaziyetteydi. Bu nedenle infilak ettirmeyi denemek istedim. Ateşleme tapasını Camialtı meydanının ortasında mevcut çakıl yığınının üzerine koydum. Elime demir bir çubuk alarak tapanın üzerine fırlatıp kaçtım. Tam bu sırada şiddetli bir infilak oldu. Geriye baktığımda

hayretler içinde kaldım. Warren'in ayağından kanlar akıyordu. Cebimden çıkardığım mendille kanlarını sildim ve yanı başımızda bulunan tepenin üstündeki hastaneden bir cerrah gönderilmesi için çavuşuma emir verdim.

Bu infilakın akisleri büyüktü. Bu torpidonun mucidi Mr. Whitehead Avusturyalı emekli bir deniz subayının başkanlığındaki bir heyeti benimle görüşmek üzere İstanbul'a gönderdi. Heyet, her ne pahasına olursa olsun Türklerin elinde bulunan bu torpidoyu almak için görevlendirilmişti. Beraberlerinde bu amaç için önemli miktarda para getirmişlerdi. Torpidonun parçalara ayrılıp incelendiğini, hatta önemli parçalarının krokilerinin çizildiğini öğrendikleri zaman çok üzüldüler. Ayrıca öyle zannediyorum ki önemli bir kazançtan mahrum edildikleri için bana kızan ve canları sıkılan birçok şahıs da bulunuyordu. Fakat Sait Paşa gerçekçiydi. Her şeyi bana bırakmıştı. Sonunda Avusturyalı Kaptan, Mr. Whitehead adına imzalanmış bir mukavelenin kopyasını bırakarak gitti. Mukaveleye göre, elimizde bulunan torpido, Fiume fabrikasında tekemmül ettirilip, üç adet en son model torpidoyla birlikte herhangi bir bedel alınmaksızın Osmanlı İmparatorluğu'na geri verilecekti. Mukavelenin bir diğer hükmüne göre de 50 adet en son model torpido, istenildiği zaman yarı fiyatına Osmanlı İmparatorluğu'na verilecekti. Bir diğer hüküm de şu idi: Biri topçu diğeri makine mühendisi olmak üzere iki Osmanlı subayı Whitehead silahlarının bakım, onarım ve kullanılışı üzerinde Fiume'de eğitim göreceklerdi.

Emekli Deniz Yarbayı Muhittin Atayiğit imzasıyla, *Deniz Mecmuası*'nın 1 Ekim 1949 tarihli sayısında yayımlanmış bulunan "Osmanlı Bahriyesine Seyyar Torpido Nasıl Girmişti?" başlıklı yazıda da 1877 Osmanlı-Rus Savaşı'nda, Rusların 15-16 Aralık 1877 gecesi *Çeşme* ve *Sinop* adını taşıyan botlarıyla Batum limanında bulunan Hobart Paşa komutasındaki Osmanlı Donanması'na yaptıkları saldırı ve *Sinop* botundan atılan bir torpidonun ertesi günü sahilde sapasağlam bulunarak özenle İstanbul'a gönderildiği, bir süre sonra Makine Üsteğmeni İdris Hilmi Bey'in bu durumu öğrenerek inceleme için resmen müra-



Hobart Paşa'nın Batum'da ele geçirerek İstanbul'a gönderdiği Whitehead torpidosu.

caat ettiği, ancak olumlu bir cevap alamayınca bir gece gizlice ambara girip torpidoyu incelediği aktarılıyor. Atayiğit'in notlarına göre, Üsteğmen İdris Bey torpidonun bütün parçalarını söküp niteliklerini öğrenerek not ettikten sonra Bahriye Nezareti'ne bir dilekçeyle başvurarak, kendisinin bir torpido projesi geliştirdiğini ve üretimi için izin istediğini söylüyor. Ancak İdris Bey'in torpidoyu incelediği haberi basın ve elçilikler kanalı ile diğer ülkelere de ulaşıyor ve haberi duyan torpidonun mucidi Mr. Whitehead, torpidonun özellikle derinlik düzeneğinin kendi icadı ve tamamen gizli bir buluş olduğunu iddia ederek tazminat davası açıyor. Üsteğmen İdris Bey ise mahkemedeki savunmasında devletin elinde bulunan bir torpidodan faydalandığını, bu torpidonun Whitehead'den satın alınmayıp düşmandan ele geçirildiğini ve dolayısıyla üzerinde devletin tam bir tasarruf hakkı olduğunu söylüyor. Sonuçta Whitehead davayı kaybederek anlaşma yoluna gidiyor. Üsteğmen İdris torpidonun imal edildiği Fiume'ye staja gönderiliyor. Torpidonun böylece Osmanlı Bahriyesi'ne girmesi

üzerine Bahriye Mektebi'nde bir torpido sınıfı açılıyor. İdris Bey de Fiume'deki eğitimden dönüşü sonrasında bu sınıfa öğretmen atanıyor ve tersanede de bir torpido fabrikası kuruluyor.

Yarbay Muhittin Atayiğit'in notlarında, Üsteğmen İdris Hilmi Bey'in Whitehead torpidosunun özelliklerini incelemek için depoya girdiği gecenin öyküsü ise şöyle anlatılıyor:

> Heybeliada'daki Bahriye Mektebi'mizin yetiştirdiği zabitandan mesleğine pek meraklı, çalışkan, zeki, yüksek riyaziye ve tahsil görmüş, hoşsohbet makine mühendisi Mülazım-ı evvel (üsteğmen) İdris Efendi de ele geçen torpidoyu pek merak etmişti. Her gün torpidonun saklı durduğu mahzenin önünden birkaç defa geçer ve fırsat buldukça ve kimsenin kendisini görmediğini anlayınca kilitli kapının deliklerinden görebildiği kadar, insan zekâsı ve eliyle yapılmış, koca zırhlıları batıran veya havaya uçuran bu deniz mahlûkunu seyreder, sağa sola başını sallayarak, lahavle okuyarak geçer giderdi. Bütün düşüncesi bu torpidoyu yakından görmek, tetkik etmek, esrarını öğrenmekti. Kaç defa resmen müracaat etti, özel ricalarda bulundu; mümkün değil Bahriye makamları, amirleri kendisine müsaade vermediler. Azimkâr mülazım, neticesi ne kadar fena çıkarsa çıksın, ne olursa olsun mutlaka torpidoyu yakından görmeye, tetkik etmeye kendince karar vererek hazırlanmaya başlamıştı. Ve bir gece uydurduğu anahtarla mahzenin kapısını açarak içeriye girip, kapıyı güzelce kapattı. Elinde çeşitli alet ve edevat, tomarla kâğıt ve bir de fener vardı. Yüreği çarpa çarpa torpidoya sokuldu. Koca zırhlıları batırmaya kâfi gelen kudretli ve esrarengiz aletin önünde bir müddet durakladı. Belki işe neresinden başlamak lazım geleceğini düşünüyordu.
>
> Bilmediği bir tarafına dokununca patlarsa korkusu ile onu evvela uzaktan tetkike başladı. Evet, o patlarsa muhakkak kendisi en küçük bir parçası bulunmayacak zerrelere ayrılarak mahvolacak, o civardaki bütün binalar da yıkılacaktı. Ne olursa olsun işe başlamak azmindeydi ve bu inanç ile torpidoyu sökmeye başladı. Bir parçayı söküyor, onun enini boyunu, bütün ebadını gayet dik-

katle ve fen dahilinde ölçüyor, kaydediyor, bir de resmini çiziyordu. Uzun bir gecenin sabahına kadar meşgul olan İdris Efendi, sabahın ilk belirtileri sırasında işini bitirmiş, söktüğü aksamı şöylece yerine takarak, ertesi gece de işine devam etmek üzere bu yerden ayrılmıştı. Bu gece ziyaretlerinden on beş gün kadar sonra, Bahriye Nezareti'nin yüksek makamlarını hayretler içinde bırakan bir dilekçe elden ele dolaşmaya başlamıştı.

Çarkçı mülazım-ı evvellerinden İdris imzasını taşıyan bu arzuhal ile istida sahibi kendisinin de bir torpido keşfettiğini ve yapmaya muvaffak olduğunu bildirerek Bahriyemizde, fabrikalarımızda bizzat imaline müsaade olunmasını resmen niyaz ediyor ve istiyordu.

Havadis mühim, ama pek mühim, pek müthişti, derhal etrafta duyuldu. Gazeteler bu konuda yazılar yazdı, her biri bu konuda bir başka düşünce beyan etti. Ancak bu yeni icat Türk torpidosu, bütün dünyanın da malumu olan bir Whitehead torpidosu idi. Büyük maddi güçlere sahip olan devletler, torpidoyu binlerce lira ödeyerek torpidonun mucidi Mr. Whitehead'den satın almaktaydılar. Osmanlı Devleti ise şimdiye kadar böyle bir mubayaada bulunmamıştı. Deniz makamları bir müddet sonra İdris Efendi'den hakikatin ne olduğunu tabii anlamış ve bu keşfin nasıl meydana geldiğini tamamıyla öğrenmişti.

Aradan biraz zaman geçmişti ki; bir gün yaşlıca bir İngiliz'in tersane kapısında rastgeldiği zabitlere sokularak, "Where is Mr. İdris?" (İdris Bey nerede?) diye sorduğu görüldü. Birkaç gün devam eden bu araştırma neticesinde üstü başı pek temiz ve pek kibar giyinmiş olan bu İngiliz aradığını bulmuştu. Beraberce o zamanlar Kasımpaşa'da pek meşhur olan Tokatlı'nın kahvesine gittiler. İngiliz soruyordu; torpidoyu nasıl keşfetmiş, bilhassa torpidonun sualtında muntazam gitmesini sağlayan kısmı yapmayı nasıl başarmıştı?

İdris Efendi kendine has olan ton ve ifade ile icap eden cevapları vermekte kusur etmiyordu. Nihayet sulhen bir neticeye varamadılar ve ayrıldılar. Büyük emek ve etüdlerle meydana getirdiği silahının sağlayacağı maddi imkânları dahi kaybetmek durumuna düşen Mr. Whitehead, İdris Efendi aleyhine dava açtı, fakat sonunda davayı kaybetti.

Bu davada Mr. Whitehead, İdris Efendi ile vaki birçok temaslarından mütehassis olmaya başlamıştı. Neticede bir gün Bahriye Nezareti'ne bizzat müracaat ederek, eldeki torpidonun eskice bir model olduğunu, o, kendisine iade edildiği takdirde yerine yeni birkaç torpido vereceğini, İdris Efendi'yi pek dürüst ve memleketi için pek fedakâr bir zabit olarak tanıdığını, bu cihetle kendisini pek beğendiğini ve refakatine verildiği takdirde memleketine götürerek kendi torpido fabrikasında bilfiil çalıştırarak torpido ilmini öğretebileceğini söyledi ve ricada bulundu. Bahriye Nezareti, Mr. Whitehead'in arzusunu yerinde bularak İdris Efendi'yi fabrikanın çalışmasını öğrenmek üzere Fiume şehrine gönderdi. İdris Efendi bu şehirde bizzat Mr. Whitehead ile beraber çalıştı.

İdris Efendi başarısından kendi pek istifade edememiş, hatta bizde âdet olduğu üzere pek az takdir edilmiş, ancak uzun seneler sonra yüzbaşı rütbesine ulaşabilmiştir. En büyük ikbali ise Heybeliada Bahriye Mektebi'nde subay ve mühendis çıkacak son sınıfa torpido öğretmeni olarak tayin edilmesidir. Öğrencilerine haftada yalnız bir gün, o da bir buçuk saat torpido dersi vermeye gelir, dersini bu kısa süre zarfında kendine mahsus fevkaladeliklerle takrir eder, torpido resimlerini ve aksamını gayet muntazam ve mükemmel çizilmiş olarak öğrencilerine verir, arkadaşlar da bu resimleri teksir ederek bütün sınıfa tevzi ederlerdi. İdris Bey'i hepimiz dört gözle beklerdik. Onu yalnız bizim gibi talebeleri değil, bütün arkadaşları severdi.

*Tuna cephesi harekâtıyla ilgili belgeler**

Bahriye Nezaret-i Celilesi'ne

Sünne'de bulunan *Lütf-i Celil*'in Silistre'de bulundurulması hakkında Serdar-ı Ekrem tarafından ba telgraf aldığım emir üzerine mahalli mezkûre hareket etmesi süvarisine bildirildiğinden bu telgrafta gelmekte ise de Tuna'nın İbrail'den yukarı bazı mahallerin suları sefinenin suyuna kâfi olmayacağı cihetle yukarı gönderilmesi mahzurdan salim olmayacağı cihetle İbrail'den Tulça sularına kadar karakol bulundurulması Hobart Paşa tarafından Serdar-ı Ekrem hazretlerine bildirilmiştir.

* Fevzi Kurdoğlu, *1877-78 Türk–Rus Harbi*, İstanbul, 1935'ten

Ol babda ferman.
9 Nisan 1293 [21 Nisan 1877]
Kumandan-ı Bahriye Hüseyin
Tulça
Bahriye Nezaret-i Celilesi'ne

Hobart Paşa, Serdar-ı Ekrem hazretleri ile mülakat edip bugün Sünne'ye avdet etti. Arif Paşa'nın bu akşam Sünne'ye vusulu [vardığı] haberi alındı. *Varna* ve *Podgoriça* [gemileri] Vidin'de, *Şevketnuma* ve *Böğürtlen* Rusçuk'ta, *Akka* ve *Fethü'l-İslâm* Hırsova'dadır. *Hizber* ve *Seyfi*, Boğaz köyünde olup Silistre'ye gelmek üzeredir. *İşkodra*, Çentkün'e kadar karaya çekilecektir. Moskofların Seret nehri ağzından Barbiyoş köprüsüne kadar mayın döşediği İbrail tüccar nazırından vilayete bildirildi. *Lütf-i Celil*'in Silistre'de bulunması Serdar-ı Ekrem tarafından emir buyrulduğu Tulça kumandanlığına tebliğ edilmiş ise de kılavuzlar cesaret edemediğinden hâlâ Tulça'dadır. Tekrar çaresine bakılıp gönderilmesi iş'ar edilmiştir. Badema vukuat arz olunur.
14 Nisan 1293 [27 Nisan 1877]
Vekil-i Kumandan Tayyar

Tulça'da Hobart Paşa'nın Bahriye Nezareti'ne çektiği Fransızca telgrafın tercümesi:

Salimen buraya vasıl oldum. Rusya askeri Tulça ve Sünne'ye takarrüp etmektedir [yaklaşmaktadır]. Nehrin Tulça ve Kalas beynini [arasını] Arif Paşa'nın müdafaa etmesini Serdar-ı Ekrem'e teklif ettim. Tulça'da yalnız 400 asker olup top yoktur. Küçük top dubaları Serdar-ı Ekrem'in emri mucibince Tuna üzerinde güzel mevkilere konulmuştur. Karadeniz'deki donanmayı gördükten sonra sizinle mülakat etmek üzere avdet edeceğim [döneceğim].
Hobart
16 Nisan 1293 [29 Nisan 1877]

Sünne'de Hobart Paşa'dan aldığım telgraf üzerine İsmail çatalını yoklamak üzere Hıfzurrahman ile 16 Nisan 1293 tarihi ile kıyam olunarak İsmail çatalına ve oradan İsakçı'ya ve İsakçı'dan Tomarohi'ye gittim. Rusya Kalas'ın üst tarafında Seret nehrine

müceddet diğer köprü kurmuş ve şimendifer vasıtası ile ufak vapurlardan 29 adedinden şimdilik 10 adet başlarında birer top olduğu halde nakletmiş ve Tuna'dan müruruuburu [gidiş gelişi] kesmek için Seret nehri önünde Tuna nehrine mayın döşediği gibi Pirut nehri önünde dahi Tuna nehrine mayın döşemiş idi. Gerek Prut'tan ve gerek Kalas'tan geçirdiği askeri Tuna'nın yukarı tarafına sevk etmekte olduğu, Kalas'tan çıkarılmış olan İngiltere ve Yunan ve Devlet-i Aliyye tebaalarının sefine sandallarından yevmiye İsakçı'dan Tomarohi'ye kadar tesadüf olunanlar ile Kalas'tan İsakçı'ya hicret etmiş olan İslamların ifade-i vakıalarından [olaya ilişkin sözlerinden] anlaşıldığından bu halle Tomarohi önüne kadar geldim ise de mayınların verecek olduğu mazarrattan; bulunduğum sefine ile asakir-i şahaneyi muhafaza için, geriye avdete [dönüşe] mecbur oldum. Tomarohi'de birçok Rusya askeri ile bir adet çarha topu müşahede olunmuş ise de nehrin önünde bulunduklarından hiçbir hareket etmediklerini ve emr-i âlilerine imtisalen canib-i Serdar-ı Ekrem'den alınacak emir üzerine hareket olunacağını arz eylerim.

17 Nisan 1293

Tuna Kumandanı Arif

Hobart Paşa Üzerine Yazılanlar



Padişah Üzerindeki Etkisi Çok Büyüktü

Osmanlı Bahriye'sinde neredeyse 40 yıl görev yapan "Woods Paşa" Henry Felix Woods, bu göreve Hobart Paşa'nın tavsiyesiyle gelmişti. Woods Paşa yaşlılığında anıları kaleme almış ve bu anılar Türkçeye de çevrilmişti. Bu sayfalarda, bu anıların Hobart Paşa ile ilgili bölümleri yer alıyor.

İstanbul'a gelişimden birkaç ay sonra Augustus Hobart, olaylar sahnesinde kendisini göstermeye başladı. Yaşça ve rütbece benden büyüktü. Hobart, dinç, atılgan ve cesur bir denizci olup, iyi kalpli bir adamdı. Bir kont oğlu olmasına rağmen, Hobart yuvarlak laflardan hoşlanmaz, diplomatların yapmacık hareket ve laflarına gülerdi.

Türklerin ülkesine gelmeden, ölümünden önce yazdığı kitapta bahsettiği gibi, maceralarla dolu bir meslek hayatı yaşamıştı. Hobart, dünyaya iki veya üç asır önce gelmeliydi. Çünkü o takdirde Elizabeth devrinin yetenekli devlet adamları arasındaki yerini almış olacak veya Elizabeth devrini izleyen dönemde iktidara gelenler için birinci sınıf bir deniz korsanı olarak hizmeti geçecekti. İç Harp'te Kuzeylilerin Güney limanlarını abluka altına alması sırasında büyük yararlıkta bulunmuştu. Hobart önceleri Girit İsyanı'nda Yunanlılar lehine çarpışmak niyetindeydi. İçindeki macera hevesi kendisini bu yola sürüklüyordu. Bu nedenle ilk önce Atina'ya gitti. Ancak iyi bir talih eseri olarak, büyük kardeşi Lord Hobart (Vere Henry Hobart), kardeşi-

nin Yunanlılara bağlanmasına engel oldu. Lord Hobart o zamanlar Osmanlı Bankası'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki genel direktörüydü. Kardeşinin Padişah hükümeti aleyhine, isyan halindeki tebaa lehine vaziyet alması, onu çok güç durumlarla karşı karşıya bırakacaktı. Bu nedenle Lord Hobart kardeşinin nasıl bir insan olduğunu, Amerikan İç Savaşı'nda gösterdiği başarıları teker teker Sadrazam Âli Paşa'ya anlattı. Ve kardeşinin Osmanlı Donanması'na ileride çok büyük hizmetleri geçeceğini, bu nedenle onun Osmanlı Donanması'na alınmasını tavsiye etti.

Abluka altında bulunan Girit'teki isyan, zamanın süratli teknelerinden sayılan *Arkadi* ve *Enosis* tarafından silah ve mühimmat bakımından beslenmekteydi. *Arkadi* ve *Enosis* gemilerinin dışında bazı yabancı harp gemileri de dolambaçlı yollardan isyan eden tebaaya yardım ediyordu. Bu nedenle Girit ablukası Türkler lehine beklenilen şekilde başarılı olamıyordu. İşte böyle bir ortamda, Osmanlı Donanması'na katılması için Hobart'a teklif yapıldı. Hobart, kardeşinin de telkiniyle bu görevi kabul etti. O günlerde, ablukayı yaran bir Fransız harp gemisi Suda koyuna demir atmıştı. Hobart'ın tavsiyesine uyan Âli Paşa, Fransız komutanına haber göndererek kendisini sancak gemisine davet etti. Fransız komutanı bu davete gelince sorguya çekildi. Kendisinden Girit sularında bulunmasının nedeni soruldu. Bu arada yan kamarada bulunan Hobart'ın akıllıca yönelttiği sorular Fransız komutanı zor durumda bırakmıştı. Sonunda Fransız, Girit sularında bulunmasının kanunlara aykırı olduğunu kabul etmek zorunda kalarak, gemisine döndü ve Girit sularını derhal terk etti. Bu sırada Girit'te bulunan Âli Paşa ve Hobart, bu hadiseden hemen sonra İstanbul'a döndü. Çok kısa bir zaman sonra çıkarılan bir Padişah iradesi, Hobart'ın livalığa yani tuğamiralliğe yükseltildiğini ve Girit'i abluka altında bulundurmakta olan Osmanlı harp gemilerinin başkomutanlığına atandığını ilan ediyordu. O zamana kadar

uluslararası hukuk dalında herhangi bir bilgiye sahip olmayan Osmanlı Donanması'na mensup komutanlar, Girit ablukası konusunda haklı oldukları halde, bilgili ve kibirli yabancı gemi komutanlarının ileri sürdükleri argümanlara cevap vermekte zayıf ve âciz kalmakta idiler. Hobart, yeni görevini kabul ettikten sonra benim de kendisiyle birlikte gelmemi teklif etmişti. Maceralı sahnelere şahit olacağım düşüncesiyle birlikte gitmeyi ben de istiyordum ve İstanbul'dan tam ayrılmak üzereydim ki İngiltere Büyükelçisi Sir Henry Elliot'tan bir mesaj aldım. Elliot, mesajında kendi müsaadesi olmadan İstanbul'u terk etmememi bildiriyordu. Öğrendiğime göre, Rus Büyükelçisi, İngiliz Büyükelçisi'ne başvurarak yeni görevini kabul etmemesi için Hobart'a baskı yapılmasını istemiş. Rus Elçisi bununla da kalmayarak bir süre önce St. Petersburg'da kurulan ve adı Blakeney Ordnance olan bir İngiliz-Rus şirketindeki bir yolsuzluk olayından dolayı Hobart'ın tutuklanmasını bile istemiş. Ancak Hobart Paşa çok atik davranarak yeni görevine başlamak üzere İstanbul'dan ayrıldı. Kendisini birkaç ay görmedim.

Hobart İstanbul'a dönüşünde ferikamiralliğe terfi ettirilerek Yüksek Deniz Şûrası üyeliğine atandı. Zavallı Hobart'ın İngiltere'deki durumu pek de iç açıcı değildi. Daha



Hobart Paşa'nın Osmanlı İmparatorluğu'na getirttiği subaylarından biri olan ve 40 yıla yakın bir süre Osmanlı Donanması'nda görev yapan Woods Paşa.

önce anlatmıştım, Sultan Abdülaziz, İngiltere'deyken İstanbul'a bir İngiliz deniz misyonunun gönderilmesini teklif etmiş, İngiliz Amirallik Dairesi, bu teklife olumlu cevap vermişti. Ancak Hobart, misyonun gelişiyle ilgili İstanbul'daki hazırlıkları gereksiz yere uzattığı ve böylece misyonun gelmesine engel olduğu için İngiliz Amiralliği kendisine kızgındı. Misyonla Osmanlı ülkesine gidecek subayların isimleri açıklanmış ve hareket tarihi yaklaşmıştı. Tam bu sırada, Avam Kamarası'nda koyu bir Yunan yanlısı, Osmanlı Devleti'nin savaş halinde olduğunu, bu nedenle de donanma misyonunun gönderilemeyeceğini ileri sürerek parlamentoyu karıştırmıştı. Esasında Osmanlı ülkesinde ne bir savaş hali vardı ve ne de misyon aktif bir görev almak üzere gidiyordu. Ancak parlamentoda esen hava, misyonun gönderilmesine engel oldu. Misyonun daha sonraları gönderilmesine karar verildiği zaman da bu defa Osmanlı hükümeti buna gerek kalmadığını bildirmişti. Bütün bu gelişmeler Hobart'ın İngiliz Deniz Kuvvetleri'nden tardedilmesiyle sonuçlandı. Ancak resmi olarak gösterilen sebep, Hobart'ın izinsiz olarak Osmanlı Bahriyesi'nde görev almasıydı. İngiliz hükümetinin bu davranışına karşılık Fransız ve Avusturya hükümetleri Hobart'ı, Avrupa barışını tehlikeye sokabilecek İngiliz misyonunun İstanbul'a gönderilmesine engel olduğu gerekçesiyle en büyük madalyalarla taltif ettiler. Fransız İmparatoru Hobart'a Legion d'Honneur nişanını, Avusturya İmparatoru ise St. Joseph plakasını verdiler. Sonraları İngiliz hükümeti tarafından da affedildi ve kendisine önceleri verilmemekte olan emekli aylığı yeniden bağlandı.

Padişah, ölümüne kadar Hobart Paşa'ya karşı içinde sevgi, güven besleyerek, elinden gelen yardımı esirgememişti. Yaşadığı süre zarfında Hobart Paşa birçok madalyalar ve değerli hediyeler aldı. Girit'ten döndükten kısa bir zaman sonra İstanbul Liman Başkanlığı'na ve yarı devlet işletmesi niteliğinde olan İdare-i Mahsusa (deniz nakliyat

şirketi) müdürlüğüne getirildi. Ancak aleyhine entrikalar çevrildiği için bu görevlerinde uzun müddet kalamazdı. Özel kalemde çalışan ve fikirlerine kıymet verilmeyen ve istenmeyen bir müşavirle dostluk kurdu. Çok rahat ve eğlenceli bir hayat yaşıyordu. Vaktinin çoğunu avcılıkla geçirmekte idi. Padişahın geniş çiftliklerinde av partileri düzenliyordu. Osmanlı ülkesinde kendisine en keskin nişancı olarak bakılıyordu. Her av dönüşü dağarcıklar dolusu yaban ördeği getirirdi. Hobart Paşa'nın padişah üzerindeki etkisi o kadar büyüktü ki Bahriye Nazırı Hasan Paşa bu durumdan pireleniyordu.

Hasan Paşa endişelenmekte haklıydı. Çünkü Hobart Paşa Müşir –büyük amiral– rütbesiyle Deniz Genelkurmay Başkanlığı'na atanmıştı. Bu şekilde adeta, Hasan Paşa'nın hareket tarzını daha yakından gözetleyecek duruma gelmişti. 1877'de Rus Harbi'nin patlak vermesine kadar, Hobart Paşa'nın başkanlığında toplanan ve Bahriye nizamnamelerini gözden geçirmek üzere görevlendirilen komitelerin toplantılarında ben de bulundum.

Savaşın ilanından hemen sonra Hobart Paşa, Karadeniz'deki Osmanlı Donanması'nın komutanlığına getirildi. Hobart, bu görevine başladığı zaman Karadeniz donanmasına mensup büyük harp gemilerinin, Bulgaristan'a doğru ilerlemekte olan Rus ordularını karşılaması için Karadağ'daki Süleyman Paşa kuvvetlerinin nakliyesiyle görevlendirilmiş bulunuyordu. Halk arasında cesur bir denizci olarak tanınan Hobart Paşa vazifeye başlar başlamaz, kamuoyu ondan çok büyük başarılar beklemeye başlamıştı. Hatta Osmanlı Donanması'nın pasif davrandığı hususunda tenkitler yapılıyordu. Bunlar haksız tenkitlerdi ve hemen ilave etmeliyim ki Rus Donanması Osmanlı Donanması'nın karşısına çıkmayı göze alamamış ve Sivastopol, Odessa şehirleri ile Azak Denizi boğazını kuvvetli bir şekilde tahkim etmekle yetinmişti. Hobart Paşa *Asar-ı Tevfik* isimli sancak gemisiyle Karadeniz'i Rus akıncıların-

dan temizlemişti. Hobart Paşa'ya bağlı diğer küçük harp tekneleri ise karadan Batum'u sarmak üzere ilerleyen Rus ordularını durdurmuştu. Hobart Paşa bir defasında Anadolu kıyı şehirlerine baskın yapan Rus Çarı'nın büyük masraflarla inşa ettiği azametli yatını kovalamıştı. Yat selameti kaçmakta bulmuştu. Hobart Paşa'nın son başarısı, Çerkezlerin başlattığı isyanı desteklemek üzere Oçamçire'de karaya çıkan Türk kuvvetlerini imha edilmekten kurtarmasıdır.

Ben, bu olay cereyan ettiği zaman Hobart'la beraberdim. Karaya çıktığım zaman Batum'u savunan Osmanlı ordularının başkomutanı olan Derviş Paşa'yı ziyarete gitmiştik. Derviş Paşa'nın merkez karargâhı ateş sahası içinde ormanlık bir tepenin doruğunda idi. Rus karargâhı da, ormanlık bir tepenin üzerindeydi. Bakıldığı zaman görülebiliyordu. İki düşman karargâhı arasında kalan ormanlık vadide başıbozuk gönüllü orduları, Kuzey Amerikalı Kızılderililere özgü bir vahşet içinde birbirleriyle çarpışıyorlardı. Gönüllü Ermeniler ile Gürcüler Ruslar lehine, Abaza ve Çerkezler de Türkler lehine, birbirleriyle vuruşuyorlardı. Biz karargâha geldiğimiz zaman iki tarafın esas orduları tarafından yapılmakta olan top düellosu henüz sona ermişti. Kahvemizi yudumladığımız esnada idi ki, Derviş Paşa'ya acı bir telgraf haberi geldi. Telgraf, Oçamçire'deki 5000 askerin sarıldığını ve durumlarının çok vahim olduğunu bildiriyordu. Sohumkale'ye çekilme yollarının Ruslar tarafından tutulmuş olduğu da gelen haberler arasındaydı.

Derviş Paşa'nın isteği üzerine derhal sancak gemisine dönerek Oçamçire'ye doğru hareket ettik. Sahile yaklaştığımız zaman *Osmaniye* zırhlısının demir atmakta olduğunu ve Rus sahra toplarına cevap vermekte bulunduğunu gördük. Oçamçire üç tarafı ormanlarla kaplı küçük bir yerdi. Ozurgeti kasabasına giden askeri bir yol vardı. Ancak bu yolun geçtiği dağlık arazi, Ruslar tarafından tutul-

muş olduğu için Oçamçire'de karaya çıkan Türk askerleri sahilde mahsur kalmışlardı. *Osmaniye* zırhlısı olmasaydı Türklerin hiç şüphesiz denize dökülmüş olacağını söylemeliyim. Çaresiz durumda kaldığı için çıkarmaya katılan Osmanlı birliklerinin komutanı, Hobart'a başvurarak kendilerinin Batum'a sevk edilmesini istedi.

Sancak gemisi *Asar-ı Tevfik*'te Manthrope Bey de bulunuyordu. Hobart'la istişare ettikten sonra, Manthrope Bey'le birlikte bir plan çizdik. Planımız Hobart tarafından kabul edilerek tatbik mevkiine kondu. Asker sevkinde kullanacağımız gemi yetersizdi, ancak bunu giderici tedbirler almakta gecikmedik. Sabah güneşiyle birlikte filoya bağlı bütün filikalar sahile yanaştı. Askerlerin gemilere nakil işi 24 saat aralıksız bir şekilde devam etti. İlk önce yaralı ve hastalar daha sonra silah, cephane ve erzaklar taşındı. Sahilde düşmanın işine yarayacak bir tek şey bırakılmadı. Bütün bu işler Rusların gözleri önünde yapılmıştı. Dürbünlerimizle baktığımız zaman Rus askerlerinin ağaçlara tırmanarak hareketlerimizi izlemeye çalıştıklarını görebiliyorduk. Mavzer menzili içinde olduğumuz halde Ruslar tek bir kurşun dahi atmadılar. Getirilen askerler, iki küçük korvet, bir paddi (yandan çarklı gemi) ile *Osmaniye* zırhlısından ve sancak gemisinden müteşekkil filoya paketlendi. Zavallı askerlerin görünüşü tüyler ürperticiydi: Teneke kutular içine sıkıştırılan sardalye konservesine benziyorlardı, ancak bu duruma aldırış ettikleri yoktu.

Dar bir sahil şeriti içinde toplandığımız halde düşmanın üzerimize niye saldırmadığını merak ediyordum. Çünkü saldırsalardı başarı elde etmeleri mümkündü. Sonradan öğrendiğime göre, *Osmaniye* zırhlısının bir evvelki gün yaptığı bombardıman o kadar tahribata ve insan kaybına sebebiyet vermiş ki, yeni bir bombardımanı gerektirecek tahriklerden kaçınmayı tercih etmişler. Yine bir Rus Ermenisi'nin anlattığına nazaran, Rus askeri makamları, Türklerin geri çekilmesini mümkün kılacak her türlü ted-

birin, bu arada mümkünse kolaylığın gösterilmesini emretmiş. Ruslar için önemli olan isyan halindeki Çerkez halkının önemli bir destekten mahrum edilmesiymiş. Pek uzun olmayan bir yolculuktan sonra bütün askerlerle birlikte sağ salim Batum'a vardık. Ben Batum'da kalmayarak İstanbul'a döndüm. Oçamçire'de kurtardığımız askerler arasında, zavallı, kimsesiz ve hastalıktan kıvranan genç bir İngiliz hekimi de vardı. Zavallı doktor, yalnız sıtmadan değil dizanteriden de mustaripti. Kendisine ilaç depolarında bulunmayan bir tüp *Klorodin* ilacı verdim. Bu zavallı adam, yazar Bram Stoker'in kardeşi Dr. Stoker idi. Stoker'in kısa bir zaman içinde iyileştiğini memnunlukla kaydetmeliyim. Hayatını benim sayemde kurtarmış olduğunu her vesile ile söyleyip dururdu.

Şöhret ve tecrübe edinmek maksadıyla Rus Harbi esnasında Osmanlı ülkesine gelen tek doktor Stoker değildi. Bunlar arasında eski dost Charley Ryan'ı (Charles S. Ryan) belirtmeliyim. Zavallı Stoker birkaç yıl önce öldü, ancak harbin hemen başında tanıştığımız Ryan'la olan dostluğumuz halen devam ediyor, İstanbul'a gelişinin akabinde Gazi Osman Paşa ordularına katıldı. Kahramanlıklarla dolu Plevne savunmasının sonuna kadar orada kaldı. Plevne'deki Osmanlı ordusunun başkomutanı demir yürekli Gazi Osman Paşa'nın kahramanlıklarını yakından görmek imkânını buldu. Diğer Osmanlı komutanları, bu kahraman Türk komutanının planlarına katkıda ve ahenkli bir işbirliğinde bulunmuş olsalardı, kalabalık Rus orduları Tuna nehrinin kuzeyine çekilmek mecburiyetinde kalacaktı. Gazi Osman Paşa ordusu içinde yegâne İngiliz olan Ryan'a, harpten sonra Plevne lakabını taktılar. *Plevne Ryan...*[*]

Ryan, harpten birkaç yıl sonra Avusturalya'ya giderek, orada şerefli olduğu kadar başarılı bir iş hayatının temelle-

[*] Charles S. Ryan'ın anıları için bkz. C. S. Ryan, *Plevne'de Bir Avustralyalı*, çev. A. R. Seyfioğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2005.

rini attı. Savaş sırasındaki yararlıklarından ötürü, Babıâli, kendisine Avusturalya Başkonsolosluğu görevini layık gördü. Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesine kadar bu görevde kaldı. Büyük harpte, Avusturalya Orduları Başhekimi olarak görev aldı ve Anzak çıkartmasına katıldı. Savaş esnasında generalliğe terfi ettirilerek kendisine C.B. madalyası, mütarekeden sonra da K.B.E. madalyası verildi. Şimdi Sir Charles olarak bilinen Ryan, benim ve diğer yakın dostlarının nazarında yine Charley ve Plevne Ryan'dır. Kendisi şu anda Melbourne sosyetesinin en tanınmış ve en sevilen simalarından biridir.

Hobart'a gelince, zavallı Hobart en sonunda aşırı av merakının kurbanı oldu. Kuvvetli bir bünyeye sahip olduğu halde, devamlı hastalıklar kalbini zayıf düşürmüştü. Hobart, kendisi için ve ancak iki misafirinin sığacağı küçük fakat güzel bir buharlı yat satın almıştı. Ancak yatın kazanı yıpranmıştı. Bunun üzerine Padişah, Hobart'ı memnun etmek için bir başka yatın yapılması için emir verdi. Bu arada eski yatın yıpranmış olan kazanı da onarıldı. Hobart'ın sevinci sonsuzdu. Yerinde duramıyordu. Ava çıkmamak şartıyla doktorundan izin alarak Marmara'da gezintiye çıktı. İzmit körfezinin Çilburnu yakınlarında ani bir kararla demir atarak gezinti maksadıyla sahile çıktı. Sahile yakın geniş bir bataklık içinde gördüğü bir tavşan, avcılık hastalığının nüksetmesine sebebiyet verdi. Bastonunu bırakarak tüfeğini aldı. Yelve kuşları o bölgede çok meşhurdu. Bataklığı ve soğuğu düşünmeden dağları tırmanmaya başladı. Aniden kemiklerine kadar titrediğini hissetti. Yanında bulunan emektar çavuşunun fedakârlığı sayesinde donmaktan kurtuldu. Çavuş, Hobart'ı sırtında yata kadar taşıdı. Sonra İstanbul'a döndüler.

Şiddetli üşütmenin tesiriyle Hobart, "cardiac asthma" (kalp astımı) hastalığına tutuldu. Az kaldı bu hastalık kendisini öldürüyordu. Padişah, kendisiyle çok yakından ilgilenerek aylıklı olarak hayat boyu izin verdi. Hobart, bu

hastalığı tamamen olmasa bile atlattı. Ancak çok zayıf düşmüştü. Nitekim çok yaşamadı.

Karısının ısrarıyla İtalya'ya gittiler. İtalya'da bir gün hareket etmek üzere olan trene binmek için koşarken kalbi durdu ve öldü.

Hobart, vasiyetnamesinde öldüğü zaman Haydarpaşa'daki Protestan Mezarlığı'na gömülmesini yazmıştı. Abdülhamit, bu vasiyetnameyi öğrenir öğrenmez Hobart'ın naaşını İstanbul'a getirtti. Naaşının, rütbesine uygun askeri bir törenle kaldırılması için gerekli tedbirleri almak için de bana görev verildi. Bu tören görülmeye değerdi. Merasimde, Veziriazam Mehmet Paşa ile Padişah'ı temsilen ben, kortejin en önünde yürüyorduk. Yüksek askeri komutanlar ile büyük bir subay kalabalığı cenazeyi takip ediyordu. Kabristana vardıktan sonra koca Hobart mezara sığmaz gibiydi. Mezarının başına çelenkler konurken bir manga asker saygı atışında bulundu.

Kaynak: Henry Felix Woods, *Türkiye Anıları –Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl (1869-1909)*, çev. Fahri Çoker, İstanbul: 1976.

Hatıraları Macera Romanı Kadar Heyecan Verici

Hobart Paşa'nın anıları, ölümünden yaklaşık 30 yıl sonra yeniden basılmıştı. Bu baskıyı yayına hazırlayan Horace Kephart'ın, Hobart Paşa ile ilgili renkli bir sunuş kaleme almıştı. Bu bölümde bu sunuş metni yer alıyor.

Hobart Paşa 19. yüzyılın en ilginç ve olağanüstü şahsiyetlerinden biriydi. Elizabeth dönemindeki korsanların rolüne uygun bir yaradılıştaydı, ama doğması gereken dönemde dünyaya gelmemişti. Kaderin garip bir cilvesi sonucu yaşamı Victoria dönemine rastladı.

Enerji ve coşku dolu Hobart, heyecan ve macera yüklü bir hayat arzuluyordu. Donanmanın barış dönemlerindeki uzun ve yavan yeknesaklığı onu fazlasıyla sıkmakta ve huzursuz etmekteydi. Döneminin sert disiplini altında bunalıyor ve amirlerinin zorbalığına karşı isyan ediyordu. Romantik girişimlere olan düşkünlüğüne ters düşen gelenekleri, cesareti ve kendine olan güveni ile hiçe sayıyordu. Ve Hobart sonunda Kıraliyet Donanması'nın kendine özgü yeteneklerine imkân sağlamadığına ve hak ettiği terfileri alamayacağına ikna olunca, donanmayı terk ederek herhangi bir bayrak altında savaşmayı seçti.

Hayatımdan Hikâyeler adını verdiği anılarını bir daha sağ çıkamayacağı hasta odasında zorunlu olarak geçirdiği boş zamanlarında yazıvermişti. Fazla düşünmeden bir çır-

pıda kaleme alınmasına ve tekrar gözden geçirme imkânı olmamasına rağmen bu anılar edebiyatımızın en ilginç örneklerinden biridir. Hobart'ın bir savaş gemisinde genç bir tayfa olarak başından geçenler *Midshipman Easy* ya da *Peter Simple* kitaplarından sayfalar gibidir. Amerikan İç Savaşı'ndaki abluka yarma hikâyeleri Jules Verne'nin denizciliğe ait bir macera romanı kadar heyecan vericidir. Sözü hiç uzatmaz. Hikâyeleri sade, dobra dobra bir denizci ağzıyla yazılmıştır, ama en yerinde sözcüğü ya da deyimi adeta içgüdüsel olarak seçmiş, istediğini söyleyince de noktayı koymuştur.

Hobart gerçek ile hayal ürününü harmanlayarak *vera* [gerçek] olmasa bile *ben trovato* [her yönüyle gerçeğe uygun, gerçek gibi] bir hikâye yaratmakla itham edilir. Eleştirmenler, o dönemde hiç kimsenin hayatını böylesine romantik ve heyecanlı olaylarla dolduramadığını kabul ederler. Ancak bir zamanların macera tutkunu olan kaptan John Smith gibi o da olağanüstü durumlar yaratmakla suçlanır. Halbuki Hobart sadece meslek hayatının yalın gerçeklerini anlatmakla yetinseydi, sonuç yine de fevkalade olurdu. Bu incelenmeye değer bir husustur.

İngiliz deniz kuvvetleri arşivlerine giren bir uzman, Hobart'ın *Hikâyeler*'ini arşiv kayıtlarıyla sıkı bir kıyaslamadan geçirmişti. Kitabın ilk dokuz bölümünde (diğerleri dışında) "zaman, mekân ve kişiler öylesine karmakarışıktı ki aralarından gerçek olanı çekip çıkarmak, fena halde dolanmış bir ipek yumağını çözmeye benziyor... şüpheyle karşılayacağımız ifade ve öyküler aslında doğru, buna karşılık en ufak bir kuşku duymadan okuyacaklarımız ise en hayal ürünü olanlar" demişti.

En mükemmel bilgiye sahip eleştirmenler Hobart'ın kimseyi aldatmak niyetinde olmadığına inanarak onu bağışlarlar. Kitabın ilk bölümlerindeki hatalar ve hayaller, yaşlı ve hasta bir insanın hafızasının karışık olmasına, bazı durumlarda gördükleriyle duyduklarını birbirinden ayıra-

mamasına atfedilir. İlk dokuz bölüm çocukluk ve gençlik dönemini kapsar. Tabii ki, çok uzak geçmişte kalan o yılların anılarını hasta yatağında yatarken yazılı ya da basılı kayıtlara ulaşarak karşılaştırma imkânı yoktu.

Onuncudan on altıncı bölüme kadar anlatılanlar tamamıyla farklıdır. Yazar Amerikan İç Savaşı'nda abluka yaran biri olarak yaşadıklarını yazmıştır. Bu anılar savaşın sonunda kendisi tarafından Hiç Yakalanmadan adıyla küçük bir kitapçık olarak yayımlanmıştı. Bütün yaşananlar ve maceralar hafızasında henüz taze ve canlıydı, dolayısıyla bu bölümlerdeki heyecanlı olaylara katılmış kimseler tarafından da cilalanmamış gerçekler olarak kabul edilir.

Kitabın geriye kalan kısmı Hobart'ın Osmanlı donanmasında amiral ve paşa olarak görev aldığı yıllardır. Bu dönem anılarını da yazdığı dönemdir ve anlattıklarının doğruluğu hiçbir zaman sorgulanmamıştır.

Sonuçta başından geçtiğini iddia ettiği, o gerçekten olağanüstü maceraları aslında yaşamış olduğu anlaşılıyor. Bunlarla kıyaslanırsa gençliğinde esir tacirlerini cezalandırırken ya da kovalarken gemisinin bahsettiği tarihte söylediği yerde mi yoksa Atlas Okyanusu'nun diğer yakasında mı olduğunun önemi yoktur.

Yazarın kişisel düşmanlarının hatta onların gemilerinin adlarını bile özellikle gizlemesi ya da sadece baş harfleriyle belirtmesi dikkat çekicidir. Düşmanlarının duygularına ve onurlarına saygılı biriydi. Hobart'ın hoşa giden bir diğer özelliği de alçakgönüllü olmasıydı. Yazdıklarında ne kabadayı ne de palavracı bir hava vardır.

Ailesi hakkında sadece "saygın bir aileye doğmuşum" der. Bu kısacık cümle aslında 6. Buckinghamshire kontunun küçük oğlu ve John Hampden gibi önemli bir şahsiyetin torunu olmasına rağmen gösterişe hiç de meraklı olmadığının kanıtıdır.

Augustus Charles Hobart-Hampden 1 Nisan 1822'de dünyaya geldi. 13 yaşında katıldığı Kıraliyet Donanma-

sı'nda o günlerde pek çok tekneyi yüzen bir cehenneme çeviren zorbalık ve tedhiş alışkanlığının sadece izleyicisi değil kurbanı da oldu. Verdiği bazı örnekler öylesine müthişti ki, olayları abartmakla suçlanmıştı. Ancak eleştirmenlerinden biri *Saturday Review* dergisinde şöyle demişti: "Halen hayatta olan pek çok kimsenin hatırladığı gibi bu kitapta Sir William Martin diye anılan ve hak ederek mi yoksa etmeden mi donanmanın en becerikli subayı olarak bilinen bir deniz albayı, yelkenleri açmak için tırmanılan direklerden en son inen denizciyi her seferinde, gayet olağan bir şeymiş gibi kırbaçlardı."

Hobart iyi kalpli olmanın yanı sıra çok özgür bir ruha sahipti. Bu tür vahşet onu çileden çıkarıyor, sözünü de sakınmıyordu. Sonuçta bu davranışı onun "baş belası" ve "deniz avukatı" olarak tanınmasına neden oldu. Terfilerinin gecikmesinde bu şöhretinin büyük rolü vardı. Aynı zamanda maddi imkânları da bir haylı kısıtlıydı. 28 yıllık görevden sonra albayın bir üstündeki rütbeye bile erişemedi. Neticede ya donanmadan iyice soğuduğu ya da terfi ümidini kaybettiği için yarım maaşla emekli oldu.

O sırada (1863) Amerika'da İç Savaş devam ediyordu. Siyahların beyaz adama hizmetten başka bir işe yaramayacağına inanan Hobart, Güney'e sempati beslemekteydi. Zengin olsaydı hiç kuşkusuz Konfederasyon ordusuna katılırdı. Yoksul olduğundan inançları ile ticareti birleştirmeye karar vererek Güney limanlarına uygulanan ablukayı yarma işine girişti –tıpkı 1812'de cesur Amerikalı tacirlerin abluka altındaki Fransız limanlarına mal ulaştırmaları gibi.

Kaptan Charles Roberts takma adıyla süratli bir buharlı teknenin komutanı olarak Wilmington ve Charleston'a birçok tehlikeli yolculuklar yaptı. Usta denizciliği, akıllıca önlemleri, zekâsı, cesareti ve soğukkanlılığı ile bu özelliklerin genelde beraberinde getirdiği "şans" sayesinde pek çok zorlu kovalamacadan kendisi de teknesi de hiç yara almadan kıl payı kurtuldu.

Hobart 1867'de sultanın donanmasına danışman olarak Osmanlıların hizmetine girdi. Hemen ardından abluka yarma konusundaki tecrübelerinden yararlanarak Girit'teki isyancılara malzeme taşıyan Yunan teknelerini ablukaya aldı. Böylece Girit'teki isyanı birkaç gün içinde bastırarak Sultan'ın kişisel dostluğunu kazandı.

İslam'ın hilaline hizmet ettiği için İngiltere'de sevilmeyen adam olmuştu. Ancak Hobart herhangi bir milletin güzel özelliklerini görebilen ve takdir eden kozmopolit biriydi. Nerede karşılaşırsa karşılaşsın erkekçe davranışlara hayrandı. Silah arkadaşlarından başka yabancıların hatta düşmanlarının yiğitliği bile onda hayranlık uyandırırdı. Bunun karşılığında Osmanlılar arasında cesareti, yetenekleri ve şaşmayan dürüstlüğü ile saygın bir yer edinerek 1881'de kendisine imparatorluğun müşirlik yahut mareşallik rütbesi verildi.

Hobart, Yabancılara Hizmet Kanunu'nu ihlal ettiği gerekçesiyle iki kez İngiliz donanmasının emekli listesinden çıkarıldıysa da her seferinde tekrardan listeye alındı –hatta ikinci kez (1885) ikinci amiral rütbesiyle.

Bu *Hikâyeler*'i kaleme alırken mustarip olduğu hastalık kalbiyle ilgiliydi ve kitabı yayımlanamadan ona yenik düştü. 19 Haziran 1886'da Milano'da yaşama veda etti ve Üsküdar'daki İngiliz mezarlığına gömüldü.

Onu yakından tanıyan biri Hobart'ı şöyle anlatmıştı: "Yakışıklı denmeyecek biri olmasına rağmen yüzü hoş ve muntazam hatlıydı. Boyu için ortanın biraz altında denebilir, elleriyle ayakları ise oldukça küçüktü. Bedeni yapılı, sağlam ve adaleliydi, ama şişman değildi. Öyle olsa da kıyafetinin titiz teferruatı içinde belli bile olmazdı. Nereye giderse gitsin, Hobart herkesin gözdesiydi. Kendisiyle tanışanları esprisiyle neşesiyle etkilerdi. Meslektaşları acil durumlarda ona yardım etmeye her zaman hazırdı. Disiplin yanlısı olmamasına rağmen hizmetindeki İngilizler de Türkler de en ufak emrine seve seve itaat ederdi.

"Sevilmeyen Türk"ün bayrağı altında hizmet etmesinden dolayı vatandaşlarından pek çoğunun sert biçimde hakaretlerine uğramıştı. Ancak bazı ileri görüş sahibi kimseler tarihin zaman içinde ona hak ettiği önemi vereceğini sezmişlerdi. Bunlardan biri şöyle demişti: "Dedelerimiz Hobart Paşa'ya açıkça vatan haini derlerdi –biz sadece öyle olduğunu sanıyoruz– torunlarımız ise ne öyle ne de böyle düşünecekler."

Londra'da yayımlanan *Daily Telegraph* gazetesi onun karakterini şu sözlerle özetlemişti: "Augustus Charles Hobart bütünüyle olağanüstü biriydi –açık sözlü, cesur, atılgan ve azimli. Yaradılışında ortaçağın *condottiere*'sinden* bir şeyler ve Scott'un çizdiği Dugald Dalgetty karakterinin özelliklerinden daha da fazlası vardı. Gustavus Adolphus Hobart'tan çok yararlanabilir, Çariçe II. Catherine onu donanmasına başkomutan tayin ederek aynen İskoç Amiral Gleig ve bir diğer ünlü deniz kurdu olan korsanlar kıralı Paul Jones'a yaptığı gibi madalyalarla donatırdı. Hobart'ı sadece bir paralı asker olarak tarif etmek haksızlık olur. Nasıl ki Schomberg ve Berwick'in, Maurice de Saxe ile Savoy'lu Eugene'nin kılıçları kiralık değildiyse onunki de değildi. Kendisi savaşın içinde olmayı seviyordu –hepsi bu. Hobart her yere gitmeye ve her şeyi yapmaya hazır, korkusuz, atılgan ve maceraperest İngiliz karakter yapısının en parlak temsilcilerinden biriydi.

Kaynak: *Hobart Pasha*, New York, 1915, "Sunuş" bölümü (çeviren: Derin Türkömer).

* Milliyete, dine ya da başka bir farklılığa bakmaksızın, ücreti karşılığı herhangi bir orduda profesyonel hizmet veren asker.

Hobart Paşa'nın Raporları



Hobart Paşa, döneminin askeri teknolojisiyle yakından ilgiliydi ve bu alandaki gelişmeleri yakından takip ederdi. Hem bu konunun meraklıları hem de metinde sözü edilen teknolojileri merak edenler için, bu bölümde Hobart Paşa'nın askeri teknoloji konusunda yayımladığı iki makale, *Bahriye Silah ve Donanımları* ve *Deniz Savaşlarında Taarruz ve Müdafaa Sistemleri* yer alıyor. Bu metinlerin ardından, Hobart Paşa'nın torpidolarla ilgili öngörülerinin 19. ve 20. yüzyıllarda ne derece gerçeğe dönüştüğünü özetleyen bir metin yer alıyor.

Bahriye Silah ve Donanımlarındaki Gelişmeler

Birkaç sene evvel, *North American Review* için "Deniz Savaşlarında Saldırı ve Savunma Sistemleri" konusunda bir makale hazırlamıştım. O tarihten bu yana, konunun, denizcilikle uğraşan bütün ülkelerde uyandırdığı yoğun ilgi sebebiyle, bu sahadaki gelişim ile alakalı olarak pek çok şey söylendi.

Öncelikle, çok mühim olduğunu düşündüğüm ve bugüne kadar dikkatlerden kaçmış gibi görünen bir hususa dikkati çekmek isterim. İngiltere ve Amerika'nın, deniz savaşlarıyla alakalı olarak, denizcilerinin övünç kaynağı ileri ustalık seviyelerine istinaden gururla öne sürdükleri üstünlükleri, gelecekte girecekleri muhtemel bir savaşta ciddi bir teste tabi tutulacaktır. Bunun sebebi basittir, zira iyi durumdaki güçlü ağır silahların, denizcilikteki ustalığa kıyasla, savaşın sonucunu tayin eden bir önceliği olması gerekir. Amiral Nelson'ın, kendisine Trafalgar ve Nil zaferlerini kazandıran meşhur "alaylı reis" tarzı manevraları, bundan sonra tatbik edilebilir olamayacaktır, çünkü savaş hattında, seyri mükemmel bir ustalıkla yönetilen çadır bezi yelkenler altındaki gemilerin yerini, bugün muazzam irilikte, akıntı durumunda bile her yöne kolaylıkla hareket edebilen ve tahrip vazifesinde ram ve torpido gibi yeni silahların desteğine sahip zırhlılar almıştır. Durum böyle iken, bir sonraki donanma karşılaşmasının sonucunu kim tahmin edebilir ki? Denizci ruhu taşımanın, dümende usta

olmanın ve akılcı bir yaklaşımın –Anglo-Sakson ırkın denizcileri için hâlâ önem taşıyan vasıflar olarak– denizdeki bir mücadelede daima önemli olacağı inkâr edilemez; ancak bu vasıflara haddinden fazla önem atfedilemez, zira bu gibi konularda aşırı güven en büyük felaketlere de yol açabilir. Daima akılda tutulmalıdır ki, kazara şafta dolanan en ufak bir halat parçası dahi kritik bir anda gemiyi manevra kabiliyetinden yoksun bırakabilir; yahut yukarıdaki muhafazasız güverteden kazana giren bir deniz kabuklusu yüzünden gemi hiç çalışamaz hale gelebilir. Bu gibi durumların hepsi de, gemi mürettebatının yukarıda sıralanan vasıflarını bir anda işe yaramaz hale getirdiği için kendilerini adeta *perişan* bir halde bırakır! Bu hadiseleri, sadece, aşırı güven duygusuna sahip olup geleneklere sırtını dayayan şahıslar, ola ki donanmayı yenilemede ve bilhassa gemilerin inşası ve teçhizatı söz konusu olduğunda, yeni icatları yakından takip etmenin gerekli olmadığını düşünürlerse diye, bir uyarı olmak üzere dile getirdim.

Şimdi de, dünyadaki donanma güçlerinde, geçtiğimiz birkaç sene içerisinde gemileri ve teçhizatlarıyla alakalı olarak ne gibi yenilikler yapılmış olduğunu görelim. Genel hatlarıyla, her ülkede, donanmayı güçlendirmek adına hummalı bir çalışma ve telaş olduğu apaçık görülmekte. Bazılarında bu gelişim, torpido gemileriyle, yani en güçlü devlerin karşısına cüce taarruz gemileri ile çıkma fikri yönünde. Diğerlerinin favorisi olan sistem ise uzun menzilli silahlarla donatılmış hızlı kruvazörler, ki buradaki maksat, bir savaş durumunda, izole bir mahalde kalıp düşmanın donanma gücünü hiç beklemediği taarruzlarla tahrip ederken bir yandan da bu donanma gücü ile doğrudan karşı karşıya gelmekten kaçınmak. Diğer hükümetler, yine çetin bir savunma hattı yaratma amacında olup bunun aynı zamanda taarruz açısından da en güçlü hale getirilmesi çabasındalar ve bu sebeple de kalınlaşan zırhlar ile daha yüksek kalibreli silahlar gündemde.

Donanma hazırlıkları, esasen, neredeyse nefes kesici bir hızla sürdürülüyor ve bir de soru getiriyor akıllara: Bunca maliyetin karşılanması hangi amaca yönelik? Donanmalarla ilgili son durumları biraz gözden geçirmek, İngiltere'nin bu alandaki üstünlüğünün tehdit altında olduğunu açıkça ortaya koyuyor ve dolayısıyla, İngiltere donanmasını büyütme yolunda çok büyük bir çaba ortaya koymadığı müddetçe, Avrupa'daki güçlerden iki veya daha fazlası birleşerek, denizde rahatlıkla bu gücün karşısında durabilir. Zırhlılarının sayısı söz konusu olduğunda İngiltere'nin hâlâ listenin başında yer aldığı doğrudur, ancak silahlarının bazı ülkelerin kullandıklarına nispetle çok daha düşük özellikte olduğu da her kanaldan doğrulanmış durumdadır. Diğer devletlerce terk edilişinin üzerinden çok zaman geçmiş olan ağızdan top sürşarj sistemine ısrarla dört elle sarılmış olan kendi donanma yetkilileri, bu utanç verici durumu nihayet kabul etmek zorunda kaldılar ve şimdi telaşlı bir çaba içinde olmalarının sebebi de bu geri kalmışlığı bir an önce telafi edebilmek. Fakat karma bir yapıda olan günümüz ağır silahlarının üretimi çok zaman ve dikkat gerektirmekte ve bugün hâlâ İngiliz zırhlılarının teçhizatı olan demode ağızdan sürşarj topların yeni ve mutlak gerekli olan kuyruktan yükleme ağır silahlarla değiştirilmesi (en yüksek rütbeli ve en yüksek düzeydeki İngiliz donanma subayının ifadesini aynen kullanırsam) 1885'in sonunu bulacaktır. Bu yeni silahlar daha yüksek menzilli olmayacaktır, ancak bunlar, sıkı metal halkalardan oluşan bobinler yerine yeni bir prensip doğrultusunda bobinleri çelik şerit sarımıyla üretilecek ve eskilere oranla kısmen daha düşük kalibreli olacaklardır. Dolayısıyla, İngiltere'nin nihayet kaydettiği ilerleme donanmanın ağır silahları ile alakalıdır. Zira teslim etmek isterim ki, İngiliz donanmasında uygulanan gemi mürettebatına ilişkin kayıt sistemi ile insan gücünün disiplini ve eğitimi tamamen olması gerektiği şekildedir. Gemi, filotilla ve skadronların

ihtiyaçlarına karşı donanma yetkililerinin gösterdikleri incelikli ihtimamla da, keza, başka hiçbir devletin uygulaması boy ölçüşemez. Bunun bir örneği olarak, seyir halinde iken bir yangının etkisinden kazanı nasıl korumak gerektiği sorusuna yöneltilmiş olan dikkatlerini gösterebilirim. Tercih edilecek gibi görünen fikir ise, kazanların üzerinde derhal bir çeşit çift katlı güverte inşa ederek bunun katları arasındaki boşluğu su ile yahut mantar benzeri bir elastik madde ile doldurmaktır.

Fransa'nın donanma gücü hakkında söylemem gerekenlere giriş oluşturmak üzere, kısa bir süre önce yaptığım gözlemler esnasında işittiğim resmi açıklamadan bir pasaj nakledeceğim: "Ağızdan yükleme top sürşarj sistemi, tersanelerdeki geleneksel selamlama uygulamaları dışında, Fransız deniz kuvvetlerinde tamamen terk edilmiştir." Esasen Fransız deniz kuvvetlerinde, ağızdan yükleme silahlar, uzunca bir süre evvel kuyruktan sürşarj silahlarla değiştirilmişti ve İngilizler karşısındaki bu üstünlüğe, kanımca bir başka üstünlük daha, mahmuzlamaya yönelik üretildiği açıkça görülen çok sayıdaki gemi avantajı da ilave olunmalıdır. Şimdi, elimdeki mahmuz iyi geliştirilmiş ve en kuvvetli taarruz silahlarından biri olabilir; ancak bunun amaçladığım doğrultuda hakikaten işe yarar olabilmesi için geminin de buna göre özel bir şekilde teçhizatlandırılarak inşa edilmiş olması ve bununla yarışacak bir başka silahlanma da olmaması gerekir. İngiliz hükümetinin kendi hizmetindeki gemilerden sadece iki tanesinde uyguladığı üzere, "mahmuz" taarruzu amacıyla üretilmiş olan bu çeşit gemilerin ağır silahlarla donatılması büyük bir hatadır, zira bu uygulama gemileri donanma içinde hiç karşılamak zorunda kalmayacakları bir vazife üstlenmek durumunda bırakır. Korkutucu silahları, esasen diğer gemileri de bu gemilerle mücadele etmeye yöneltir; ve genel bir harekât dahilinde, gerçek silahları olan pruvalarına bağlı zırh parçalayıcı mahmuzlarının yarattığı önyargı ile kendilerine

yöneltilmiş olan silahlara karşı kendilerini savunabilmeleri de zordur. Düşman gemilerinin hareketini, onların silahlarına karşılık verirken yaratacakları kalın duman tabakası içinde takip etmek zor olacağı için, mahmuzdan istifade etme fırsatını da genellikle kaybederler. Mahmuzlar söz konusu olduğunda, benim önerim, bunların birkaç makineli tüfek dışında ağır silah olarak hiçbir şey taşımaması gerektiği yönündedir, böylece savaş zamanında gemiye komuta edenlerin dikkatleri bu gemilerin esas inşa amacından uzaklaşmamış olacaktır. Savaşta bu mahmuzları kullanmak, fiilen bunlardan yararlanmayı istemek, şu an için bir kanaat meselesidir. Benim kişisel fikrime göre –ki bunu birçok yetkili şahsın da aynen paylaşmakta olduklarını tespit etmiş durumdayım– bu tarz gemiler en üst düzeyde bir hizmet sergileyebilecek durumdadır. Hatta benim kanaatim o ki, bunlardan yararlanmak, kıyıdan savaşan kuyruktan yükleme ağır silahların ve tüfeklerin kullanılmaya başladığı bahriye savaşlarının durumunda bir devrim yaratabilir ve karşı karşıya bir savaş durumunda, tıpkı Sadowa savaşında Prusyalılara zafer kazandırmış olan küçümsenen iğne silahlarla yüz yüze gelen Prusyalılar örneğinde olduğu gibi, gaflet uykusundan acı bir şekilde uyanabilirler. Okurlarımız, düşmanla uğraşmak durumunda olan bir filoya bu mahmuzlarla donatılmış gemilerden kurulu bir skadron eklenmiş olduğunu tahayyül etsin. Böyle bir güç, savaş içindeki her bir hareketi yakından takip ederek lazım geldiği anda harekete geçmeye hazır şekilde elde tutulabilir ve mücadelenin seyri içinde bu çeşit anlar bir şekilde muhakkak ortaya çıkacaktır. Kendini tamamen mücadeleye kaptırmış olan ve düşmanın olduğu kadar kendi silahlarının da dumanı ile etrafı tamamen kaplanmış olan hir geminin, bu korkunç düşmanın saldırısından kaçabilmek üzere zamanında manevra yapabilmek için bir yandan da gözlem yapabiliyor olması gayet zordur. Bu gemilerden iki tanesi birlikte hareket ederek aksi yönlerden

hücuma geçebilir, böylece birinden kaçınmaya çalışan düşman diğerinin saldırı alanına girmiş olacaktır. Yine aynı şekilde, refakatindekilerden ayrı düşmüş ya da motoru arızalanmış olan bir demir zırhlı da mahmuz skadronunun kucağına düşmüş olacak veya direnmesinin bedelini bunların darbesi altında batarak ödeyecektir. Daha uzun uzadıya açıklamama gerek yok; zira iki ya da üç mahmuz eklenmiş olan bir filonun sahip olacağı çok geniş avantajları, manevra gemilerinde tecrübesi olan bir denizci ya da herhangi bir şahıs dahi görebilir. Fransız yetkililerin bir hücum tarzı olarak mahmuzlamanın ehemmiyetine inanmış oldukları besbellidir ve yeni demir zırhlılarının üretiminde bu yönde bir kuvvet kazanmaya bilhassa dikkat etmektedirler. Ben resmi listelerde asgari 14 geminin mahmuzlu olacağının öngörüldüğünü tespit ettim; ve bunların ebatlarını, zırh kaplamalarının ağırlığını ve süratlerini gören biri de, birer savaş gemisi olarak bunların randımanından etkilenmekten kendini alamaz.

Fransız donanmasındaki en iyi özelliğin ne olduğuna dair inancımı böylece ifade ettikten sonra, şimdi de zayıf yönleri hakkındaki fikirlerimi dile getireceğim. Bunların başta geleni, benim kanaatime göre, silahları haddinden fazla yükseğe yerleştirme alışkanlıklarıdır. Hemen bütün Fransız demir zırhlıları silahlarını *barbet* üzerinde yahut da deniz seviyesinin çok üzerinde yerleşik bataryalarda taşır ki bu, seyir halindeki geminin dengesini büyük ölçüde bozan bir tatbikattır. Bir dalga ile bu gemiler öyle bir yalpalamaya başlarlar ki silahlarından istifade etmek neredeyse imkânsız hale gelir. Benim tecrübelerimden çıkan sonuca göre, teçhizatın bu şekildeki bir yerleşim planı, gün gelip Fransızlara çok pahalıya malolabilecek hayati bir hatadır. Şurası da pek tuhaftır ki, İngiltere'deki hal yolu silahları mümkün olduğu nispette aşağı seviyede tutmak iken, Fransa'daki gayretin, bunları gemi yapısının müsaade ettiği nispette yükseğe monte etmek yönünde olduğu

görülmektedir. "Çepeçevre" ateş edebilme prensibi her iki memlekette de tam manasıyla kabul görmektedir; lakin Fransa barbet, turet ve sponson bataryalarının yerleşimini kendi sistemlerine uygun şekilde yaparken, İngilizler bunu deniz seviyesine yakın olacak şekilde lombarlara yerleştirilmiş ve kendi etrafında dönebilen turetlerle çözmek yoluna gitmektedir. Fransa, donanma subaylarının ve denizcilerinin eğitimini mükemmel hale getirmek için elinden gelen her gayreti gösteriyor. Sürekli bir gelişim gösteren ve mahmuzlarla torpido gemilerinin eşlik ettiği skadronlar devamlı deniz üzerindeler ve hiç kuşkum yoktur ki, Fransız demir zırhlılarının cesur bir rol oynayarak en korkutucu düşman durumunda olacağı bir Avrupa savaşında bunlarla karşılanacak bir saldırının talihsiz olması gerekir.

Rusya'nın şu ana kadar inşa etmiş olduğu ya da halihazırda inşa etmekte olduğu devasa demir zırhlıları hakkında söylenecek pek çok şey olmakla beraber ve torpido gemilerinin sayısı itibarıyla tüm deniz güçlerinin en önde geleni Rusya olmasına rağmen, en tehditkâr unsurları *Büyük Pedro* ve iki adet *Popofka* gibi gemiler olan donanmasının çok da korkutucu olduğunu düşünemiyorum. Rus donanması ile alakalı olarak bunun tam aksi yönünde de pek çok şey söylenebilir tabii, özellikle de demir zırhlılarının inşası ve bunların teçhizatı konusunda. Lakin yiğitliklerine ve denizcilik vasıflarına büyük bir saygı duyup hayranlık beslediğim çok sayıdaki Rus deniz subayı ile olan yakınlığım, özel pozisyonum sebebiyle gücendirici olabilecek değerlendirmeler yapmama mani olmakta. Bu sebeple de gözlemlerimi, deniz üzerinde bir düşmanla karşılaşmak için güçlü bir donanmaya sahip olmasa da, Rusya'nın en tehditkâr kıyı savunma sistemine hazırlanmakta nasıl hızlı davrandığı konusu ile sınırlandıracağım. Rusya, hareketli torpidolar konusunda hem Whitehead hem de Lay sistemlerini adapte etmiştir ve özellikle bu silahların kullanımına yönelik olarak imal edilmiş olan küçük gemilerinin sayısı

120'ye ulaşmış olup İngiltere'nin bu tarz gemilerinin sayısı 119'dur. Rusya'nın bu küçük gemilerinden bazıları yakın geçmişte Boğaz'ı geçmekte idiler. Bunların yol alışı iyi olan gemiler olduğu açıkça görülüyor. Bunların hiçbir kömür deposuna uğramadan 1000 mil boyunca istim tutabildikleri ve süratlerinin de saatte 17, 18 deniz mili olduğu söylendi. Bilindiği üzere Rusya, açık denizde düşman mallarına zarar verebileceği bir hücuma da çok yaklaşmıştı. Ulusal filoları Alabamalar'da rol almaya niyetlendi. Şu an için bu güç, makul sürati olan, ancak bu babda olağanüstü özelliklere sahip olmayan dört büyük okyanus istimbotundan müteşekkil. O dönemde gördüğüm kadarıyla bunlar, İngilizlerin herhangi bir kruvazörüyle karşılaştığında kendi gücünün çok üzerinde bir güçle yüz yüze gelmiş olacaktı, ancak hiç şüphesiz ağır yol alan sınıftan istimbotlar da onların harekâtından zarar görecekti.

Almanya, donanma ile alakalı hususlarda geçtiğimiz senelerde muazzam bir gelişme gösterdi. Fransa ile aralarında aniden savaş patlak verdikten sonra artık aynı pozisyonda değil; buna karşılık gelişmeyi aynı hızda devam ettirebilirlerse, çok geçmeden birinci sınıf donanmalar arasında kabul edileceklerdir. Yeni gemiler devamlı surette inşa edilmekte ve hem bunlar hem de önceden denize indirilmiş olanlar dünyanın en mükemmel yahut en azından en güçlü silahlarıyla donatılmakta. Muharebe skadronlarına özel imal edilmiş mahmuzların adapte edilerek eklenmesi hususunda henüz kararlı değillerse de (ki bu bence pek akıllıca değil), Almanların sekiz on tane kadar "zırhlı silah gemisi" adını verdikleri gemileri var ve bunların savunma harekâtında en fazla hizmet görecek gemiler olduğuna da hiç şüphe yok. Alman donanma yetkilileri, filolarının disiplin, eğitim ve genel teşkilatlanma hususlarında donanma güçlerinin başında geldiğini samimiyetle teslim ettikleri İngiltere örneğini takip etmekten sıkıntı duymuyorlar ve hem kendi karasularını, hem de diğer denizleri tam teçhi-

zatlı eğitim gemileri ile muhafaza altına alıyorlar. Ancak Almanya'nın gelişimi, en bariz surette bir savaş silahı olarak geliştirilen torpidolarda görülüyor. Bu bapta Almanya, İngiltere de bir istisna teşkil etmemek üzere, bütün memleketlerin önünde geliyor. Almanlar, Avusturyalıların darbesini ve bütün Avrupa kendilerine gülerken kendi fikirlerine bağlı kalma cesareti gösterip iğne silahları adapte ederek bunun ödülünü nasıl aldıklarını unutmadılar. Dipten doldurulan tüfeklerin kendisinin bir devamı olarak üretildiğini ve hepsinin atası olan bu eski moda tüfeğin, torpido ile kullanıldığında düşmanı yok eden kuvvetli bir araç olabildiğini gördüler. Almanların özel eğitimden geçmiş askerlerinden meydana gelen büyük bir kolordusu var ve sahil savunmasında öylesine mükemmel bir sistem dahilinde teşkilatlanmışlar ki, savaş ilanını takip eden birkaç saat içerisinde limanlarına ve karasularına girilmesi durumunda, yaklaşan düşman genelde tamamen bloke edilebilir. Alman hükümeti Whitehead sistemine ciddiyetle eğilen ilk hükümet oldu, gelişimini de bu istikamette ve şu ana kadar en mükemmel tipteki müteharrik (hareketli) torpido olarak bilinen Schwartzkopf istikametinde devam ettirdi. Sabırlı bir araştırma ve detaylara yönelik yoğun bir dikkatle, Almanlar dahil olacakları bir sonraki savaşta, bilhassa mayınlar ve blokaj söz konusu olduğunda kıymeti net olarak görülecek sonuçlar elde ettiler. Almanların varlığı sebebiyle, torpido savaş tatbikatları artık sadece bir resmigeçit tatbikatı değil. Şiddetli rüzgârlar ve dalgalı deniz, onların en sevdiği şartlar ve torpido subaylarının övünç kaynağı da bir demir zırhlısına, silahlarını kullanamayacağı kadar ağır şartlarda bile hücum edebilecek durumda olmak. İtiraf etmeliyim ki, benim nezdimde torpido, kendine pek güveni olan bazı donanma otoritelerinin müdafaa ettiği üzere, bir hücum silahı değildir.

Avusturya donanmasında iyi vaziyetteki unsurlar nelerdir? Avusturyalı bir ordu mensubu, bir Avusturyalı beye-

fendi gibi görünür; iyi donanımlıdır, efendidir ve yapılması lazım gelen herhangi bir işi yapmaya hazırdır. Avusturya donanmasının şu anki gücünü dört katına çıkarması halinde bunun Avrupa'daki donanma gücünün dengeleri açısından iyi olacağını düşünmekten kendimi alamıyorum. Ancak maalesef Avusturya, gemi inşa hususunda pek az bir yol kat etti, dolayısıyla da günümüzdeki birinci sınıf gemilerin sahip olduğu özellikler söz konusu olduğunda, demir zırhlılarının hepsinin, az ya da çok eksikleri var. Bunlar inşa açısından zayıf ve fakat savaş hattında İngiliz ve Fransız filolarını teşkil edecek olan gemilere kıyasla biraz daha donanımlılar. Ancak Viyana hükümeti donanma gücünü artırmak gerektiğine aymaya başlamış durumda ve hiç şüphem yok ki, pek kısa bir süre zarfında en az bir adet tehditkâr gemi omurgasının döşenmekte olduğu haberini alacağız. Avusturya deniz gücünün çok etkili olan bir yönü *personeli*. Denizcileri, eski Venedik donanmasının insan gücünü teşkil edenlerin soyundan geliyor ve onlarla aynı seviyede sahip oldukları cesaret ve gözü peklik de onlardan başka sadece denizle haşır neşir olan Kuzey Avrupa insanları arasında görülüyor. Bunlar müthiş seviyede eğitimliler ve subayları da, Lissa savaşında ortaya koydukları üzere, gemilerini nasıl idare edeceklerini ve savaştıracaklarını biliyorlar. Yakın tarihte Adriya'da düzenlenen manevralar, Avusturya'nın teşkilatlanma sisteminin mükemmelliğine ve donanma güçlerinin eğitimine dair işaretler için bir örnek olabilir; bu manevralarda, toplamda sadece yedi gün boyunca görevde kalan iki demir zırhlı, kendi ikmalinin yanı sıra aylardır Akdeniz'de seyir halinde olan gelişmiş skadronun ikmalini de sağlamaya muvaffak olmuştur. Esas donanmanın yanı sıra, Avusturya-Macaristan hükümetinin ayrıca Lloyd's şirketi tarafından finanse edilen gemilerden müteşekkil kıymetli bir yedek gücü de mevcuttur. Gemilerin hepsi hafif silahlardan meydana gelen bir cephaneyi taşımaya yetecek kadar kuvvetli olup sa-

vaş zamanında bunlardan düşman mallarının imhasında yahut da son savaştaki Rus istimbotu *Konstantin* örneğindeki gibi nakliye hususunda faydalanılabilir.

İtalya mali taahhütlerini yerine getirmede çok büyük zorluklar yaşarken, bir taraftan da devasa demir zırhlıların ve gayet hantal silahların üretimine muazzam meblağlar harcıyor; bunun yanı sıra, gün geçmiyor ki torpido flotillasına bir ilave daha yapmasın. Esasen İtalya, benim kanaatime göre uygun olan bir yolda ilerlememekle beraber, donanma gücünü İngiltere'ninkinden bile üstün hale getirebilmek için çok büyük çabalar sarfediyor. *Dulio* ve *Dandalo, Italya* ve *Lepanto* gibi öylesine büyük gemiler inşa etmek, bütün yumurtaları aynı sepete koymak gibi eski bir hatanın tekrarı. Bu gemiler muhakkak ki bugüne kadar yüzen gemiler arasında en korkutucu cephaneyi taşımakta, lakin sürşarj düzenlemesi o kadar kifayetsiz ki silahlarından bir tur ateşlemenin yapıldığı müddet zarfında bunlardan yarım düzinesi de düşman tarafından etkisiz hale getirilebilir. *Dulio*'nun birbirini takip eden iki atışı arasında, daha hafif silahlarla donatılmış çevik bir araç, bir hamle ederek kendi ateşli saldırısını gerçekleştirecek zamanı bulabilir ve sonra da hiçbir tehlikeye maruz kalmadan istimgeri gider. Genel olarak sahip olduğu bütün ağır silahları ve savunma düzeniyle, *Dulio* sınıfındaki demir zırhlıların zaptedilemez olduğu hiçbir surette düşünülmemelidir. Bunların belli birkaç noktada ve bilhassa pruva ve kıç çevresinde zafiyetleri vardır, ki bu noktaları hedef alan birkaç isabetli atış bu gemileri kısa zamanda *saf dışı* bırakacaktır. Bu İtalyan gemilerinden biri, diğer hükümetlerin yakın tarihte imal ettiği üç dört huysuz geminin saldırısına maruz kalsa, çok zor anlar yaşar zannediyorum. Bunu savunma teçhizatı ile hücum silahı arasındaki bir müsabaka olarak görürsek, zafer daima ikinciye ait olacaktır; ağır demir zırhlıların pek yakında günü geçmiş kabul edilerek sınırlandırılması ise gayet muhtemeldir. Çok kısa bir za-

man zarfında, uygun savaş gemisi gözüyle bakılacak baştan aşağı yeni bir geminin inşasıyla yeni bir gemi sınıfının ortaya çıkması da epeyce ihtimal dahilindedir; ve bu durumda da, haddini bilmez genç İtalya'ya bu milyonların bu kadar ihtirasla nereye harcanacağını sorarlar.

Şu ana kadar sadece büyük Avrupa güçlerinin filolarından bahsettim. Ancak, her biri kendi yönetiminin kaynaklarına göre bir yapıda olan denizcilikle alakalı diğer hükümetler de kendi donanma teçhizatlarını geliştirmekteler. Danimarka ve Norveç en başta savunma seviyeleriyle alakalılar, bu sebeple de çabalarını torpido gemileri ile teçhizatlı zırhlılarını artırmaya yoğunlaştırdılar. Danimarka'nın donanma yetkilileri, neticeleri pek tatminkâr bulunan bir seri deneyden sonra, tamamen yeni tarzda bir inşada karar kıldılar ve şu anda mahmuzlu ve teçhizatlı bir dizi kubbe güverteli gemi inşa etmekle meşguller. Geminin kalkanını teşkil eden zırhı, seyir halindeki bir yangından motorları ve kazanları koruyabilecek şekilde baştan başa kaplanıyor. Yüksek sürat yapabilen ve mahmuza ilaveten torpido da yüklenecek olan bu gemiler, gayet tehditkâr olacak.

Saygın bir donanmaya sahip olmak hususunda pek hırslı olan diğer bir küçük memleket de Yunanistan. Yunan hükümeti dört adet çok güçlü zırhlı korvet inşa etmeye karar verdi ve bunlar için lazım gelen para bulundu. Şu an özel bir komisyon, Avrupa'nın muhtelif gemi inşaat firmalarından gelen planları ve teklif mektuplarını incelemekte.

Amerika Birleşik Devletleri, benim kanaatime göre, donanması ile alakalı olarak aklı başında ve mantıklı bir yol takip etmekte. Yabancı sulara iyi durumda, büyük ve savaşçı görünümlü korvetler, disiplinle ve ustalıkla yönetilen ağır zırhlı süratli gemiler gönderiyorlar. Bu yolla, donanma *personeli* bir savunma savaşı ve misilleme için gerekli olan eğitimi almış oluyor ki bu en çok da Amerika'nın bir başka deniz gücü ile karşılaşacağı bir savaşa hazırlık ol-

ması bakımından önemli. Amerika'nın tüm ihtiyacı süratli kruvazörler ve torpido gemileri; biri düşmanın gemilerini avlamak, öbürü de demir zırhlıları kendi kıyılarından uzak tutabilmek için. Avrupa'da silahlanma çabası devam ederken, Amerikalılar Avrupa siyaset çevrelerinden ayrı ve uzakta olmaktan gayet memnun bir şekilde hadiseleri soğukkanlılıkla takip edecek lükse sahipler.

Avrupa'daki güçlerin elindeki toplam zırhlı gemi sayısı, şu an inşa edilmekte olanlar da dahil olmak üzere 315; bunlardan 63 tanesi İngiltere'ye ait, 68'i Fransa'nın, 31'i Almanya'nın, 39'u Rusya'nın, 19'u İtalya'nın, 13'ü Avusturya-Macaristan'ın, 19'u Osmanlı İmparatorluğu'nun, 23'ü Hollanda'nın, 20 adedi İsveç ve Norveç'in, dokuz adedi Danimarka'nın, yedisi İspanya'nın, bir adedi Portekiz'in, bir adedi Romanya'nın ve iki adedi de Yunanistan'ın. Ancak şunu da açıklamakta fayda var ki, bu demir zırhlıların hepsi de teçhizatlı zannedilmemelidir; dolayısıyla gemi adedinin fazlalığı her halükârda güçlü bir filoya işaret etmez. Güçlü ya da zayıf filo arasındaki fark gemilerin detaylı incelenmesi ile ortaya çıkar ve bunların izafi güçlerini silah ve zırhları da dahil ederek mukayese etmek, Avrupa'daki donanmaların yukarıdaki cümlede görülen sıralarını değiştirir. Avrupa'daki demir zırhlıların 315 adet olduğu ifade edilmekle beraber, bunların belli bir yüzdesinin, kıymet-i harbiyesi olmayan gemiler olarak nazarı dikkate alınmaması icap eder, ki bunların sayısı önümüzdeki birkaç sene içerisinde çok daha artacaktır. Şu an için, demir zırhlıların sadece 226 adedi hizmete uygun durumdadır. Bunlardan 57'si İngiliz filosuna aittir, 45'i Fransa'nın, 24'ü Almanya'nın, 21'i Rusya'nın, 13'ü İtalya'nın, 10'u Avusturya'nın, 14'ü Osmanlı İmparatorluğu'nun, 18'i Hollanda'nın, sekizi Danimarka'nın, beşi İspanya'nın, sekizi Norveç ve İsveç filosunun, iki adedi Yunanistan'ın ve bir adedi de Portekiz'in filosundadır. Dolayısıyla, fazladan beş gemisi olan Fran-

sa'nın lehinde görünen sayısal farklılığa rağmen, Avrupa'nın birinci sıradaki donanma gücü olarak İngiltere, eski pozisyonunu korumaya hâlâ devam etmektedir. Ancak Fransa da İngiltere ile sıkı bir yarış içindedir ve iki memlekette şu anki donanma gelişim hızları değişmez ise, bundan birkaç sene sonra, Fransa ezeli rakibi ile en azından başa baş pozisyona gelecek yahut onu geçecektir; bugün listelerde bulunan birçok gemi, demode yapıda ve daha fazla hizmet göremez durumda olduğu için devre dışı bırakılırken, şu an inşa edilme safhasında olan demir zırhlıların hepsi o zamana kadar tamamlanarak kendi ordusuna katılmış olacaktır. O tarihlerde Avrupa donanmalarının durumu şu şekilde olacaktır: İngiltere'nin filosunda 47 demir zırhlı, Fransa'nın filosunda 45, Almanya'nın filosunda 23, Rusya'nınkinde 11, Avusturya'nınkinde dokuz, Hollanda'nın filosunda yedi, İtalya'nınkinde sekiz, Osmanlı İmparatorluğu'nun filosunda dokuz ve Danimarka'nın filosunda beş demir zırhlısı olacaktır. Takriben 1890 senesinde, Fransız filosu İngiliz filosuna epeyce denk olacaktır ki bu da, çok değişik menfaatlerini başka yerlerde de kollamak mecburiyetinden dolayı, donanmasının tüm gücünü Kanal'a sevk etmesinin asla mümkün olamayacağını gören İngiliz hükümeti açısından en büyük dikkati icap ettiren bir hadisedir. Esasen İngiltere'nin, gelecekteki dalgalanmaları da geçmişte olduğu gibi yönetebileceğine dair umutları, parlak olmaktan çok uzaktır. Diğer taraftan Almanya da süratle öne çıkmaktadır ve bahsedilen tarihte muhtemelen birinci sınıf bir donanma gücü olarak sadece İngiltere ve Fransa'yı kendine saygı göstermeye mecbur bırakmakla kalmayıp, aynı zamanda deniz üzerinde Baltık güçlere ait bir donanma kombinasyonuna da karşı durabilecektir.

Bu mütalaayı, bütün dünyanın sahip olmak için adeta deliye döndüğü bir donanma silahı hakkında birkaç yorum yapmadan sona erdiremeyeceğim. Bunu yapmaya

biraz yetkim de var, zira belki de, bir filoya komuta ederken torpido gemilerinden kurulu skadronlar tarafından nahoş bir şekilde avlanmış ve sık sık bunların hücumuna uğramış olan Avrupa'daki yegâne insan benim. Rus Harbi esnasında yaşadığım tecrübe benim mevcut torpidoları savunma silahı olarak hakir görmeme sebep oldu ve ben bunların sadece moral etkileri açısından bir kıymete sahip olduklarını düşünmeye başladım. Bu son savaşta, komutam altındaki Osmanlı gemileri muhtelif zamanlarda Spar, Harvey ve Whitehead torpidolarının hücumuna uğradı. Hücumlardan sadece ikisinde muvaffak olabildiler; ve bunlar da tek bir yolla, gemilerini korumak için gereken tedbirleri almak hususunda verilen emirleri savsaklamakla sağlanabildi. Hem Harvey hem de Whitehead Karadeniz'de Rusların yönetimi altında iken, bir keresinde Sohumkale'de ve bir kere de Batum'da olmak üzere iki defa bariz bir şekilde iflas ettiler. Sadece Tuna'da, Spar torpidosu olan bir istimbot, nöbet botları ve seren ya da halatlar için bir "krinolin" muhafızının bulunmaması sayesinde, sadece bir tek seferinde ufak bir cephane gemisini tahrip etmeyi başardı. Whitehead torpidosu haddinden fazla gözlerde büyütülüyor benim düşünceme göre. Hareketleri kontrol edilebilir değil ve bir kere istim tuttuktan sonra her şey istikametin isabetliliğine ve hedefin hareketsiz olmasına bağlı. Tecrübeler gösterdi ki mesafe 500 yardanın üzerinde olursa hiçbir isabet şansı yok ve yaklaşmakta olan bir düşman gemisi bu mesafeye ulaşıncaya kadar alarm durumuna hâlâ geçilmemiş olabilmesi için gözcülüğün de hakikaten pek zayıf olması gerekir.

Cephanesinin bir parçası olarak Whitehead torpidolarını kullanabilmesi için demir zırhlıları buna uygun hale getirmek günümüzde moda olsa da, ben bir an için bile, genel harekâtta daima olduğu üzere, düşmanın yerine kendi refakatindekilerden birini vurmak tehlikesinin ol-

duğu bir savaş nizamında, bunların herhangi bir şekilde gemilerden suya indirilebileceğini tahmin etmiyorum. Ben bunları kullanmayı, sadece başarı ihtimalinin kesin olduğu şartlarda bir torpido indirme fırsatını bekleme lüksü olan özel gemilerle sınırlandırırdım. Dar kanallardan geçiş yapan hücum gemileri için, elektrikli dümen çarkı ile hareketlerinde operatörüne mükemmel bir komuta imkânı vermesinden dolayı Lay torpidolarını, Whitehead'e göre çok daha iyi bir silah olarak mütalaa ediyorum. Mamafih, birkaç sene evvel Boğaz'da gerçekleştirilen tecrübe esnasında görülen icraatlarına nispetle, bunların daha yüksek bir sürat ve daha yüksek seviyede görünmezlik kabiliyetine sahip olmaları lazım. Hakikaten işe yarayan bir motorlu torpido imal etmek için aşağıdaki şartların yerine getirilmesi lazım gelir: Birincisi, yüksek bir sürat kabiliyeti ve bir milden az olmayan etkili bir menzil; ikincisi, görünmezlik yahut da aynı maksada hizmet etmek üzere, Nordenfelt roket veya mermilerinin tesiri ile batmaya karşı garantili bir imalat sistemi; üçüncüsü hareketlerinde mükemmel komuta imkânı ki böylece seyir halindeki bir hedef değişikliği derhal tatbik edilebilir. Bunlara ek olarak, en mühim şartlardan dördüncüsü de, bu torpidoların; Whitehead torpidolarının taşıyabildiğinin en az iki misli pamuk barutu veya dinamit yükleme kapasitesine ve dipte de, zırh kuşağı su kesiminin epey altına doğru genişletilecek gibi görünen demir zırhlılara uygun biçimde daha derinde patlatılabilme kabiliyetine sahip olmalıdır. General Berdau, kendi motorlu torpido sisteminin bu şartların hepsini sağlayacağını beyan etti. Kendisi bir müddet evvel İstanbul'da tecrübeler yapmakta idi ve başaracağına dair güveni de hâlâ tam. Ne bu hususta, ne de mükemmel hale getirmeye çalıştığı sistemle alakalı olarak hiçbir mütalaada bulunmayarak, sadece bahsettiği her şartı yerine getirebilen bir silah geliştirmede hakikaten muvaffak olması gerektiğini ifade et-

mekle yetineceğim, ki bu deniz savaşlarının şartlarını tamamen ve kökten değiştirecektir.

Hobart Paşa'nın Kasım 1884'te
North American Review'da
yayımlanan makalesi
(çeviren: L.E. Sakar)

Deniz Savaşlarında Taarruz ve Müdafaa Sistemleri

Yukarıdaki gibi bir başlık altında yazma sorumluluğunu yüklenmiş olan herhangi bir şahıs büyük ölçüde okuyucularının hoşgörüsüne sığınmak durumundadır, zira deniz savaşlarında takip edilecek en iyi sistemin hakikatte ne olduğu hususunda ve eşit kuvvete sahip iki düşman filosunun adilane bir savaşta karşılaşması halinde neticenin ne olacağı ile alakalı gayet anlaşılmaz söylentiler vardır. 1815'te biten savaştan bu güne kadar asgari düzeyde tecrübe yaşandığı söylenebilir; büyük Amerikan İç Savaşı'nda ise, torpido faaliyetlerini saymazsak, daha başlangıç safhasında olan deniz savaşı neredeyse tek taraflı bir harekât olmuştur. İtalya ile Avusturya-Macaristan arasındaki savaş dahilindeki Lissa karşılaşmasında İtalyan filosu hiç anlaşılmaz şekilde öylesine az bir rol oynamıştır ki, kahraman Amiral Tegetoff savaşı kendi istediği doğrultuda yönetmiştir. Kırım Savaşı diye bilinen savaşta ise Rus filosu, İngiliz ve Fransız skadronlarıyla karşılaşmaya cesaret edemeyerek limanda beklemiştir; ve müttefik filolarının Rus istihkâmlarındaki birkaç beyhude taarruzu haricinde, deniz kuvvetleri hiçbir şey yapmamıştır. Esasen, düşmanın istihkâmına ya da kalelerine taarruz maksadıyla özel olarak imal edilmiş teçhizatlı sığlık gemilerinden, torpido ve havantopu gemilerinden oluşan ezici bir güce sahip olmadıkça, savaş esnasında hiçbir düşman gemisi ortaya çıkmamışken, bir şey yapmış olmak için bekle-

mekle, yahut beyhude zarara uğrayıp iki üç gemi kaybetmekle hiçbir netice elde edilemez. Bu arada, İngiliz ve Fransız filolarının Sivastopol'deki müstahkem mevkilere fiilen taarruz ettiklerini de ifade etmek lazım gelir; ayrıca müttefik kuvvetlerin taarruzu ağır olmuş ve hiçbir netice elde edilmemiş olmasına rağmen filolar çok sayıda adam kaybetmişlerdir. Fransız–Alman savaşında deniz üzerinde hiçbir harekete girişilmemiş, Fransız filosu Alman kalelerine uzaktan bakarak kendini tatmin etmiştir. Şimdi de Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki son savaşa geldik ki, benim anlayamadığım bir sebepten ötürü Rus Baltık filosu kendi karasularının dışına çıkmaya asla yeltenmemiş olduğu için, yine burada da fiilen bir netice elde edebilmiş değiliz. En fazla bahsi geçen ve Amiral Popov ile Bay Reed'in gözdelerinden olan tuhaf biçimli iki yahut üç demir zırhlının burunlarını asla denize uzatmamalarının daha iyi olacağı düşünülmüştür; lakin Sünne ve Batum'u muhafaza etmek, bölükleri, tedarikleri vs taşımak gibi çetin vazifeler üstlenmiş olan bu gemiler Kırım sahillerinde seyrüsefer eylemiş olsa, bunlara asla üçten fazla Osmanlı demir zırhlısı vakfetmek gerekmezdi. Burada Rus demir zırhlılarının komutanlarını suçlamıyorum, ancak benim naçizane kanaatim odur ki, bahsi pek çok geçen bu *Popovska*'lar deniz üzerinde bir düşmanla karşı karşıya gelmeye katiyen uygun değiller. Dolayısıyla, şimdiye kadar, deniz savaşlarına en uygun araç hakkındaki bir tartışmaya temel teşkil edecek ne kadar az tecrübeye sahip olunduğunu böylece gördükten sonra, ben bu hususta sadece şahsi kanaat ve tecrübelerimi arz edebilirim. Mesela İngiltere'nin hiç şüphesiz büyük kruvazörlere, gemilere ihtiyacı vardır ki bunlar sayesinde kolonilerini müdafaa edebilsin. Bunlar, ağır kaplamalı demir zırhlılar mı, yoksa ağır silahlarla donatılmış, süratli ahşap gemiler mi olmalıdır? Gemiler ahşap olacak ise, bunların da çok mütenasip kompartımanlardan oluşması lazım gelir ki isabet alarak

delinmesi halinde bir veya iki kompartıman su ile dolsa dahi gemi batmamalıdır.

Tanımış olduğum en zeki deniz subaylarından olan Amiral Farragut ile bu sual çerçevesinde birçok sohbetimiz oldu, ki kendisi bu ikinci çeşitten gemilerin en iyisi olduğu kanaatindedir. Ancak ben hâlâ, bir devletin demir zırhlılardan müteşekkil bir filoya sahip olması halinde, sadece ahşap gemilere sahip olan diğer devletlerin bu filo ile eşit şartlarda karşı karşıya gelebileceğini tasavvur edemiyorum. Tartışma çerçevesinde demir zırhlı gemilerin mutlak bir ihtiyaç olduğunu farz edersek, şöyle bir soru çıkıyor karşımıza: "Modern savaşlara, hangi çeşit demir zırhlı en iyi adapte olur?" Böyle bir soru karşısında ilk ele alınacak unsur, zannederim ki "sürat"tir; ikincisi manevra kabiliyetidir; üçüncüsü yol alış vasıflarıdır; ve dördüncüsü de, geminin, düşmanın ağır silahları, torpidoları ve mahmuzları tarafından mümkün olduğunca en az seviyede görülür ya da tespit edilir olmasıdır. Müstahkem mevkilere taarruzda (ki bunun kara kuvvetleri ile güçbirliği esnasındaki hedef saptırma atışları haricinde modası geçmiş olduğunu zannediyorum), bu sıraladığımız hususların hepsi –belki bir tek üçüncüsü hariç tutularak– çok mühimdir. Şimdi, ilk gerekli hususu ele aldığımızda, uzman olan birçok şahıs 'küçük ve kısa gemilerle sürat elde edemezsiniz' diyecektir. Herkesin yorumuna sonsuz saygı duymakla beraber, ben bu hususta onlardan ayrı düşmeyi göze almak mecburiyetindeyim. Kanaatimce bu sadece motorun beygir gücü ve geminin *sualtı* bölümünün biçimi meselesidir. Osmanlıların bazı küçük nezaret (gözlem) botlarının büyük fırkateynlerden daha iyi sürat yapabildiklerini gördüm. İkinci olarak, manevra kabiliyeti bahis mevzuu olduğunda, kısa bir geminin uzun olanına göre ne kadar kolay manevra yapabildiğini bütün denizciler bilir; ve günümüzde âdet olduğu üzere gemilerin aşırı teçhizat ve en ağır kalibre silahlar yüklenmiş oldukları vakit de, küçük bir

gemi, amiyane olabilecek bir tabirle, hoplayıp zıplayıp etrafında dolanarak uzun gemiye tur bindirecek, hantallığı sebebiyle silahları kendisini takip edemediği anlarda büyük gemiye atış yapacak ve mahmuzlarıyla onu dürtükleyecek olduğu için, esasen büyük geminin kaybedilmesinden endişe duyarım. Mesela, iki veya üç küçük nezaret gemisinin, kendilerinin dört katı irilikte bir fırkateyne taarruz ettiğini farz edin; bunlar, fırkateyni ele geçiremeseler bile, Amerikalıların tabiriyle büyük geminin "kâbusu olacaklardır". Üçüncü sırada yol alış vasıflarını zikretmiştik. Benim nezaret gemileriyle bazı tecrübelerim oldu, mesela İngiliz şirketlerinin Osmanlı donanması için inşa etmiş olduğu, fribordu yüksek olan, sabit bataryalarında 18 tonluk silah taşıyabilen ve omurga hizasından ateş etme kabiliyetine sahip olan nezaret botlarıyla. Gayet muhalif hava şartlarında 14 ay müddetle bulunduğum Karadeniz'de, bu tipteki birkaç bot da komutam altında idi; bunların ağır fırkateynlere nispetle, kötü hava şartlarında da en az iyi hava şartlarındaki kadar iyi yol aldıklarını tespit ettim; ve sürat mevzubahis olduğunda ise bunlar fırkateynlerden daha üstündüler. Dördüncü hususa, yani gemilerin düşmana mümkün olduğu nispette az görünür olması mevzuuna geldik. Küçük gemilerin bu avantaja sahip olduğu hususu itiraz kabul etmez, sadece top atış teknikleri manasında değil ve fakat büyük hedefleri vurmanın küçüklere nispetle çok daha kolay olduğu yeni icat edilmiş olan savaş silahlarının kullanıldığı torpido atışlarıyla da alakalı olarak. Bu yorumlara, muazzam filolara sahip olan İngiltere'yi de dahil eder şekilde ulaşmak süphesiz ki pek zordur; ve bunlar daha küçük donanmalar için muteber olan tezlerdir. Bu memleketin, seyir halinde olduğu sonsuz denizlerdeki ticaretini ve bayrağını koruyabilmesi için her sınıftan gemiye sahip olması şarttır; ancak ben misal olarak Amerika'yı ele alacak ve soracağım: bir deniz gücü olarak onur ve şöhretini muhafaza edebilmesi için bu memleketin ne

çeşit bir donanmaya ihtiyacı vardır? Savaş zamanında Amerika'nın ilk düşüncesi, gayet tabii olarak, muazzam limanlarının emniyeti olacaktır; ve hükümetten savaş izni almış maceraperest korsan gemileri de (ki muhakkak işin içinde olacaklardır) düşmanı tahrip etmek maksadıyla donatılmış ise, bunlar savaş kuralları dahilinde hareket etmeyeceklerdir. Görünen odur ki, Amerika'nın ihtiyacı olan şey, atak ve süratli, ağır silahlarla donatılmış demir zırhlılardır, ki günün her saatinde ve her mevsimde seri hareket edebilsin ve abluka yaratan düşman skadronunu taciz edebilme kabiliyetinde olsunlar. Bunların hemen yanı başına, yeni, korkutucu ve moral kırıcı bir silah olan torpido da eklenmelidir, ve ben şahsen, bir Amerikan limanı için, torpido gemilerinden müteşekkil küçük ve etkin bir skadron haricinde, kendi sularını bahsettiğim şekilde koruyabilmesini sağlayacak olan başka hiçbir abluka kuvveti tahayyül edemiyorum. Burada, iç alandaki gemiler fırsatları bekleme ve taarruz zamanlarını seçebilme durumunda iken, ablukayı teşkil eden skadronun her daim alesta olması lazım geldiği de hatırda tutulmalıdır. Torpidoların henüz emekleme çağında olduğu günlerde, Charleston'da, Birleşik Devletler tarafında hiçbir çeşitten tek bir geminin dahi kalmadığını, düşmanın birbiri ardınca gelen gece taarruzlarının, bu limandan hareketle denize açılan Amerikan abluka filolarını mahvettiğini ve henüz gelişme çağını tamamlamamış olan torpidoların ne kadar büyük bir hasar yaratabildiğini birçok şahıs hâlâ hatırlıyor olmalıdır.

Bana Amerika ile ilgili fikir beyan etme şansı verilse, "New York ve Boston benzeri müstahkem limanların her birinde üç veya dört küçük nezaret botu, bir veya iki düzine torpidobotu bulundurulması halinde, vatandaşları, gece yataklarında rahat rahat uyurlar" derdim; hakikaten de, liman dışında bulunan düşman gemilerinin müretteba-tından çok daha rahat uyurlar. Nezaret botundan kastım, fribordu yüksek olup sabit bataryalarda monte edilmiş

dört silahı olan gemilerdir (tonajı aşağı yukarı 1200 ton civarı olan). Yüksek fribord dememin sebebi şudur ki, bu gemiler hava şartları ne olursa olsun denize açılabileceklerdir; buna karşılık, denizdeki operasyonlarda kötü hava şartlarının hep sebep olduğu üzere âtıl pozisyonda olan düşman gemileri böyle bir hareket kabiliyetinden mahrum olacaktır. Tavsiye edeceğim gemiler, Osmanlı Hükümeti için *Thames Iron-Works* ve *Messrs.* Samuda on Thames şirketleri tarafından üretilmiş olan ve maliyeti, silahlar dahil takriben 125.000 İngiliz Sterlini olan botlardır; dolayısıyla *Inflexible* benzeri iri kıyım bir deniz canavarının fiyatına bunlardan beş tane alınabilir.

Şimdi de, Amiral Farragut'un, demir zırhlıların yerini önünde sonunda ağır silahlarla donatılmış ahşap gemilerin alacağı hususundaki teşhisine kısaca atıfta bulunacağım. Bir denizci olarak kaybına bütün dünyanın üzüntü duyduğu bu yürekli amiral, bu hususdaki kanaatini birkaç sene evvel ifade etmişti. O günden bu tarafa, Farragut'un mahkûm ettiği tarzdaki demir zırhlı fırkateynlerin yerini *Inflexible* ile aynı sınıfa mensup ve yine öyle devasa olan gemiler almakta, ki bunların sürati, demir yahut ahşap olup şu ana kadar yüzdürülmüş olan en süratli araçlar kadar yüksek. Şimdi şu husus gayet açık olmalıdır ki, uzun menzilli atışlarda ahşap gemiler, düşmanı için demirden bir gemi kadar tahripkâr ve denizdeki seyir kabiliyeti açısından muhtemelen onlardan daha üstün olsa da, düşmanını ele geçirebilmesi için evvela ona yakın bir mahale gelmesi lazımdır; ki durum böyle olduğunda, bir zırhla muhafaza altına alınmış olan gemi sadece daha tesirli bir hale gelmekle kalmayacak ve fakat yakın mesafede, mahmuzlama gücü ve muazzam ağırlığı ile, çok büyük ihtimalle bizzat üstün gelen gemi olacaktır. Dolayısıyla, korkarım ki, halihazırda demirden pek vazgeçebilmiş değiliz, ancak yine de teslim etmem gerekir ki, deniz üzerinde seyreden demir zırhlı gemilerde esaslı bir değişiklik yapmak mecburiyeti ile karşı

karşıya kalmamız gayet muhtemeldir. İngiltere Hükümeti ve İngiliz donanmasındaki şahıslar tamamen farkında ki sadece bordası demir zırhlı gemilerinin bazıları, hatta neredeyse tamamı, işe yaramazdır –zira öncelikle, bunlar seneler evvel imal edilmiştir ve zırhları bugün imal edilmiş ya da edilmekte olan devasa gemilerle yarışmak için çok ince olduğundan, zırhlı oldukları halde pek az kullanılmaktadır; ve İngiliz halkı da esas olarak düşmana hakikaten gözdağı verecek hususiyetlerdeki *Inflexible* ve *Thunderer* sınıfından olan gemilere güven duymaktadır. Bunların atışa karşı muhafazalı güverteleri muazzam bir avantajdır; ancak uzun direkleri veya gelişmiş teçhizatları yoktur ve pervanelerine bir şey takılıverdiği anda, ne kadar küçük bir gemisi olursa olsun, karşılarındaki düşmanın insafına kalırlar. Bu gemiler, daha birkaç sene evvel bahsi geçtiğinde kulağa masal gibi gelen ileri silahlarla donatılmıştır. Muazzam süratleri vardır ve neredeyse 20 gün boyunca tamyol seyretmelerine yetecek kömür taşıyabilirler. Ama maliyetleri korkunçtur. Diğer hükümetler gibi, İngiliz Hükümeti'nin de şu gerçeğe gözü açılmaya başladı ki gelecekte donanmalar dünyasında, *gemi* dendiğinde küçük ve ağır silahlarla donatılmış demir zırhlılar anlaşılacaktır. Bu gemiler, benim muhakkak gerekli dediğim hususiyetlere sahiptir –ki bunlar sürat, ağır silahlar, seyir kalitesi ve hızlı manevra kabiliyetidir. Ve son olarak da, bunlar gayet tasarrufludur. Hayatta olsa, dostum Amiral Farragut'un da, donanma mimarisindeki şu değişiklik teklifi hususunda aynı kanaati paylaşacağını düşünmekten kendimi alamıyorum: Bilhassa ticari gemi konvoylarında kullanılmak üzere ve düşman mallarını taciz için belli sayıda süratli ahşap kruvazörün gerekli olduğunu görmezden gelmiyorum; ancak, dünya demir zırh hususunda ısrarlı olacaksa ve herkes de zırh kaplamada karar kıldıysa, o zaman da ne kadar gemi varsa hepsinin zırhla kaplanması gerekir, aksi takdirde zırhı olmayanın kaburgası yarılacaktır.

Deniz savaşlarına en uygun demir zırhlı sınıfı hususunda naçizane kanaatimi arz ettikten sonra, şimdi de donanmaların mücadelesi açısından gelecekteki savaşların nasıl ifa edileceği ve düşman mallarının nasıl tahrip edileceği ile alakalı kanaatlerimi ifade etmek cüretini göstereceğim, ki bunlardan ikincisi düşmanı en can alıcı noktasından, yani hazinesinden vuracaktır. Bu iki hususun birincisi ile alakalı olarak, eline bir fırsat geçtiği anda düşman filosunun nasıl düşürüleceğini gösterebilecek şekilde –tabiatıyla şu andakilerin de olduğu üzere– tepeden tırnağa bilgiyle donanmış başkomutanları olan ve kıran kırana mücadele etmeye baş koymuş iki filonun açık denizde karşı karşıya geldiğini farz edelim. Bunların düşündüğü ve ifade ettiği şeyler ise çift sıra, tek sıra, tek koldan, çift koldan ve benzeri mefhumlar olacaktır. Ancak, Sayın Bay Kumandan, karşınızdaki düşman bütün savaş planını sizden evvel hazırlamış durumdadır –mahmuzlar, torpidolar ve diğer bütün öldürücü icatlar hazırdır; başkomutanları da muhtemelen savaş konseyini toplayacak ve önceden hazırlanmış olan plan dahilinde filoları da düşman üzerine kalkacaktır. Düşmanları, bir suni savaşta olduğu gibi, sessiz ve beklemede kalırsa ne âlâ; lakin kendileri (düşman) taarruz sistemlerini de hazır etmişlerdir; ve daha savaş beş dakika bile devam etmemişken, bütün planların *bozulması gerekir*, başkomutan işaretleri görülmez yahut dikkate alınmaz, her şey bir anda arapsaçına döner; gemiler durmadan kendi kardeşlerini mahmuzlar, torpidolar yanlış yönde ya da yanlış zamanda ilerler ve sonuçta ne olacağını da kimse kestiremez. Ben sık sık oturur, "bir düşman filosuyla karşı karşıya kaldığımda ne yapmalıyım" diye saatlerce düşünürdüm (Osmanlı filosuna kumanda ederken) ve nihayet çoğu hadisenin tesadüfler bahsine bağlı olduğu neticesine vardım. Bugünlerde haddinden fazla nazariyat var –başkaca neye tutunabiliriz, onu da bilmiyorum hâlâ– fazlasıyla hesap kitap, belki de haddinden fazla bilim var denizci-

lerin beyninde. Ben kendi hesabıma, ilk evvela yapılması gereken şeyin kaptanların seçimine azami dikkat sarfetmek, onlara itimat etmek ve bir deniz harekâtında onları daha ziyade kendi inisiyatifleri ile baş başa bırakmak olduğuna inandım. Başlangıç safhası için iyi hazmedilmiş bir planın tatbikini tasvip etmediğimi söylemiyorum; ancak bu planların, hava durumunun hassas ölçümünden istifade edildiği, iyi denizci olmanın savaşı yarı yarıya kazandırdığı yelkenli gemilerin zamanında olduğu gibi bugün de başarıyla devam ettirilebileceğinden şüphe duymaktayım. Her bir demir zırhlı kaptanının, kendi gemisini, başkumandanı hiç hesaba katmadan müdafaa etmesi lazım geleceğini düşünmekten kendimi alamıyorum. Ve hepsinden önemlisi de, bir filo başkumandanı, gemilerini birbirine çok yakın mesafelerde mevzilendirmekten kaçınmalıdır. Dover'i terk eden Alman filosunun başına gelen ve bütün dünyanın çok iyi bildiği vahim kazadan evvel, bir gün, yüksek rütbeli bir İngiliz subayı çok iyi bir söz söylemişti. Almanların, filolarını yakın düzende seyrettirmek gibi tehlikeli bir âdetleri vardır. Bahsettiğim İngiliz subayına Alman filosuna taarruz etmek mecburiyetinde kalsa nasıl bir yol takip edeceği sorulduğunda demişti ki: "Yakın düzende manevra yaparken çok kısa bir zaman zarfında birbirleri ile çarpışacaklarından emin olduğum için, onları kendi hallerine bırakmam icap eder." Dolayısıyla, kanaatim odur ki, başkumandan tarafından verilen emir, "Açık düzen, şahsi mesuliyet ve her komutana hareket serbestisi" olmalıdır. Düşmanı mahmuzlayarak yok etmek gerektiğine canı gönülden inanan çok sayıda deniz subayı vardır. Onlar için söyleyebileceğim tek şey şudur: "Fikriniz nazariyatta iyidir, lakin bunun karşılıklı oynanan iki kişilik bir oyun olduğunu da hatırınızda tutun." Düşmanınız hasar aldığında mahmuzunuzdan her şekilde istifade edin; zannımca tüm filolar mahmuzlu gemilerin eşlik ve koruması altında olmalıdır ki bunlar düşman gemilerinden biri ha-

sar alıncaya kadar beklemeli ve sonra da hasarlı gemiye mahmuzuyla derhal bindirmelidir. Bu çeşit gemilerdeki silahlar neredeyse lüzumsuzdur. Meseleyi özetlemek gerekirse, zannediyorum bir başkumandanın düsturu şu olmalıdır: "Gemilerini mümkün olduğunca elinde tutmaya bak ve beri tarafını da iyi kaptanlara, cesur mürettebata, iyi çalışan silahlara ve Takdir-i İlâhi'ye bırak."

Şimdi de düşmanın malına zarar vermek mevzuuna gelelim, ki bunu yapabilme kabiliyeti, bir savaş içinde en büyük ehemmiyeti haizdir. Bu işin üstesinden gelebilmek için uzun menzilli silahları olan süratli gemiler lazımdır; okyanus üzerinde yol alan kıymetli kargolara genellikle savaş gemileri eşlik eder ve bahsettiğimiz süratli gemilerin konvoya müdahale edebilmeleri için paldır küldür hareket etmeleri gerekir ki konvoyundan geride kalan bir gemiye ve saireye taarruz edip onu ele geçirebilsinler; ve konvoya eşlik eden savaş gemileri peşine düştüğü vakit de üstün süratleri ile bundan kaçıp kurtulabilmeleri lazım gelir. Ben bundan, savaş zamanında kıymetli kargo taşımak için yüksek sürat yapabilen buharlıların kullanılacağını anlıyorum; bu bana, uygulanabilecek yegâne plan olarak görünüyor ve aynı zamanda, böyle bir vazife üstlenmiş olan gemi bir limandan ötekine süratle tamyol ilerlerken yakıt tasarrufu yapmak mecburiyetindeki kruvazör de yatıp ağır seyreden bir av bekleyecektir. Bu başlık altına girebilecek delillerden biri de Amerikan İç Savaşı esnasında abluka skadronları arasından geçerek Amerikalılardan kaçmış olan İngiliz gemileridir. Bu durumlar için dumansız kömür de çok elzemdir, aksi takdirde seyir halindeki bir gemi genellikle 20, 30 mil uzaklıktan görülebilir.

"Bahren muhasara" ve yahut "abluka" ile alakalı olarak da bir şey söylemek isterim. Milletlerarası kanunlar çerçevesinde, onaya ve kayda alınması için, ablukanın randımanlı olması lazım gelir; bu kanunu kimler yaptı ise artık –muhtemelen pek parlak avukatlardır ama– bu ko-

nuda gayet cahiller. Ablukalarla benim gibi tecrübesi olan herhangi bir şahıs, en iyi bir filo ve en becerikli organizasyonla meydana getirilmiş bile olsa, kelimenin tam manasıyla randımanlı bir abluka kurmanın ne kadar imkânsız olduğunu bilir; ve "randımanlı abluka" derken ne kastedildiği ne kadar çabuk ortaya konursa o kadar iyi olur. Son savaşta, ganimetlerle alakalı olarak, Osmanlı Devleti ile Rusya arasında tuhaf bir ihtilaf vuku buldu. Gemileri, taburları taşımak, mühimmat nakletmek ve sair vazifelerle Sünne ve Batum'un müdafaası ile meşgul olduğu için, Osmanlı filosunun kumandanı Rus limanlarının ablukası gibi bir maksatla daimi bir vazifeye gemi ayıramadı; dolayısıyla düşündü ki Karadeniz'in tüm ticareti Avrupa yolunda İstanbul Boğazı'ndan geçmek zorundadır, gemilerin bu yoldan geçişine mani olmak esasen Rus limanları için bir abluka olacaktır. Bu yaklaşımda bir iki Avrupa hükümeti de hemfikir oldu, lakin "randımanlı" kelimesinin gayet bulanık manasını yahut genel kabulünü dikkate alan öteki hükümetler duruma itiraz ederek Rus limanlarından gelerek Boğaz girişinde ele geçirilen gemilerin ganimet olduğunu kabullenmeyi reddettiler. Tabii bu gayet acayip bir durumdu. Ancak yine de hatırlanmalıdır ki, Amerikan savaşında Güney limanlarının ablukasından kaçan gemiler, Batı Hint Adaları'na –milli karasularının sınırı olan– üç milden daha yakın bir mesafedeki açık denizlerde takip edilerek bir kısmı ele geçirildi. Abluka kanununda bazı değişiklikler yapılması gerekir, bilhassa da "Abluka olarak kabul edilebilmesi için, bir muhasara randımanlı olmalıdır" ifadesi değiştirilmelidir, aksi takdirde bundan sonra mümkün olan en büyük ihtilaflar ortaya çıkacaktır. Son savaşta Rus limanını terk ederken, zihnimde, torpidolardan istifade ederek bir abluka meydana getirmek, yani torpidoları açıkta mevzilenmiş düşmanın dış hattında yerleştirmek fikri uyandı; ancak maalesef, bana sağlanan tedarik dahilinde, bunu yapabilmek için gereken vasıtalara sahip de-

ğildim. Merak ederim, böyle bir plan "randımanlı abluka" olarak kabul görür müydü acaba? Şundan epeyce eminim ki, şayet torpidolar şu anki tatbikatlardaki durumlarına göre daha ileri bir hatta ilerletilmiş olsalar, Amerikalılar da, Amerika'nın Kuzey ve Güney eyaletleri arasındaki son iç savaşta, temastaki torpidoları Charleston ve Wilmington limanlarından daha uzakta yerleştirirdi ve böylece de muvaffakiyetle sonuçlanabilecek abluka yarmaların önü bir anda kesilmiş olurdu.

Şimdi de, tüm düşünen adamların kafasını karıştıran günümüzün büyük meselesi hakkında birkaç söz söylemek isterim. Kastettiğim, torpido meselesidir. Modern savaşın bu korkunç ve cesaret kırıcı silahları kendilerinden beklendiği üzere tahrip rolü mü oynayacaktır, yoksa, kendilerini hareketten büyük ölçüde alıkoyarak donduran müdafaa alanındaki ihtiyaçları mı karşılayacaktır? Tecrübelerim bana bunların küçümsenmemesi lazım geldiğini söylüyor, zira torpidoların adı geçtiği anda, en olgun ve en cesur denizcilerin dahi tir tir titrediklerini gördüm. Okurlara bunlarla alakalı bazı tecrübelerimi aktaracağım; bunlar çok engin olmasa da, muhtemelen birçok şahsın yaşadığı tecrübeden fazladır. Bu makalenin başında da söylediğim gibi, Ruslar muhteşem filolarını Akdeniz'e salıp Osmanlı donanmasının skadronlarıyla problemler yaşamayı pek akıllıca bulmadılar. Karadeniz'deki limanlarını riske atmaya yetecek kadar büyük bir güce sahip değillerdi, bu sebeple, orada torpidolarıyla taarruz durumunda olmakta karar kıldılar ve bütün savaş müddetince Osmanlı filolarına her çeşitten torpido ile, fasılasız hücum ettiler. Tuna'da, spar torpidosu yüklü küçük bir gambotu tahrip etmeye muvaffak oldular (teslim etmek gerekir ki, kötü bir gözcülük ifa edilirken); ve Sünne ağzında, bu defa kendine haddinden fazla güvenen bir kaptan sebebiyle yine benzer bir araç tahrip edildi, ki bu kaptan, düşmanı günlerdir manevrada olup temasa duyarlı çok sayıda torpido yerleştir-

miş olduğu halde deniz üzerinde bir Rus filotillasının peşine düşmüştü; tabiatıyla bu araç da kendisi için hazırlanmış olan tuzağa düşerek havaya uçtu. Ancak Tuna'da bile, Rus torpido hücumlarında iflas üstüne iflas yaşandı; ve Karadeniz'de, çok sayıda ağır ve dikkatle organize edilmiş taarruz düzenlenmesine rağmen, bunların hiçbirinde herhangi bir Osmanlı aracı hasar almamıştır. İlk hücum, demir atmış durumdaki dört Osmanlı gemisinin bulunduğu Tuna'nın Sünne ağzı açığında geldi; torpido hücumlarına karşı alınan tedbirler, gemilerin etrafında bir kordon oluşturacak şekilde dizili botlar ve skadronun yarım mil önünde yerleştirilmiş bir istimbot idi. Botlarda hafif silahlar, silahlı askerler vs bulunmaktaydı ve gemilerde de mitralyözler ile küpeşteye monte edilmiş sahra topları vardı; ve bir atak olabileceği kısmen tahmin edildiği için gözetleme işi sıkı tutuluyordu. Yedeğine beş torpido almış bir Rus buharlısı, karanlık bastırdıktan kısa bir vakit sonra Odessa'dan ayrılmış olmalıydı. Osmanlı skadronuna on mil kadar yaklaştığında, botlar korumalarından ayrılarak yollarına devam etmişler ve sahibi olan Tuna Denizcilik Komisyonu'nun tarafsızlığına binaen ışıkları yanmakta olan Sünne (Sulina) ağzındaki fener sayesinde Osmanlı gemilerine yaklaşmakta hiç güçlük çekmemişlerdi. Bir mil kadar yakına veya nezaret istimbotlarının kendilerini göreceği veya işiteceği bir mesafeye kadar cesurane bir şekilde gelmişlerdi; fark edildikleri vakit evvela gözetlemedekiler alarm verdi ve sonra da atışlar başladı. Ancak, bir torpido istimbotu nezaret botlarının çemberini aşmayı başardı ve onların arasından cesur bir şekilde geçerek en baştaki Osmanlı gemisine kadar geldi. Ne olduğunu kimse tam olarak bilmiyor, ama birden ne olduysa, botun pruva serenindeki torpido birden hiçbir tarafa zarar vermeden gümledi gitti; torpidobotu da alabora oldu ve dibi boyladı. Botun, suda dağınık halde yüzmekte olan kumandan subayı ve tüm mürettebatı denizden toplandı tabii. Diğer torpido-

botlarının başına ne geldiği ise meçhul. Bazıları bir başka botun daha karambolde battığını söylemekte; ancak Rusya'nın raporlarında diğer dört botun, buharlı eskort tarafından tekrar yedeğe alınarak Odessa'ya döndüğü kaydedilmiş. Seyir halindeki yahut Karadeniz'de bir sebeple demirli bulunan Osmanlı skadronlarına, spar torpidosu ile mücehhez buharlı yüzerlerden birkaç taarruz daha oldu; taarruz edenlerin bazısı demirli, bazıları seyir halinde idi –hepsinin neticesi aynı oldu, yani fiyasko.

Bunların en kayda değer olanı, Çerkezistan kıyısındaki Sohumkale'de demir atmış halde yatan tek bir zırhlı harp gemisindeki dört torpidonun taarruzu idi. Torpidobotlarını taşıyan buharlı, açık denizde uzun bir yol katetmiş ve gece bastırdıktan sonra yanaşmıştı. Sonra gayet enteresan bir şekilde, gece yarısına yakın bir vakitte ay tutulması vuku buldu. Uyanık Moskoflar bu hadisenin sebep olduğu geçici karanlıktan istifade ederek, ayın tamamen gözden kaybolduğu ve zifiri karanlığın ortalığı kapladığı anda torpido gemilerini seçtikleri kurbanın üstüne yolladılar. Lakin Osmanlı kumandan da gayet eşit şartlara sahipti: Botları her daim olduğu üzere gemisinin etrafında döne döne nöbet tutmaktaydı ve hepsine torpido sparları olarak kullanılan hareketli bumbaları da giydirilmişti. Ne yazık ki Osmanlılarda hiç torpido yoktu. Torpidobotları yaklaşırken, üzerlerine, Osmanlı botlarından ve demirli haldeki gemiden müthiş bir ateş açıldı. Yine tıpkı Sünne'de olduğu üzere, muazzam bir keşmekeş oldu; kumandanları ya aklını kaçırdı, yahut da üzerlerine açılan ateşi çok sıcak buldular herhalde, hangisi doğrudur bilemem. Emin olduğum bir tek şey varsa o da torpidobotlarından birinin silahını ateşlediği ve buna rağmen neticede sadece duman ve su çıktığıdır; esasen bu su Osmanlı gemisinin güvertesini ıslattı, ancak bir hasara sebebiyet vermedi. Tutulan ayın yüzü tamamen açılmazdan evvel taarruz sona erdi ve buharlı haykırdı: "*Sauve qui peut!*" (Kurtarabildi-

ğinizi kurtarın!) Zırhlının üzerinde bir çizik bile yoktu ve fakat birkaç gün sonra Rus gazetelerinde şöyle bir haber gördük: "*Deniz subaylarımızın muhteşem başarısı: Bir Türk demir zırhlısı imha edildi!*"; ve bir sonraki gün de *Gazette*'de piskopos nişanı ya da benzeri üstün nişanlarla taltif edilen subayların uzun bir listesi bulunmaktaydı. Bu bana Rusya'nın zafer boruları eşliğindeki büyük kutlamalarını hatırlattı; "*Türk demir zırhlısı püskürtüldü ve neredeyse bir Rus ticari buharlısı tarafından ele geçiriliyordu*" başlığı altında bu cansiparane hareket uzun uzadıya anlatılıyordu: Rus ticaret gemisi denizcilerinin yivli silahları keskin nişanlarla İngiliz subayları gibi giyinmiş adamları nasıl da birbiri ardınca avlamış, ticaret gemisinin güvertelerinde oluk oluk kanlar nasıl akıyormuş vs, vs. Burada da yine birçok piskopos nişanı dağıtılmıştı ve cesur fatihlerin göğsünde bir küme yıldız ışıldıyordu. Bu seferki hadise ise, *hakikatte* şöyle gelişmişti: Güvertesinde ağır silahlar yüklenmiş haldeki bir Osmanlı nezaret botu, bu silahları teslim edeceği Sünne'ye gitmek üzere İstanbul'dan geçiş yapıyordu. Belli bir mesafe uzaklıkta bir buharlı Rus ticaret gemisi gördü ki bunların âdeti, Sivastopol ya da Odessa'dan hareket ettikten sonra yollarına çıkan Osmanlı ticaret gemilerini tahrip etmektir. Söylediğimiz şekilde yüklü olan ve bir ya da iki defa da peşindeki gemiye atış yapan Osmanlı gemisi yarım saat müddetle takip edildi ve bu atışlar da üst güvertesinde monte edilmiş bir uzun hafif silahla gayet cesurane bir şekilde karşılandı. Bu silahla yapılan bir atış hakikaten de Osmanlı gemisinin bacasına isabet etti; bunu takiben Rus ticaret gemisi, tabana kuvvet gözden kayboldu. "*Voilà tout!*" (Hepsi bu!) Ancak, kahraman düşmanlarımızın "koyun olmadığı için keçiyle iktifa ederek" verdikleri şeref payelerini de küçümsememiz lazım gelir –ve hakiki fırsatlarla karşı karşıya geldikleri vakit cidden kahramandırlar. Bunu da hiç kimse inkâr edemez.

Şimdi tekrar torpido savaşlarındaki tecrübelerime geri dönüyorum, ki zannımca bunlar, okurlar için Rus böbürlenmeleri ile alakalı küçük anekdotlarımdan daha enteresan olacaktır. Kullanmakta oldukları ve iyi bir nezaret imkânı sağlayan direkli torpidoların fayda sağlamayacağını anlayan Rus Hükümeti daha şiddetli bir mil-torpido veya Whitehead torpidosu kullanmak hususunda karar almıştır. Yaklaşık 1000 yarda uzaklıktan nişan alabilen bu silahın ufukta bir düşman gemisi bulunduğu anda tabiatıyla son derece öldürücü bir etki yapacağı düşünülmüştür; ancak, mukabil atış yapmayan veya salınmayarak en ideal hareketsiz pozisyonda duran bir hedefe ateş etmenin, yahut da moda ifade ile zihni açık olarak ateş etmenin, her türlü tedbiri almış, mukavemet kabiliyeti olan ve taarruzdan kaçabilecek bir uzaklıkta bulunan tamamen uyanık haldeki düşmana ateş etmekten ne kadar farklı olduğu görülecektir. Bir seferinde, önümde uzanan Karadeniz'de birkaç gemi ile seyir halinde idim ki Batum'da demirli filoyu hedef alan iyi planlanmış bir taarruz hazırlığı olduğuna dair bir istihbarat aldım. Osmanlı gemilerinin emniyetine göz kulak olmak üzere derhal o mahale gittim. Varışımdan iki üç gece sonra, şimdi size tasvire çalışacağım taarruz gerçekleşti. Osmanlı muhafız botları savaş gemisinin takriben 400 yarda önünde nöbet yüzüşündeydiler ve açık deniz istikametinde sabit duruşlarını kürekle sağlayan bu botların kıçtan kıyıya doğru çekilmekte olduklarını da ifade etmeliyim. Ne talihsizliktir ki, bize elektrik lambaları sağlanmamıştı ve hepsi Tuna'ya vazifeli gönderilmiş olduğu için buharlı gemimiz de yoktu. Takriben gece yarısı, zifir gibi ve sisli gecenin içinde muhafız botları karanlığın içinde bir şeyin hareket ettiğine dair alarm verdi. Suyun üzerindeki roket benzeri bir şeyin demirlemiş gemiye doğru karanlığı yararak hızla gelmekte olduğu görülüp zor bela alarm verilmişti ki, bir tane daha ve bir tane daha. Botlar derhal geri çağrıldı ve bu esrarengiz makinelerle ay-

nı istikametteki gemilerden karanlığın içine ağır bir ateş açıldı. Şimdi görelim bakalım bu şeyler neymiş ve ne işe yararmış. Bunlar bizim gemilere, liman dışındaki bir gemiden, gemilerden, yahut botlardan fırlatılmış olan Whitehead veya mil-torpidolar imiş. İlki demir zırhlılardan birine, kıçtaki zincirbaşının –takkeli adamın takkesi gibi– en üstte bulunan takke bölümüne isabet etti, *infilak etmedi*, fakat hızla çarpıp sekerek olduğu gibi kıyıya düştü; ve sonradan bulunup teşhis edildi ki söylediğimiz gibi, bir mil-torpidodur. İkincisi, bayrak gemisinin bordası yakınından süratle teğet geçerek kıç zincirine çarpınca, zinciri çelik gibi tıraşlayıp parlattı ve kıyıya düştü, ki o da, hiç bozulmamış halde, sonradan ele geçti. Üçüncüsü suyun altında bir yerde kayboldu ve o günden sonra bir daha da görülmedi. Bana beş tane atıldığı söylendi, ama buna dair hiçbir delilim yok. Şimdi niye diye sorarım; böylesine iyi organize edilmiş, hedef tespitinde böyle başarılı, böylesine yeni icatların tedarik edilebildiği bir taarruzda, sorarım, "Niye muvaffak olunmaz?"

Bu mevzu ile alakalı olarak çeşitli kanaatler var. Bazıları Ruslar emniyet pimlerini çıkarmayı ihmal ettiği için torpidoların horoz emniyetinde kaldığını söylüyor. Bütün bu olan biten, Batum'da demirli 11 gemiden müteşekkil Osmanlı skadronunu göz açıp kapayıncaya kadar havaya uçuracak böylesine mükellef bir planın tatbikinde büyük bir hata yapıldığına işaret ediyor. Şimdi de ben, bunun niye fiyaskoyla neticelendiğine dair naçizane kanaatimi arz edeyim. Evvela, Batum'u bulabilmek kolay bir hadise değildir; ne görünen bir ışık, ne gece vakti fark edilecek bir işaret yoktur; bu tuhaf küçük limanın sırtını kapatan yüksek dağlar düzlük alanı neredeyse fark edilmesi imkânsız bir hale getirmektedir; mesafeler gayet aldatıcıdır; pek derin suların sesinden başka ses yoktur ve o gece de, dip tayini ile (ki seslere karşı uyanık olan kılavuzun büyük yardımcısıdır) tüm bu zorlukların üstesinden gelmek gerek-

mekteydi. Peşi sıra, buharlılar limandan belli bir mesafe uzaklığa gönderilmeliydi ve keza bunlar da uygun taarruz pozisyonunu buluncaya kadar uzun müddet sessizce hareket ederek araştırma yapmalı idi. Yer tayini yapabilmek için uğraşmaktan yorgun düşen subaylar ve mürettebat nihayet kendilerini bir direk ormanının karşısında buldular. Kıyıya bu kadar yakın mesafede yerleşmiş karanlık zırhlı gövdeler karanın gölgesi altında gizlenmişti. Bir veya iki muhafız botunun karanlıkta kendileri ile kurbanları arasında vızıldadığı görüldüğünden, taarruz edecekleri düşmanın gözetleme yaptığı ortadaydı. Dolayısıyla, nihayet ateş açtılar ve şanslarını denemiş oldular. Muvaffakiyetsizlik meselesinin bir dereceye kadar halli buymuş gibi geliyor bana. Ancak, öyleyse bile, neden torpidolar hedeflerine çarptıkları vakit patlamadılar? Bu benim için bir muamma. Torpidoları İstanbul'a vardıkları vakit inceleyen fen adamları bunların patlaması için lazım gelen hazırlığın yapılmadığını beyan ettiler –yani horoz emniyeti pozisyonunda imişler; lakin, torpidolar ilmi bir gözle resmi incelemeye alınmadan evvel birçok meraklı şahıs tarafından kurcalanmış olduğu için, bu teşhis çok büyük ölçüde bir faraziye olmaktan ileri gitmez. Burada yine gayet net bir torpido taarruzu fiyaskosu ile karşı karşıyayız; ve bu yeni icat ve tehlikeli silahın doğru sevk ve idare metodunun ihmalinden mi, yahut da başka bir sebepten mi kaynaklanmış olduğuna dair faraziyeleri okurlara bırakıyorum. Ben kendilerine hadiseleri olduğu gibi naklettim ve böylece meseleyi bir kenara bırakırken bu yeni savaş metodunun randımanı ile alakalı olarak aşağıdaki mütalaalarda bulunacağım.

Torpidonun gelecek deniz savaşı üzerinde nasıl bir tesiri olacağı hususunda, başka birçok şahıs gibi benim de aklım pek karışık. Zannediyorum iyi bir gözetleme ile ve bütün ufku (bir kısmını değil –bu *en* tehlikelisidir) gündüz gibi aydınlatacak şekilde yerleştirilmiş elektrik ışıkları ile (ve

bunu, şu anki aydınlatma sisteminde bazı değişiklikler yaparak sağlayabilmek ihtimal dahilindedir), bir torpido taarruzu, daha doğrusu demirli halde yatan gemilere karşı düzenlenecek başarılı bir torpido taarruzu önlenebilir. Keza gemilerin etrafındaki ağlar da, hiç şüphesiz, en büyük faydayı sağlayacaktır. Ben tekrar, demirlemiş haldeki gemilere döneceğim. Ancak okurlar "Seyir halindeki gemiler ne olacak?" diye soracaklardır. Ben ise bu noktada, abluka kurmuş bir skadronun, abluka altındaki limandan, abluka altındakilerin seçtikleri zaman ve hava şartlarında fırlayan çok sayıda torpido gemisi tarafından korkunç bir şekilde tahrip olabileceğini düşünmek riskini göze alırım.

Ve o zaman da tekrar sorarım, torpidoların bir deniz çarpışmasındaki yeri nedir? Günümüzde birçok gemi öylesine mücehhez ki, bunlar silah olarak iskelelerinden torpido ateşleyebilmekte ya da bunu yapabilecekmiş gibi bir hava yaratmakta. Ben bu sistemin mükemmel seviyeye getirilebileceğini pek zannetmiyorum, ancak öyle bile olsa, düşman yerine bir dostu vurmak tehlikesi daima olacaktır, zira gelecekteki bir savaşta filoların birbiri ile karşılaşması halinde gemiler bir oraya bir buraya birbirini geçip duracak ve tam bir keşmekeş ortaya çıkacaktır.

Bana bu durumun torpidolar için olduğu kadar ateş emri ve mermi için de geçerli olduğu söylenecektir; ancak torpidolar oynamak için çok daha tehlikeli bir silahtır. Denmişti ki spar torpidosu taşıyan torpidobotları savaş esnasında alçaltılarak düşman üzerine gönderilebilir. Bu bana, tatbik edilebilir bir plan gibi görünüyor; ancak Amerikan savaş gemilerinde olduğu gibi bir geminin bir yanındaki çıkma spar torpidolarının daha iyi olacağını düşünmekten de kendimi alamıyorum.

Bir müdafaa silahı olarak kullanılabilecek başka bir sınıf torpido daha var ki, ben bunlardan, gelecek savaşlarda çok istifade edileceğini düşünüyorum. Bahsettiğim silah, zeminde sabitlenmiş, yahut yüzeye kâfi derecede ya-

kın olacak şekilde demirlenmiş bulunan ve bir geminin kendisine çarpması halinde infilak eden torpidodur. Bu torpidolar daha ziyade Avrupa'da kullanılmakta. Ancak bunların tabya silahlarının ya da yüzer bataryaların koruması altında olması icap eder, aksi takdirde bunlar sessizce yaklaşan düşman tarafından kolayca ele geçirilebilir. Kara torpidosu kıyıdaki bir bataryaya bağlı olduğu kablo ile ateşlenir; keza bunun da çok tesirli bir şekilde muhafazaya ihtiyacı vardır, aksi halde izolasyonunun bozulması halinde bağlantı kablosu toprak yüzeyine çıkarak kopabilir. Bataryaların koruması altında oldukları zaman dahi, bu yukarıdaki sebepten ötürü tahrip olurlar. Torpidoların gücünün teste tabi tutulduğu daha başka birçok cihet vardır; lakin bu yeni icat tahrip silahının gücü hakkında net bir fikre sahip olabilmek için, biraz hakiki savaş tecrübesi lazımdır.

Harvey yahut avcı torpidosundan bahsetmedim, zira bunların kıymetine pek büyük bir itimadım yok; ancak bunların ehliyeti hususunda başkaca fikirler olabileceği için, bu mevzuda da birkaç kelime edeceğim. Harvey torpidolarından başlarsak, ben bu icadın maharetini kabule gayet hazırdım ve gayet tabii bunu gönderen makamın da, fikrini kabul ettirinceye kadar epeyce başı ağrıdı. Şimdi bu Harvey torpidosu öyle bir silah ki, taarruz edebilmesi için, hedefindeki geminin önceden belli bir pozisyon alması lazım geliyor. Hasarlı olduğu için ya da başka bir sebepten, kıpırdayamaz durumda olan bir gemi üzerinde Harvey torpidolarının öldürücü bir tesiri olabileceğini tamamen anlayabiliyorum; ancak o durumda olan bir gemiden bile, bir karşı taarruzdan neredeyse emin olarak, Harvey torpidolarıyla mücehhez olan gemiye ateş açılabilir. Bu torpido tasvirinin ne manaya geldiğini herkes bilir; dolayısıyla, çok özel durumlar haricinde işe yaramaz olduğu hükmüyle bu torpidoyu zihnimden atıyorum. Diğer torpido, takip esnasında kullanılması tavsiye edilen bir silah olup takip

edilen gemiden denize indirilmesi öngörülüyor ve öyle bir proje dahilinde imal edilmiş ki, kendisi bir çubukla birbirine bağlı hale getirilmiş ve aralarında on ayak mesafe bulunan iki can simidinin altına yerleştirildiği vakit takip eden geminin pruvasına dolaşarak onu havaya uçuruyor. Bu teçhizatın muvaffak olma şansı o kadar az ki, zannederim kendisini işe yaramaz addedebiliriz. İnanıyorum ki geminin yan lombarlarından torpido ateşlemek gibi bir fikir de vardır. Bu, geminin yan tarafına yerleştirilmiş ateşleyicilerle yapılır ki torpidolar bunların üzerinde bulunan ve özel olarak hazırlanmış bir yuvadan dışarı, yani denize fırlatılır. Ancak anladığım o ki, yüzer haldeki geminin geçişi esnasında geminin suya yaptığı etki, bir şekilde torpidoya tesir eder ve bu da dalıştan sonra torpidonun yönünü bozar diye düşünüldüğünden bu sistemin muvaffakiyetinden şu ana kadar hep şüphe duyulmuş.

Şimdi de, torpidolara karşı en iyi müdafaa metodunun ne olduğu hususundaki bazı şahsi fikirlerimi açıklamaya gayret edeceğim. Lazım gelen teçhizattan mahrum olan Osmanlı Donanması, en ilkel ve adiyyeden müdafaa metodlarını tatbik etmek mecburiyetinde olmuştur. Demirlemiş halde yatan gemiler için, direk torpidosu ya da spar torpidosu ile mücehhez botlara karşı uygulanacak en iyi plan bence demir tarafında botlardan bir kordon oluşturmaktır, ve her bir botu bir sonrakine bağlı tutan bu hafif yüzer kabloyu çözmek ya da kesebilmek için lazım gelen her şey de hazır bulundurulmalıdır. Yarım hatta bir düzine spar torpidobotunun bir skadronun gemilerine aniden hücum ettiğini düşünün; bu kordon münasip şekilde yerleştirilmiş ise ve savaş gemisinin pruva ve kıç tarafındaki buharlılardan iyi bir gözetleme yapılıyorsa bunlar asla muvaffak olamayacaklardır. Hatta torpidobotlarından biri gecenin karanlığından istifade ederek bu kordona bir dalış yapsa bile iplere dolanacak ve iki yanındaki botlardan biri tarafından tutulacaktır. Böylece, bir skadrona taarruz

eden torpidobotlarının yaratacağı tehlike ile alakalı zannı bertaraf ediyorum.

Şimdi çok daha ciddi bir meseleye geldik: Gemilere öldürücü Whitehead torpidolarıyla taarruz edilmesi. Demirlemiş haldeki gemilerin, kendilerini bu taarruza karşı müdafaa edebilmeleri için iyi elektrikli ışıldaklar ile korunuyor olmaları lazımdır, ki bu taarruz için yaklaşan gemilerin görünmesini sağlar. Keza bunların da etraflarında kablo ağı bulunmalı ve sürat yapabilen buharlı gemiler de yaklaşan düşmana kendi taarruzlarını düzenlemek üzere etrafta dolanıyor olmalıdır. Whitehead torpidoları ile mücehhez Thornecraft tipi buharlı gemilerle yapılan bir taarruzu savuşturmak üzere birçok şey yapılabilir. Yine de, azami dikkat ile tedbirlerin tam zamanında alınmış olması lazımdır.

Abluka kuran skadrona karşı, abluka altındaki limandan hızla çıkış yapacak botların ani taarruzunun yaratacağı tehlikenin büyüklüğünden zaten bahsettim. Bu vakada gemiler seyir halindeyse, bir muhafaza olarak ağlar kullanılamaz; dolayısıyla, ufkun aydınlatılması ve sağlam bir gözetleme haricinde bir müdafaa yolu kalmaz.

Zannederim, deniz savaşına adapte edilmeye en uygun gemi sınıfları bahsindeki bütün meselelere böylece temas etmiş oldum; sadece tek bir sınıfı hariç tuttum, ki o da en son sırada gelmekle beraber diğerlerinden hiçbir surette eksik olmayan bir ehemmiyete sahiptir. Kastettiğim, nakliye hizmetleridir. Bu hizmette hiçbir millet İngiltere kadar iyi tedarikli değildir, hatta inanıyorum ki, noksanlıklar, İngiliz gemilerinde dahi gayet hayati âmillerden biridir. İngiliz gemilerinin muhteşem süratleri olduğu doğrudur, kömür için bir sürü depoları, çok sayıda bölüğü nakledebilecek yerleri, havalandırması iyi olan güverteleri vardır; ancak kanaatimce, bunlar olması gerektiği şekilde teçhizatlandırılmış değildir. Her nakliye gemisinde dört veya altı adet en büyük boy Krupp silahı olması gerektiğine işaret

etmek durumundayım. Bu silahlar, herhangi bir demir zırhlıya ilaveten uzun top mermileri ile de başa çıkabilirler ve takip edilmeleri halinde, güvertelerini yan yatırarak düşmanı taciz edebilirler, belki halat takımı düşman pervanesine dolanacak bir spar fırlatabilirler ve saire. Krupp silahları dedim, zira bunlar bana daha hafif göründü ve malumatım dahilindeki bütün silahlar arasında, bunların menzili ağırlıklarına nispetle daha uzun. Ancak talebimiz, uzun menzilli, uzun ve hafif silahlardır. Bu çeşit silahların neler yapabileceğinin bir delili olarak da Rusya ile Osmanlı Devleti arasındaki son savaşta, boydan boya uzun menzilli Krupp silahları monte edilmiş derme çatma Rus ticaret buharlılarının Osmanlı ticaret gemilerini tahrip etmek üzere Karadeniz'de sık sık maceraya atıldıklarını ifade edeceğim; ve demir zırhlılar peşlerine düştüğü vakit de, bunlar kolayca kaçabilmekteydi.

Bu kanaatlerimi arz ederken haddimi aşmadığıma inanıyorum. Büyük çapta fiili hizmet esnasında kazanılmış tecrübelerimin şekillendirdiği şahsi fikriyatımı ifade ettim sadece.

Hobart Paşa'nın,
Kasım-Aralık 1878'de
North American Review'da
yayımlanan makalesi
(çeviren: L.E. Sakar.)

Torpidoların Gelişimi

Torpido terimini ilk kez bir deniz saldırı patlayıcısı olarak kullanan kişi, 19. yüzyılın başındaki ilk buharlı gemi tasarımcılarından Amerikalı mucit ve mühendis Robert Fulton'du. Aslında günümüz mayınlarına benzeyen ilk torpidoları Kırım Savaşı'nda Ruslar kullanmıştı. Ancak bu ilkel torpidolar, içinde birkaç kilo barut bulunan ve basit bir fünye temasıyla tetiklenen büyük fıçılardan ibaretti. Bugünkü anlamında kendiliğinden hareket eden torpidoların ortaya çıkması Amerikan İç Savaşı sonrasındadır. 1866'da Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'ndaki Fiume tersanesinde çalışan İngiliz mühendis Robert Whitehead ve Giovanni Luppis, *Minenschiff* adı verilen ilk torpidoyu tasarlayarak üretmişlerdi. Whitehead devlet desteği de alarak ilk torpido fabrikasını açtı. 1870'te torpidoların menzili 914 metreye, hızı 6 knot'a kadar çıktı. Fabrika 1881'de torpidoları on değişik ülkeye ihraç etmeye başladı.

'93 Harbi olarak da bilinen 1877-78 Osmanlı–Rus Savaşı'nda Rus donanması torpidoları önemli silahlarından biri olarak kullanmaya başladı. 1877'de Osmanlı silahlı vapuru *İntibah*, torpido atışıyla batırılmıştı. Ruslar torpido hücumu için tasarlanmış torpidobotlar kullanarak Osmanlı gemilerini Tuna ağzı ve Karadeniz'de batırmayı başarmışlardı. Hobart Paşa da torpidolarla bu sırada tanışmıştı. Savaş sırasında Batum limanında sahile patlamadan çıkan bir torpido, İstanbul tersanesine getirilip sökülünce Whitehead'in silahının sırları açığa çıkmıştı.

Aynı günlerde özellikle geceleri hareket edecek küçük ve hızlı botların torpidolarla silahlandırılması halinde zırhlı gemiler için ne kadar tehlikeli olabileceğinin anlaşılması üzerine 1878 yılında *Lightning* adlı ilk torpidobot İngiltere'de denize indirildi. Böylece ucuz ve etkin bir silah olan torpido kısa sürede dünyaya yayıldı.

Kısa sürede Whitehead'in yavaş ve küçük silahı elektrik motoruyla yüksek hız yapan ve en az 15 kiloluk savaş başlığı taşıyan ölümcül bir araca dönüştü. Ancak torpido en önemli çıkışını 19. yüzyıl sonunda yeni yeni olgunlaşan denizaltılarla yaptı. Denizaltılar torpido atışı için en ideal platform olarak görünüyordu. 1880'lerin sonunda Osmanlı Devleti tarafından satın alınan *Nordenfelt II (Abdülmecid) ve Nordenfelt III (Abdülhamid)* denizaltıları, (fotoğrafı için bkz. 296) Haliç ve İzmit açıklarında torpidoyla deneme atışları yaptılar. Osmanlı sularındaki bu denemeleri izleyenler, bir denizaltıdan torpido atılarak hedefin vurulmasına ilk kez şahit oldular. Ancak torpidonun tekneden ayrılmasının ardından denge sorunu yaşanması Osmanlıların uzun bir süre denizaltılara soğuk bakmasına yol açtı.

Ancak torpidolar önemini koruyordu. 1897'de Sırp asıllı fizikçi ve mucit Nikola Tesla uzaktan kumanda edilebilen bir teknenin patentini aldı ve ardından uzaktan kontrol edilebilen torpido yapılabileceğini gösterdi. Birinci Dünya Savaşı'na giden süreçte denizaltılar ve torpidolar ne denli yıkıcı araçlar olduklarını milyonlarca ton tutarında savaş ve ticaret gemisi batırmaktaki başarılarıyla gösterdiler.* Torpido Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra da gelişmeye devam etti. 1920'lerin sonlarında Japonlar "Type 93" denilen torpidoları kullanmaya başladılar. Bu silah sı-

* Çanakkale Savaşı'nda torpidoların etkili biçimde kullanımı için bkz. O. Hersing, *Çanakkale Denizaltı Savaşı*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. basım, İstanbul, 2009.

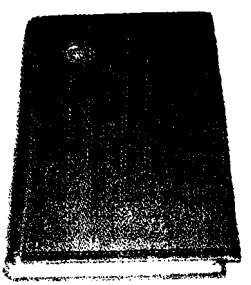
vı oksijenle çalıştığı için neredeyse ardında hiç iz bırakmıyor, diğer torpidolardan üç kat fazla uzun menzile gidebiliyordu. İkinci Dünya Savaşı'nda ise Almanlar pervane seslerini izleyip hedefi vuran akustik torpidoların; metal gövdelerin manyetik alanı ile tetiklenip patlayan manyetik torpidoların; önceden belirlenmiş manevraları yaparak ilerleyen gyro-torpidoların ilk örneklerini geliştirdiler.

Bu arada limanlardaki ağ engellerini aşmak için balıkadamlar tarafından kullanılan küçük torpidolarla hem İtalyanlar, hem İngilizler, hem de Japonlar önemli başarılar elde etti. İtalyanlar "Maaile" adını verdikleri adamlı torpidolarıyla İskenderiye'de İngilizlerin iki büyük dretnotunu savaş dışı bıraktı.*

Soğuk Savaş sırasında fırlatıldıkları gemiden telle kontrol edilen, sonar ile hedefini bulabilen akıllı torpidolar geliştirildi; torpidolara nükleer başlıklar takıldı. İlk üretiminden bugüne 150 yıla yakın zaman geçmiş olan torpidolar hâlâ her türlü savaş gemisine karşı en etkin silah olarak tanımlanıyor.

* Bu konuda daha fazla bilgi için bkz. *Adamlı Torpidolar-Edip Şehsuvaroğlu'nun İkinci Dünya Savaşı Anıları*, yay. haz. K. Şarman, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. baskı, İstanbul, 2006.

Albüm



Hobart Paşa'nın ölümünden iki yıl önce yazmaya başladığı ve 'Sketches From My Life' *adıyla basılan anıları.*
(1886'daki ilk baskının yayınevi kopyası)



Hobart Paşa'nın İstanbul Haydarpaşa'da yer alan İngiliz Mezarlığı'ndaki kabri.



Hobart Paşa'nın kitabının kapağında yer alan smokinli fotoğrafı, göğsünde Osmanlı nişanı görünüyor.





Hobart Paşa'nın Osmanlı Donanması'nda görev yaptığı dönemin sonunda Haliç'te donanma. Önde, yeni satın alınan Abdülhamid *denizaltısı Nordenfelt II).*



Hobart Paşa'nın Rusçuk'taki ofisinde onunla görüşmek için bekleyenler.

Kaynakça

Kitaplar

1877-1878 Osmanlı-Rus Seferinde Osmanlı Kumandanları, çev. Halil Rüşdü, İstanbul, 1329 (1913).

Zırhlı Devrimde Deniz Muharebeleri, İstanbul, 1937.

Besbelli, Saim *1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı (Deniz Harekatı)*, Ankara, 1977.

(Erden), Ali Fuat, *Osmanlı-Rus Seferi*, İstanbul, 1326 (1910).

Gülen, Nejat, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, İstanbul, 1988.

Güleryüz, Ahmet – B. Langensiepen, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, İstanbul, 2000.

Hobart Pasha, *Sketches From My Life*, First Publisher Issue, Londra, 1886

Hobart Pasha, *Sketches From My Life - Blockade-Running, Slaver-Hunting, and War and Sport in Turkey*, yay. haz. Horace Kephart, New York, 1915.

Hobart Paşa, *Yadigar-ı Hayatım*, çev. Giridî Mehmed Aziz Efendi, İstanbul, 1304 (1887).

Kerr, Paul, *The Crimean War*, Londra, 1997.

King, J. W., *War-Ships of Europe*, Portsmouth, 1878.

(Kurtoğlu), Fevzi, *1853-1855 Türk-Rus Harbi ve Kırım Seferi*, İstanbul, 1927.

Kurtoğlu, Fevzi, *1877-1878 Türk-Rus Harbi ve Deniz Harekatı*, İstanbul, 1935

Millman, Richard, *Britain and the Eastern Question (1875-1878)*, Oxford, 1979.

Mozgefsky, *Rus Karadeniz Filosu Tarihi*, yay. haz. Fevzi Kurtoğlu, İstanbul, 1935.

Ollier, Edmund, *Cassell's Illustrated History of the Russo-Turkish War*, I, Londra, 1878 .

Otay, Oğuz, *Efendi Kaptan Kurtar Bizi - Mesudiye Zırhlısı*, İstanbul, 2005.

Örenç, Ali Fuat, *Yakındönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Ada*, İstanbul, 2006.
Öztuna, Yılmaz, *Resimlerle 93 Harbi – 1877-78 Türk-Rus Savaşı*, İstanbul, 1969.
Öztuncay, Bahattin , B. Taşkın, E. Pekin, *Dersaadet'in Fotoğrafçıları*, İstanbul, 2003.
Rüstow, W., *Der Orientalische Krieg 1877-1878*, Zürih, 1878.
Slade, Sir Adolphus (Müşavir Paşa), *Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması ile Yaptığı Karadeniz Seferi*, çev. A. R. Seyfioğlu, İstanbul, 1945.
Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, yay. haz. Nurcan Bal, İstanbul, 2003.
Şehsuvaroğlu, Haluk, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul, 1945.
Woods, Sir Henry F., *Türkiye Anıları -Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl (1869-1909)*, çev. Fahri Çoker, İstanbul, 1976.

Makaleler
"L'Amiral Hobart Pacha-Commandant de la flotte de la mer Noire", *La Guerre D'Orient*, 1877.
Bourne, Kenneth, "İngiltere ve Girit Sorunu-1866-1869", çev. Yuluğ Tekin Kurat, *Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi* (I, 1963).
Çoker, Fahri, "Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Hareketleri", *Tarih ve Toplum* (Kasım 1987).
"Hasan Rahmi Paşa'nın Hatıraları", *Hayat Tarih Mecmuası* (Ağustos 1972).
Noyan, Bahri, "Hobart Paşa'ya Dair", *Hayat Tarih Mecmuası* (Nisan 1970).
Şehsuvaroğlu, Haluk, "Abdülaziz Zamanında Ordu ve Donanma", *Resimli Tarih Mecmuası* (XXXII, 1952).
Oeland, Glenn "Hunley", *National Geographic*, Temmuz 2002.

Süreli Yayınlar
Donanma Dergisi (Temmuz 1931).
The Graphic, 20 Kasım 1884 (Osmanlı donanması).
The Graphic, 10 Ekim 1885 (Denizaltıların denenişi).
The Graphic, 4 Mayıs 1877 (Osmanlı Donanmasının Büyükdere önlerindeki resmi).
The Graphic, 6 Kasım 1877 (Hobart Paşa'nın Tuna'da Rus esiri sorgulaması).

The Graphic, 1 Aralık 1884 (Hobart Paşa'nın Anadolu'daki avlarından görüntüler).
Harper's Weekly, 12 Eylül 1877 ile 1864-66 arasındaki çeşitli sayılar (Amerikan İç Savaşı)
The Illustrated London News, 12 Mayıs 1877 (Hobart Paşa kapak illutrasyonu- 'Commander of the Turkish Fleet').
The Illustrated London News, 10 Haziran 1877. (Torpidolar ve torpidobotlar üzerine)
The Illustrated London News, 8 Ekim 1883. (Türk zırhlısı güvertesinde Osmanlı amirali)
Le Monde Illustre, 10 Nisan 1877 (Hobart Paşa gravür-büst).
La Nature Dergisi, 5 Nisan 1886 (Nordenfelt denizaltıları).
The New York Times, 20 Haziran 1886 (Hobart Paşa'nın ölüm haberi).
Tasvir-i Efkar, 1 Ocak 1869 (Hobart Paşa'nın maiyetindeki *Ertuğrul* gemisi hakkında).
Tasvir-i Efkar, 6 Eylül 1869 (Londra'da yaptırılan iki zırhlı geminin çabuk bitirilerek İstanbul'a gönderilmesinin orada bulunan Hobart Paşa'ya emredildiğine dair haber).

Arşivler

Deniz Müzesi Arşivi
Asar-ı Tevfik, Avnillah, Lütf-i Celil, İzzeddin, Mesudiye, Feth-i Bülend gemilerine dair çeşitli belgeler.
Başbakanlık Osmanlı Arşivi
Girit Donanma-yı Hümayunu Kumandanı Hobart Paşa'nın Telgrafnamesi Hakkında", 1285 (1869), İ..MTZ.GR.. no: 12/359.
"Girit cezirесinde emniyet ve asayişin iadesiyle Dersaadet'e avdeti hakkında Hobart Paşa'nın Sadaret'e arizası", HR.TO. 1869, no: 451/38.
"Erkan-ı Harbiye Bahriye Reisi Hobart Paşa'nın tabiiyet-i Saltanat-ı Seniyye'ye kabulü hakkında kaleme alınan mazbatanın takdimi", 1298 (1882), Y.A.RES. no: 9/92.
"Feriklik rütbesi ihsan buyurulan Hobart Paşa'nın teşekkür arizası", 1869, HR.TO. no: 451/30.
"İtalya'da vefat eden Hobart Paşa'nın naaşının Haydarpaşa'daki İngiliz Makberesi'ne defnedilmek üzere *Necid* vapuruyla Dersaadet'e getirilmesi", 1303 (1886) İ.DH. 992 no: 193/7.
"Yunan Hükümeti talip olduğu halde, sahibi olduğu torpidoları düşük fiyatla Devlet-i Aliyye'ye satmak isteyen Mister White

Hed'in teklifinin değerlendirilmesi gerektiği hakkında", 1882, Y.A..HUS. no: 1/82.

İnternet

www.civilwarhome.com/navalintro.htm–(Amerikan İç Savaşı hakkında).

www.nationalarchives.gov.uk/A2A/records; (Lord Vere Henry Hobart (1818-1875); Hobart Paşa'nın kardeşi, Osmanlı Bankası Direktörü (1861-72) hakkında).

Dizin

93 Harbi 143, 148, 168, 208, 209, 210, 215, 290

Abdülaziz (Sultan) 234
Abdülhamit II 210
Abdülmecit 203
abluka
- filosu 50, 66, 78, 85, 90, 91, 97, 98, 100, 119
- yarma 50, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 82, 83, 84, 88, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 103, 104, 105, 107, 108, 109, 110, 117, 118, 119, 120, 121, 126, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 148, 154, 189, 232, 242, 243, 244, 245, 271, 278
ablukacı gemi 68, 71
Abo limanı 58
Adriya 258
Afrika 31, 32, 36, 37, 43, 47, 173
Afrikalı 39
Ahmet Muhtar Paşa 209
Ahmet Paşa 216
Akdeniz 52, 53, 59, 140, 208, 214, 258, 278
Akka 213, 226
Alabama 199, 201
Aland 204
- adaları 57
alaylı reis 249
Albert (Prens) 51, 52
Albert yatı 52, 153
Aleksandr II 205
Âli Paşa 232
Alman filosu 275
Almanya 208, 256, 257, 261, 262
Amélie (Kıraliçe) 51
Amerika 36, 43, 62, 81, 83, 102, 114, 121, 189, 199, 244, 249, 260, 261, 270, 271, 278
Amerika Birleşik Devletleri (ABD) 64, 71, 89, 114, 115, 127, 199, 200, 260
- İç Savaşı 64, 71, 89, 115
- Kongresi 114
Amerikan İç Savaşı 63, 91, 105, 135, 199, 200, 201, 242, 243, 276, 290
Amerika Konfedere Devletleri 199
Amerika suları 81
Amerikalı
- denizci 108
- kaptan 83
- misyoner 187, 188
- subay 98, 121
Amerikan
- Birliği 75
- filosu 66
- Hükümeti 110, 111, 117
- İç Savaşı 50, 63, 91, 105, 135, 199, 200, 201, 232, 242, 243, 267, 276, 290 (ayrıca bkz. ABD İç Savaşı)
- kruvazörü 63, 64, 99, 108

Amirallik Dairesi 4, 51, 133, 140
Amirallik Mahkemesi 109
Anadolu 156, 170, 171, 172, 173, 175, 176, 180, 206, 207, 210, 217, 236
- filosu 206, 207
Anadolu Kavağı 175
And dağları 22
Anglo-Sakson 250
Antonelli (Kardinal) 54
Anzak çıkartması 239
Arap 84, 184, 185, 186, 187, 190, 191
Ardahan 160
Arif Paşa 226
Arjantin Cumhuriyeti 23
Arkadi 207, 213, 232
Arkadion (Yunan abluka yarıcı) 207
Arkansas 200
Armstrong topu 136, 160
Arnavutluk 143, 214
Asar-ı Şevket korveti 210, 216, 217
Asar-ı Tevfik 151, 212, 235, 237
Âsar-i Nusret 214
Asır buharlı gemisi 210, 217
Asir 211, 217
Atayiğit, Muhittin (Emekli Deniz Yarbayı) 221, 222, 223
atış menzili 154
Atina 138, 231
Atlas Okyanusu 243
Avam Kamarası 141, 234
avcı teknesi 135, 136
Avnillah korveti (zırhlısı) 211, 216, 219
Avrupa 75, 101, 130, 140, 149, 151, 156, 173, 194, 203, 207, 208, 210, 234, 251, 255, 257, 258, 260, 261, 262, 263, 277, 286
- donanmaları 262
- savaşı 140, 255
Avusturalya 238, 239
Avusturya 53, 173, 204, 205, 208, 234, 257, 258, 261, 262, 267, 290
- donanması 257, 258
- İmparatoru 234
- Macaristan 53, 258, 261, 267, 290
- Macaristan hükümeti 258
Ayas (Yumurtalık) 184
Aydos 211
Azak Denizi 235

Babıâli 209, 239
Bahama Adaları 81, 82, 98, 104
Bahriye
- Mektebi 223
- Nazırı 206, 207, 220, 235
- Nezareti 222, 224, 225, 226
Balkan dağları 209, 213, 214
Balkan meselesi 208
Balkanlar 203, 208, 210
Baltık 56, 58, 59, 203, 204, 262
- Cephesi 56, 203
Bar 214
Barbiyoş köprüsü 226
Barbus 212
barut 14, 34, 39, 89, 139, 290
barut kapsülleri 14, 34, 39
batarya 57, 58, 67, 70, 78, 87, 88, 99, 100, 101, 121, 147, 148, 151, 154, 156, 159, 160, 164, 166, 212, 216, 218, 254, 255, 270, 271, 286

Batı Anadolu 206
Batı Hint Adaları 63, 84, 97, 102, 277
Batum 143, 144, 150, 156, 160, 161, 162, 163, 164, 168, 210, 211, 212, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 236, 237, 238, 263, 268, 277, 282, 283, 290
- Filosu 215
- limanı 163, 210, 217, 218, 219, 221, 290
Bayramiç 183
Beaugard, P.G.T. General (Konfederasyon Ordusu Komutanı) 201, 202
Beauregard (General) 87
Benjamin (Bakan) 114
Berdau (General) 264
Berlin 194
- Antlaşması 210
Bermuda 64, 78, 81, 96, 109, 117, 120
Besarabya 156
Besika Körfezi 183
Beşik Koyu 183
Birinci Dünya Savaşı 239, 291
Blakely topu 89
Bodrum 183
Boğaziçi 26, 155
Boğazlar 203
Bomarsund 57, 58, 59, 204
Bomarsund kalesi 58, 204
borda ateşi 87, 93, 94, 124, 139
borda iskelesi 60
bordalamak 43
Bosna-Hersek 208, 209
Boston 271
Böğürtlen 226
Brezilya 23, 28, 31, 32, 34, 45
Britanya 53
Buenos Aires 17, 18, 19, 21
buharlı posta teknesi 150
Bulgar 210
Bulgaristan 156, 209, 235
Büyük Britanya 105
Büyük Pedro 255
Büyükdere 144, 214

C.B. madalyası 239
Câlud 201
Cape Clear nehri 66, 72, 100
Careva 213
Carlos 12
- yanlıları 13
casus 122
Catherine II. (Çariçe) 246
Cavendish 112
cephane 122, 134, 160, 200, 237, 258, 259, 263
Cesma 210, 212
Cesme zırhlı gambotu 218
Cesparevic 213
Ceyhan nehri 184, 186, 187
Charleston 63, 85, 87, 88, 89, 92, 113, 135, 200, 244, 271, 278
- limanı 201, 202
Charley 56, 57
Château d'Eu 51
Cheam 3
Chesapeake 139
Christie (Yüzbaşı) 14, 17, 18
Christina (Kıraliçe) 12
Civita Vecchia 53, 55
Cumming, Arthur (Yüzbaşı) 42, 44
Curtis Lee (General) 111

Çanakkale 183, 291
Çar 153, 154, 155, 164, 203, 205

çarlık yatı 212
çark mahfazaları 99
çarkçı 63, 69, 224
çarklı nakliye tekneleri 167
Çentkün 226
Çerkez 236, 238
Çerkezistan 280
Çeşme botu 219
Çilburnu 239
Çürüksu 210

Daily Telegraph 246
Dandalo 259
Danimarka 260, 261, 262
David denizaltısı 201, 202
Davis (Başkan) 115
Davis, Mrs. 114, 115
Davud Peygamber 201
Dedeağaç 214
Demerara 38, 45
demiryolu 111, 113, 116, 212
Deniz Harp Okulu 9, 24
Deniz Kuvvetleri 62, 234
Deniz Mecmuası 221
deniz piyadeleri 12, 18, 94, 189, 191
deniz subayı 4, 8, 53, 62, 90, 133, 141, 152, 158, 167, 221, 269, 275, 281
denizaltı 91, 201, 202, 291
Derjava 153
Derviş Paşa 144, 160, 166, 216, 236
Devlet-i Aliyye 227
Devrimci Parti 17
Dixon George (Teğmen) 202
Doğubeyazıt 209
Don 63, 102, 106, 107, 108, 109
Don Carlos 12
Donanma Müşavirliği 132
Dover 275
Dulio 259
dümenci 42, 49, 185, 202
Dzigit 213

Eden, Charles Sir 4
Edirne 209
Eflak-Boğdan 203, 204
Ege 206
Elizabeth devri 231, 241
Elliot, Henry Sir 233
Enosis 136, 137, 138, 140, 232
Epir 204
Ereğli 216, 217
Ermeniler 195, 236
eşkıyalık 180, 186
Ethem Paşa 206, 207
Etolya 204
Evans de Lacy Sir 12

farmason (mason) 109
Farragut (Amiral) 269, 272, 273
Fazlı Paşa 216
Ferik Ahmet Paşa 211
Ferik Giritli Hüseyin Paşa 214
Ferik Hasan Paşa 211
Ferik Mustafa Paşa 210
Feth-i Bülend korveti 153, 211, 212, 217, 219
Fethiye kalyonu 206, 214
Feth-ül İslam 212, 213
Feyz-i Bahri 206
fırkateyn 133, 136, 138, 139, 155, 167, 207, 216, 217, 219, 269, 270, 272
filika 18, 34, 42, 43, 61, 120, 187, 190
filo 56, 59, 66, 88, 91, 157, 164, 206, 207, 210, 214, 216, 218, 261, 269, 275, 277

Fisher kalesi 66, 67, 70, 71, 72, 77, 78, 93, 96, 99, 100, 101, 119, 120
- bataryaları 70, 71, 101
Fiume 221, 222, 223, 225, 290
- tersanesi 290
Florida 50, 104, 105, 199
Fransa 53, 54, 57, 153, 203, 207, 208, 252, 254, 255, 256, 261, 262
Fransız
- deniz harp okulu 15
- filosu 57, 258, 268
- gemileri 16, 17
- komutanı 17, 232
- kosterleri 153
- limanları 244
- savaş gemisi 15, 55, 143
Frolic 42
Fuad Paşa 130, 131, 132

Gaeta 55
gambot 58, 60, 71, 72, 85, 86, 87, 93, 94, 100, 119, 122, 124, 125, 126, 159, 160, 213, 218, 219, 278,
Garibaldi (General) 53, 54, 55
Gazette 281
Gazi Osman Paşa 238
Gelibolu 173, 214
Georgia 102, 104, 199
Gettysburg Muharebesi 200
Gilead merhemi 42
Giovanni Luppis 290
Girit 130, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 206, 207, 231, 232, 233, 234, 245
- İsyanı 130, 134, 135, 137, 206, 231
- Limanı 139
Glasgow 73, 110
Gleig (İskoç Amiral) 246
Grant, S. (General) 111, 112, 113
Green Turtle Quay Adası 82
Gulf Stream 80, 105, 110
Güney Amerika 4, 13, 18, 23, 31, 33, 62
- eyaletleri 62
Güney Carolina 50, 87, 199, 201
Güney (ayrıca bkz. Konfederasyon)
- Hükümeti 121
- Konfederasyonu 200
- limanları 102, 200, 231, 244, 277
- ordusu 112
Güneyli 73, 76, 89, 113, 114, 127, 200, 201
Gürcüler 236

Hacı Mustafa Paşa (Bahriye Nazırı) 206
Haliç tersanesi 141
Halifax 118, 119
Hampden, John 243
Hanya 206, 214
Harvey (torpido) 263, 286
Hasan Hüsnü Paşa (Karadeniz Filosu Kumandanı) 216
Hasan Paşa (Bahriye Nazırı) 216, 235
havan topları 59
Heybeliada 223
- Bahriye Mektebi 225
Hıristiyan 179
Hırsova 226
Hindistan 8, 156, 173
Hintli subay 8
Hirsova 213
Hizber 213, 226
HMS Bulldog 56, 58

HMS Dolphin 31
HMS Driver 57
HMS Frolic 42
HMS Rattler 52, 53
HMS Rose 13, 20
HMS Rover 4, 5
Hollanda 261, 262
Hood 115
Horace 201
Hope, James (Albay) 22
Housatonic 202
Hunley (*Pioneer II*) 201, 202

Illustrated London News 47, 129, 157
Inflexible 272, 273

İbrahim Paşa 206
İbrail (İbraila) 145, 147, 148, 149, 157, 225, 226
İclâliye 218
İçkiliye 211
İdare-i Mahsusa 211, 234
İdris Hilmi Bey (Makine Üsteğmeni) 221, 222, 223, 224, 225, 234
İkinci Dünya Savaşı 292
İngiliz
- Amirallik Dairesi 133, 234
- bayrağı 17, 36, 83, 98
- donanması 5, 39, 58, 131, 142, 245, 251, 273
- filosu 57, 58, 258, 261, 262, 268
- hükümeti 22, 234, 252, 262, 273
- kolonisi 45, 82
- savaş gemisi 32, 34, 82, 97, 143, 184
- sömürgesi 38
- Sterlini 272
- subayı 17, 132, 275

İngiliz Mustafa 207
İngiltere 23, 31, 47, 51, 53, 54, 56, 57, 59, 63, 73, 75, 81, 82, 89, 96, 106, 109, 110, 114, 141, 153, 170, 174, 203, 207, 208, 227, 233, 234, 245, 249, 251, 254, 256, 257, 259, 261, 262, 268, 270, 273, 288, 291
İntibah (gambot) 212, 219, 290
İraklion 206
İsakçı 227
İskenderiye 214, 292
İskenderiye korveti 207
İskoçya 110, 172
İsmail 212, 227
İsmail buharlı gemisi 210
İsmail vapuru 206
İsmail Paşa (Girit Valisi) 136, 138, 206
İsmailiye 213
İspanya 12, 13, 21, 261
İspanyol 14, 19, 21
İstanbul Liman Başkanlığı 234
istim 55, 64, 65, 81, 86, 95, 104, 152, 162, 256, 263
istimbot (çifte pervaneli) 63, 184, 263, 279
İsveç 261
isyan 8, 134, 204, 207, 208, 209, 217, 232, 238, 241
İşkodra 226
İtalya 53, 208, 240, 259, 260, 261, 262, 267
İtalyan gemileri 259
İzmir 138, 183
İzmir 214
İzmit 171, 239, 291
İzzeddin 134, 207, 214
İzzeddin vapuru 134, 207

Japonlar 291, 292

Jefferson Davis (Konfederasyon Başkanı) 114, 199
John Hay (Lord) 12, 13
John Smith (kaptan) 242
Judah Benjamin 114
K.B.E. madalyası 239
Kafkas cephesi 205
Kafkasya 209, 210
Kalas (Galatz) 145, 147, 149, 212, 226, 227
Kandiya 214
Kânun-i Esâsî 209, 210
kaptan-ı derya 207
kara ablukası 122
kara ordusu 57
Karadağ 208, 209, 210, 235
- Prensliği 209
Karadeniz 143, 144, 146, 150, 151, 156, 161, 164, 165, 204, 210, 211, 212, 214, 215, 216, 217, 226, 235, 263, 270, 277, 278, 279, 280, 282, 289, 290
- Donanması 216
- Filosu 210, 216
Karaman sahilleri 183
Kars 205, 209, 216
Kartal vapuru 213, 218
Kasımpaşa 224
Katolikler 203
Kazak alayı 212
Keçecizade Fuad Paşa (Sadrazam) 131
Kelesur 217
Kervan-ı Bahri 206
Kılıç Ali 213
Kıraliyet Donanması 4, 241
Kırım 56, 58, 143, 203, 204, 205, 208, 216, 267, 268, 290
- Savaşı 56, 143, 203, 204, 205, 208, 216, 267, 290
Kilik 214
Killi 210
Kilyos 211
Kitab-ı Mukaddes 201
Konfederasyon 65, 66, 67, 76, 78, 83, 90, 97, 100, 111, 114, 119, 128, 200, 201, 244
- bataryaları 100
- ordusu 111, 201, 244
Konstantin (Rus istimbotu) 218, 259
korsan 136, 271
korsanlık 63, 136, 137
korvet 107, 108, 207, 237
buharlı korvet 135
Kostantiniye 130
köle 23, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 51, 199
- gemisi 36, 44, 47
- nakli 34, 37
- sahipleri 40
- taciri 31, 32, 33, 34, 39, 42, 50
- taciri avcılığı 33
- teknesi 28, 33, 34, 42, 44, 48
- ticareti 23, 28, 31, 32, 33, 47, 51
- trafiği 32
Kron 76
Kronstadt 56, 57, 59, 204
Krupp 160, 217, 288, 289
kruvazör 41, 67, 69, 70, 80, 81, 83, 85, 86, 88, 99, 102, 107, 108, 120, 152, 276
Ksenia 213
Kudüs 203
Kuzey Carolina 200
Kuzey donanması 88

Kuzeyli 63, 82, 83, 93, 98, 104, 120, 123, 200
- abluka filoları 95, 200, 202
- Birlik 200
- donanması 200
Küba 40, 42

Lay sistemi 255
Lay torpido 264
Lee (General) 116
Lee, Charleston (Yüzbaşı) 201
Lee, Francis D. (Yüzbaşı) 201
Lee, Robert Edward 200
Lee, Stonewall, Jackson 76, 111, 113
Legion d'Honneur 234
Lepanto 259
Lightning 34, 291
Limni (Lemnos) 170
Lincoln, Abraham 199
Lissa karşılaşması 267
Lissa savaşı 258
Livadia 152, 153
Liverpool 76
Londra 4, 10, 127, 194, 204, 209, 246
Lordlar Kamarası 3
Louis Philippe (Kıral) 15, 51
Louisiana 199
Lucifer kibriti 76
Lütf-i Celil 144, 157, 213, 225, 226

Macaristan 173
Maçin 212, 213
Mahmudiye (fırkateyn) 211, 212, 216, 217, 219
Makarov, Stepan Osipoviç (Yüzbaşı) 217, 218, 219, 220
Malakov buharlı gemisi 214
Manchester 76
Mansure 214, 217
Manthrope.Bey 237
Mark Tapley 28
Marmara Denizi 214
Marmaris 183
Marryat 4, 7
Martin Garcia 21
Martin, Willam Sir 59, 60
mayın 145, 147, 148, 159, 210, 213, 226, 227
Mayo, Dr. 3
Mecidiye buharlı gemisi 210, 217
Meclis-i Mebusan 210
Medar-ı Zafer 206, 214
Mehmet (Albay) 207
Mehmet Paşa (Veziriazam) 240
Melbourne sosyetesi 239
Meriç korveti 207
Messrs. Samuda on Thames 272
Mesudiye zırhlısı 144
Mısır 169, 206, 214
- tugayı 206
Midilli 170
Minenschiff 290
Miner 212
Minon botu 218.
misket tüfekleri 34
Mississippi 199
Mitros 170
Mobile 200
- limanı 63
Molakov 206
Monte Video 14, 15, 17
Moskof 144, 157, 165, 280
- limanları 144
Muhbir-i Sürür korveti 210, 211, 217
Muin-i Zafer 211, 218

Mukaddeme-i Hayır 211, 217, 218
Mustafa Paşa 207
Muzaffer 214
Müslüman 147, 210, 217
- halk 147, 210, 217
Müşavir Paşa 132
Müşir Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa 210, 211

nakliye gemisi 143, 160, 217, 288
Napier, Charles Sir 56
Nassau 76, 81, 82, 83, 84, 85, 97, 98, 101, 103, 104, 105, 107, 109, 110, 120, 128
- limanı 82, 83, 85
Navarin 212, 218
Necm-i Şevket, 211, 218
Nelson (Amiral) 3, 249
New Ironside gemisi 201
New Orleans 200
New York 78, 81, 82, 96, 109, 110, 121, 127, 128, 246, 271
Niğbolu 209, 213
Nikola (Çar) 205
Nikola (Grandük) 209
Niş 209
Noel 86
Nordenfelt 155, 264, 291
Nordenfelt II (Abdülmecid) denizaltısı 291
Nordenfelt III (Abdülhamid) denizaltısı 291
North American Review 249
Norveç 260, 261
nöbetçi filika 157, 158, 162

Oçamçire 165, 166, 216, 236, 237, 238
- nehri 216
Odessa 143, 157, 158, 164, 204, 218, 235, 279, 280, 281
Old Harry 149
Ortadoğu 203
Osman Paşa 206, 238
Osmaniye zırhlısı 214, 236, 237
Osmanlı
- Bahriyesi 221, 222, 231, 234, 240
- Bankası 232
- deniz kuvvetleri 211
- Devleti 131, 203, 205, 208, 209, 210, 212, 224, 234, 268, 277, 289, 291
- Donanması 131, 132, 133, 135, 137, 141, 142, 143, 144, 156, 160, 161, 163, 203, 206, 207, 209, 211, 214, 219, 221, 232, 233, 235, 243, 270, 278, 287
- filosu 143, 156, 157, 158, 160, 164, 217, 220, 274, 277
- gemisi 140, 150, 156, 157, 161, 209, 213, 218, 219, 220, 232, 263, 279, 280, 281, 282, 290
- Hükümeti 131, 132, 133, 134, 234, 272
- İmparatorluğu 130, 221, 232, 261, 262
- ordusu 145, 150, 213, 238
- savaş gemisi 130, 133, 143, 144, 160
- ülkesi 141, 142, 170, 171, 179, 180, 204, 208, 234, 235, 238
- zırhlısı 140, 144, 151

Osmanlı–Rus Harbi 129
Osmanlı–Rus Savaşı (ayrıca bkz. 93 Harbi) 129, 143, 208, 221, 290
Oudinot (General) 54

Padişah 231, 232, 234, 239, 240
Palmerston (Lord) 54
Panislavizm propagandası 208
Paraguay 21, 22, 23
Paris 127, 194, 204, 205, 207
- Antlaşması 205, 207
- barış görüşmeleri 204
Parrot topu 88, 99
Passagis 12
Paul Jones 246
Peni 73, 76
Pera 181, 191
- sosyetesi 194, 195
Pernambuco 47
peşrev topu 155
Petersburg 111, 194
Pioneer II 201
Pire 138
- limanı 204
Pirut nehri 227
Pius IX. (Papa) 53, 54, 55
Plate nehri 14, 17, 21, 22
Plevne
- kuşatması 209
- savunması 238
Podgoriça 226
Popofka 255
Popov (Amiral) 268
Popovska 268
Poros 134
Port Royal limanı 103, 104
Portekiz 27, 261
Portsmouth 10
posta gemisi 47, 108
posta teknesi 143, 150
Poti 211, 215, 219
Poti–Batum 215
Potomak 124
Preveze 207
Prusya 51, 208
Prusya Kıralı 51
Prut 227
pruva 77, 108, 259, 279, 287
pruva topları 108
Pulaski kalesi 102, 103
Puşkin (Teğmen) 218
Putbas 213
Putskin 158

Queenstown 110
Quirinal 54

Rapid gemisi 179
Reed 268
Ren nehri 51
Reni 212
Resmo buharlı gemisi 146, 148, 206, 210
Richmond 76, 110, 111, 113, 114, 115, 119, 122, 123, 126
Rio de Janeiro 14, 23, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 35, 37, 39, 41, 45
Roberts (Albay) 62, 108
Roberts, Charles (Hobart Paşa'nın takma adı) 244
Roçestoveneski (Teğmen) 218
Rodos 183
Roma 53, 54, 55
Romanya 145, 149, 173, 210, 261
- Prensliği 209
Rum 170, 204
Rumeli filosu 206
Rus
- akıncı 212, 235

- Baltık filosu 268
- bataryası 212
- Çarı 152, 155, 219, 236
- Çarlığı 208
- Çarlık yatı 153
- deniz subayı 155, 255
- Donanması 209, 217, 235, 255, 290
- filotillası 279
- gambotu 58, 159, 160
- garnizonu 215, 216
- gemisi 157, 158, 161, 211, 212, 218
- Harbi 144, 225, 235, 238, 263
- istimbotu 163, 259
- kruvazörü 152
- limanı 58, 277
- mayın maniası 213
- nehir gücü 213
- ordugâhı 167
- ordusu 147, 149, 204, 209, 213, 214, 216
- posta kruvazörü 151
- posta tekneleri 150
- saldırısı 166, 216
- tehdidi 203
- ticaret buharlıları 289
- ticaret gemisi 281
- top mevzileri 211
- topçuları 212, 213
- torpido hücumları 279
- torpidobotları 144, 157, 212, 217, 218, 219

Rusçuk 145, 147, 149, 213, 226
Rusya 59, 143, 156, 169, 203, 204, 205, 208, 209, 210, 226, 227, 255, 256, 261, 262, 268, 277, 280, 281, 289
Ryan, Charley (Charles S. Ryan) 238, 239
Ryan, Plevne 239

S. (Albay) 58
Sadowa savaşı 253
sahra bataryaları 58
Saint Thomas adası 114
Sait Paşa 220, 221
Sakson 24
San Sebastian 12
Sardinya Krallığı 53, 203, 204
sarıhumma 117, 119
Savannah 102, 103, 105, 200
- nehri 102, 103
savaş gemisi 4, 9, 42, 57, 63, 66, 82, 95, 96, 98, 105, 109, 122, 125, 136, 143, 144, 207, 212, 214, 217, 219, 242, 254, 260, 276, 282, 285, 287, 292
Schwartzkopf 257
Selanik buharlı gemisi 143, 214
Selby 179
Selimiye fırkateyni 211, 214, 217
Semendire 212, 213
Serdar-ı Ekrem 225, 226, 227
Seret nehri 212, 226, 227
Seyfi 213, 226
Shannon 139
Sherman 89
Sırbistan 208, 209, 210
Sırp 210, 291
Siklat Adaları 207
Silistre 204, 225, 226
Sinop 168, 203
Sinop botu 212, 218, 219, 221
Siros 207
Sivastopol 59, 143, 151, 153, 154, 161, 164, 235, 268, 281

Slade, Adolphus Sir (İngiliz Amirali) 132, 133
Sofya 209
Soğuk Savaş 292
Sohumkale 165, 166, 168, 211, 212, 216, 217, 236, 263, 280
Southampton 106
Southern Torpedo Boat Company 201
Southsea Common 169
Spar torpido 212, 213, 263
Spithead 56
SSG fişekleri 189
SSG hartuç fişeği 178
St. George 117
St. Joseph plakası 234
St. Petersburg 233
Sterlin 69
Stoker, Bram 238
Stolzenfels 51
Stowe, Harriet Beecher 37
Suda 135, 206, 207, 214, 232
- Körfezi 133
Sultan 130, 131, 141, 142, 145, 149, 150, 168, 195, 211, 234, 245
Sultaniye yatı 211, 214, 217
Sumter kalesi 88
Suriye 61
Surrey 3
Süleyman Paşa 143, 214, 235
Sünne (Sulina) 143, 144, 145, 149, 150, 151, 156, 158, 159, 160, 211, 215, 216, 217, 218, 225, 226, 227, 268, 277, 278, 279, 280, 281
Sünne gambotu 213
Süreyya 211, 217
Süvari 112, 113
Sveaborg 59
- adası 204
Syra 134, 138, 139
- limanı 135, 136, 137, 140

Şadiye kalyonu 206
Şahin Paşa 206
Şark dünyası 132
Şevketnuma 226
Şıpka Geçidi 209
Şiar 217
Şilin 73, 74

tabanca 25, 86, 95, 185, 188
tabya 113, 286
Taif buharlı gemisi 210
Talia 206, 211, 217
Tegetoff (Amiral) 267
Teksas 199
teleskop 64
Tennessee 200
Tersane Konferansı 208, 209
Teselya 204
Tesla, Nikola 291
Thames Iron-Works 272
The Don 63, 68, 94, 102
Thornecraft tipi buharlı gemi 288
Thunderer 273
Tırnovo 209
Times gazetesi 106, 114, 122, 151, 220
Tomarohi 227
top 9, 12, 16, 35, 57, 66, 71, 78, 79, 80, 81, 88, 89, 95, 96, 98, 112, 113, 147, 149, 151, 157, 159, 161, 185, 216, 217, 218, 226, 227, 236, 251, 252, 270, 289
top bataryası 88, 147, 151, 216
top menzili 159

Tophaneli Mustafa Paşa 218
tornistan 64, 69, 86, 103, 154
torpido 156, 157, 159, 161, 163, 164, 210, 211, 212, 217, 218, 219, 221, 222, 223, 224, 225, 249, 250, 255, 257, 259, 260, 261, 263, 264, 267, 270, 271, 278, 279, 280, 282, 284, 285, 286, 287, 290, 291
- hücumu 156, 217, 290
- taarruzu 157, 284, 285
torpidobot 155, 157, 217, 218, 291
Trabzon 168, 211, 217
Tulça 149, 225, 226
Tuna 144, 145, 146, 148, 149, 150, 156, 157, 160, 204, 209, 211, 212, 213, 215, 216, 218, 225, 226, 227, 238, 263, 278, 279, 282, 290
- ağzı 290
- cephesi 157, 204, 209, 215, 225
- Denizcilik Komisyonu 279
- nehri 146, 148, 156, 209, 215, 216, 218, 227, 238
Türk
- düşmanı 140
- köyü 170, 177
- subayı 145
- zırhlısı 151
Type 93 291

uluslararası hukuk 131, 138, 140, 233
Ulysses (General) 111

Ümit Burnu 48, 49, 51

Varna 145, 152, 211, 217, 226
Vatikan 54
Velikit Knyaz Konstantin (Zırhlı Rus buharlı gemisi) 210, 211, 212, 217, 218, 219
Venedik donanması 258
Verne, Jules 242
Vesta (zırhlı Rus gemisi) 150, 151, 211
Victoria (kıraliçe) 51
- dönemi 241
- Haçı 44
Victoria yatı 52, 153
Vidin 147, 209, 226
Virginia 113, 115, 123, 200
Viyana 194, 205, 258
- hükümeti 258
- Protokolü 205

Wagner bataryası 88
Warren 220, 221
Washington 62, 125, 126, 127, 199, 200
- hükümeti 62
Watson, Baxter 201
Whitehead, Mr. 220, 221, 222, 224, 225
Whitehead topu 158, 163, 212, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 255, 257, 263, 264, 282, 283, 288, 290, 291
Whitehead, Robert 290
Whitworth topu 72
Wilmington 64, 66, 72, 73, 76, 77, 81, 82, 83, 86, 92, 93, 98, 100, 101, 106, 111, 116, 117, 119, 120, 124, 135, 244, 278
- limanı 63
- rıhtımı 72, 77
Woods Paşa 220, 231, 233
Woods, Henry Felix 219, 231, 240

Yabancılara Hizmet Kanunu 245
Yalta 164
yarbay 59
yelkenli savaş gemileri 104, 105
Yılan Adası 157
Yıldız Arşivi 193
Yıldız Sarayı 195
Yunan
- adaları 140
- Donanması 206
- fırkateyni 138, 139
- Kırallığı 136
- kıyıları 207
- komiteleri 140
- limanları 134
- tekneleri 245
Yunanistan 130, 140, 204, 206, 209, 260, 261
Yunanlılar 138, 140, 231
Yurtsever 139
Yüksek Deniz Şûrası 233

Zatzarenni (Teğmen) 218, 219
zırhlı gemi 156, 207, 261, 269, 272, 273, 291
zırhlı korvet 154, 166, 212, 218, 260
Zisteri 213

Ebedi uykusuna İstanbul'da yatmış İngiliz asıllı bir Osmanlı paşası: Hobart Paşa...

1869 Girit İsyanı'nı bastırmış, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nın Karadeniz Cephesi'nde boşa giden başarılar kazanmış bir asker...

Ve daha fazlası: Köle tacirlerinin korkulu rüyası, ABD İç Savaşı'nın abluka yarıcısı ve İngiliz Bahriyesi'nin yaramaz çocuğu...

Bu soğukkanlı ve meraklı maceraperest, ömrünün son demlerinde Boğaziçi kıyılarında kaleme aldığı anılarıyla, okuyucularını 19. yüzyılın kendine has dünyasına götürüyor.



Charles Hobart Hampden, ya da Hobart Paşa (1822-1886) İngiltere'de soylu bir ailenin üyesi olarak doğdu. Eğitiminin ardından, denizciliğe merakı dolayısıyla 1835'te İngiliz Bahriyesi'ne girdi, 1842'de subay oldu. Üç yıl kadar, Güney Amerika kıyılarındaki kaçak köle tüccarlarıyla mücadelede görevlendirildi. Kırım Savaşı'nın (1853-56) Baltık Cephesi'nde Ruslara karşı savaştı. 1861'de albaylığa terfi edildi. Savaşsız geçen dönemlerde subaylara serbest çalışma hakkı tanınmasından yararlanarak, ABD İç Savaşı'nda (1861-65) Kuzey'in kuşattığı Güney limanlarında abluka yarıcılık yaptı. Abluka altındaki şehirlere tüketim malları ve silah sattığı zaman boyunca yakalanmaması, ona büyük ün ve para kazandı. 1867'de yeni maceralar aramak üzere Akdeniz gezisine çıktı. Osmanlı Bankası direktörü olan ağabeyi Lord Vere Henry Hobart'ın yardımıyla Osmanlı devlet adamlarıyla tanıştı. Keçecizâde Fuat Paşa'nın teklifiyle Osmanlı Bahriyesi'ne katılarak 1869'da Girit İsyanı'nın bastırılması işini üstlendi. Başarısı üzerine [illegible] terfi edildi. 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda [illegible]ilen [illegible]unda kalan Osmanlı [illegible]ndı ve tedavi [illegible]anbul'da

9 789944 887557

14 TL