Güvenlik Stratejileri Dergisi • The Journal of Security Strategies • 15

Güvenlik Stratejileri Dergisi

The Journal of Security Strategies

STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ENSTİTÜSÜ
STRATEGIC RESEARCH INSTITUTE

Yıl / Year: 8
Sayı / Issue: 15
HAZİRAN / JUNE 2012

Dağlık Karabağ Sorununda Azerbaycan Tarafından Kuvvet Kullanım Olasılığının Analizi
Ahmet SAPMAZ, Gökhan SARI

İran'ın Nükleer Teknoloji Politikası ve Türkiye için Yaratacağı Sonuçlar
Fikret BİRDİŞLİ

Uluslararası Ceza Mahkemesi ve Terör Suçları Açmazı: Çözüm Açısından Bir Değerlendirme
Gürkan DOĞAN

Stratejik İletişim Modeli ve Güvenlik Alanına Uygulanabilirliği
Metin GÜRCAN

Stratejik Planlamanın Dayanağı Olarak Stratejik Öngörü Gereksinimi ve Geliştirme Yöntemleri
Nazmi ÇEŞMECİ

Osmanlı Bahriyesi'nde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid
Evren MERCAN

Kitap İncelemesi / Review Essay
On China, Henry Kissinger
Wang LI

ISSN: 1305 - 4740

Osmanlı Bahriyesi*'nde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid

The First Turkish Submarines in Ottoman Navy: Abdülhamid and Abdülmecid

Evren MERCAN**

Özet

Osmanlı Bahriyesi tarafından Nordenfelt şirketinden sipariş edilen Abdülhamid ve Abdülmecid denizaltılarının dönemin konjonktürel gelişmeleri göz önünde bulundurularak hangi amaç doğrultusunda sipariş edildiği ve söz konusu denizaltılara ne tür taktik roller biçildiği, bu makalenin problemini oluşturmaktadır. XIX. yüzyılın son çeyreğinde denizaltılara; başlangıçta, ablukayı kırmak ve daha sonraları ise savunma amaçlı kıyı ve liman ağızlarını koruma görevleri uygun görülmüştür. Dönemin hâkimiyet stratejisinin merkezinde denizlerin olması, ülkeler arasında alevlenen silahlanma yarışında denizaltıyı önemli bir savunma silahı haline getirmiştir. Yunanistan'ın 1886 yılında Nordenfelt'den bir denizaltı sipariş etmesiyle tarihte ilk defa bir ülke denizaltı gemisine sahip olmuştur. Buna karşılık, Osmanlı İmparatorluğu da Ege'deki rakibinin sahip olduğu gizli silahın daha teknolojik uyarlamasını ve sayısal olarak iki katını alarak taktik ve psikolojik üstünlük sağlamayı amaçlamıştır.

Anahtar Kelimeler: *II. Abdülhamid, Tahtelbahir, Denizaltıcılık, Osmanlı Bahriyesi, Nordenfelt.*

---

* Bu makalede günümüzde geçerli olan "donanma (navy)" terimi yerine bahsi geçen döneme özgü "bahriye" terimi kullanılmıştır.

** Sakarya Üniversitesi, Tarihi Bölümü Doktora Öğrencisi, e-posta: emercan@yahoo.com.

Abstract

The problem of this article is, by considering the cyclical state of era, for what purpose Abdulhamid and Abdulmecid submarines are ordered by Ottoman navy from Nordenfelt Company, and what kind of tactical roles is given to these submarines. In the last quarter of the 19th century, submarines were found appropriate particularly for the coastal and harbor defense, and then break the blockade the mouth guard duties deemed in the light of developments. The seas which strategy for the period of domination is the center, submarine becomes an important defensive weapon, flaming arms race between countries. When Greece ordered Nordenfelt I submarine in 1886, for the first time in history a state had a submarine vessel. Against this, the Ottoman Empire aimed to have two times more tactical and technological superiority in number than his opponent with a higher technological adaptation of a secret weapon in the Aegean.

Key Words: *II. Abdülhamid, Submarine, Submarining, Ottoman Navy, Nordenfelt.*

Giriş

Tarihte, Osmanlı Bahriyesi, tahtelbahir yani denizaltı gemisini envanterine alan ikinci bahriyedir. 1886 yılında Nordenfelt şirketinden sipariş edilen iki adet denizaltı, Sultan II. Abdülhamid tarafından Hazine-i Hassa'dan ödenmek üzere satın alınarak, "Abdülhamid" ve "Abdülmecid" isimleriyle donanmaya katılmışlardır. Alınan iki denizaltının savunma mı yoksa taarruz maksatlı mı alındığı Türk denizaltıcılık tarihi içerisinde önemli bir tartışma konusudur. Bu yüzden, makalede bu denizaltıların alınma sebebi ve kendilerine biçilen taktik roller üzerinde durulacaktır.

Daha önce derinlemesine çalışılmamış olan Abdülhamid ve Abdülmecid denizaltıları, günümüz Türk denizaltıcılığının temelini oluşturan ve aydınlatılmayı bekleyen bir konudur. Türk denizaltıcılığı ile ilgili bu zamana kadarki tek çalışma Raşit Metel tarafından 1960 yılında kaleme alınan *Türk Denizaltıcılık Tarihi* adındaki iki

ciltlik kitaptır. Diğer taraftan, belirli tarihlerde yayınlanan *Deniz Kuvvetleri Mecmuaları*'nda ve İngilizce yazılmış denizaltı ile ilgili referans kitaplarında bu iki denizaltıdan kısa bir şekilde bahsedilmektedir.

Günümüzde denizaltı gemisinin hâlen stratejik ve taktik düzeyde önemini koruması, bu iki denizaltının hangi maksatlarla alındığına dair fikir üretilmesi dönemin bahriye stratejisini ve denizaltının konjonktürel durumunun anlaşılması açısından önemlidir.

Denizaltı gemisinin gelişim aşamaları ve kazandığı askerî değer, Osmanlı Bahriyesi'ne alınan Abdülhamid ve Abdülmecid denizaltıları ile ilgili arşiv belgeleri ve denizaltıcılık üzerine referans kitapları esas alınarak, dönemin donanma hassasiyetleri, stratejisi ve taktik öncelikleriyle ilişkisel bağ kurularak değerlendirilecektir.

Makalede kullanılan kaynaklar çoğunlukla Deniz Müzesi ve Başbakanlık Osmanlı Arşivinden elde edilen belgelere dayanmaktadır. Sultan II. Abdülhamid tarafından alınan "Abdülhamid" ve "Abdülmecid" denizaltılarının özellikle alım süreci, teknik altyapıları ve tecrübe seyirleriyle ilgili veriler bu kaynaklardan temin edilmiştir.

Denizaltı Gemisinin Savaş Alanına Girmesi

Denizaltının icadıyla ilgili kesin bir tarih bilinmemekle beraber gerçek anlamda denizaltı tasarımları XV. yüzyılda başlamıştır. 1465'te Konrad Kyeser, 1500 yılında Leonardo Da Vinci, 1578 yılında William Bourne, 1603 yılında Cornelius Van Drebbel, 1797 yılında Robert Fulton 1719'da Osmanlı tersane mimarı İbrahim Efendi gibi araştırmacılar denizaltı gemisini, denizler altındaki yaşama karşı duyulan ve onu gözlemleme arzusuna bağlı kalarak geliştirmişlerdir.[1] Ancak nerdeyse XIX. yüzyıla kadar denizaltı gemisi deneysel bir araç olarak kalmış, gelişim rotasında oldukça ağır bir yol izlemiştir.

Denizaltıların bir savaş aracı olarak sualtından bir suüstü gemisine başarılı ilk hücumu Amerikan İç Savaşı'na rastlamaktadır. Kuzey

1 Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, ***Sessiz ve Derinden***, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, 2007, s.9.

Donanması'nın Charleston Limanı'nda yaptığı ablukayı kırmak için Güneyli Konsorsiyum'un inşa ettiği CSS Hunley denizaltısının 6 km açıkta demirli bulunan USS Haustonic korvetini 17 Şubat 1864'de batırmasıyla denizaltıcılık tarihindeki ilk başarılı hücum gerçekleşmiştir[2]. Denizaltının bir silah olarak kullanılması fikrinin en büyük dayanağı Kuzey Donanmasının yaptığı abluka karşısında Güneyli eyaletlerin çok müşkül bir duruma düşmesidir. Özellikle deniz ticaretinin ve dışarıdan gelecek yardımın sekteye uğraması, ablukaya karşı bir mukavemet geliştirilmesine olanak sağlamıştır. O dönem deneysel düzeyde faaliyet gösteren denizaltı aracının savaş alanına tatbiki ve harp silahı olarak kullanılması düşman ablukasını kırma maksatlı olarak ortaya çıkmıştır. Ayrıca, Güneyli Konfederasyon'un kendilerinden çok daha güçlü Kuzey Donanmasıyla mücadele edecek yeterli deniz kuvvetine sahip olmamasından ötürü, abluka gemilerine su altından hücum etmeyi düşünmelerini gündeme getirmiştir. Bu aşamadan sonra denizaltılar daha güçlü, düşmana karşı adeta kuvvet çarpanı niteliğiyle caydırıcı bir role bürünmüştür.

Bahriye Teknolojisindeki Gelişmeler Işığında Denizaltılar

XIX. yüzyılın son yarısında itibaren dünyada denizcilik (maritime) teknolojilerinde yaşanan olağanüstü değişim, uçsuz bucaksız okyanuslar karşısında buhar güçlü makinelerin ve zırhın verdiği özgüvenle yol almaya imkân sağlayan firkateynler, korvetler gücün merkezini bir anlamda karalardan denizlere kaydırmıştır[3]. Özellikle XIX. ve XX. yüzyılın süper güçlerinin, rakiplerine karşı üstünlük sağlaması, donanma ve tersanelerinin güçleri nispetinde olmuştur. Bu dönemde dünyada gücün ve hâkimiyetin anahtarı bahriye olarak görülmektedir. Dünyada yaşanan bu hızlı teknolojik gelişmelerden denizaltı gemisi de nasibini almıştır. Deneysel bir araçtan, rakibine karşı önemli bir tehdit unsuru olabilecek bir silaha dönüşmesi, denizaltı gemilerine olan ilgiliyi arttırmıştır[4].

2 Antony Preston, ***Submarines: The History and Evolution of Underwater Fighting Vessel***, Phoebus Publishing Company, London, 1975, p. 15.

3 Şakir Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi", Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar, ***Türk Denizcilik Tarihi,*** Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, 159-173, s. 159.

4 Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, ***Sessiz ve Derinden***, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, s. 18.

Bu yüzden XIX. yüzyılın ikinci yarısında denizaltı tasarımı ve inşa teknolojisinde önemli atılımlar görülmektedir. Simon Lake ve John Philip Holland'ın denizaltı tasarımları hem basınca dayanıklı gövde yapısıyla hem de gelişmiş sarnıç-denge sistemiyle denizaltı gemisinin gelişimine önemli katkıda bulunmuşlardır[5]. Özellikle yüzyılın sonuna gelindiğinde denizaltı gemileri önemli bir aşama kaydederek, günümüzdeki görünümüne oldukça yaklaşmıştır. 1900'lerin başlarında denizaltıcılığa önem veren devletler denizaltı boyutlarını büyütmeye, seyir ve silah sistemlerini mükemmelleştirilmeye yönelik çalışmalar yapmışlardır.

Dünyada denizaltı gemilerinde yaşanan hızlı gelişmeler, deniz muharebelerinde bu silahın etkinliği ile ilgili büyük tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Denizci ülkeler, temelinde, bu yeni silahın yetkinliği ve kullanım alanıyla ilgili birçok taraftar ve buna karşı fikirler ortaya çıkmıştır. Bilhassa Fransa'da Amiral Aube'ün idaresinde bulunan Jeune Ecole[6] (Jön Ekol) taraftarları denizaltı gemisinin önemli savunucuları olmuşlardır. Bu görüşün esasında büyük gemilerin yapımının İngiltere'ye karşı büyük bir hata olacağı ve Fransa'nın hiçbir zaman İngiltere'ye eşit bir savaş gemisi filosuna sahip olamayacağı düşüncesi vardır. Buna karşın Fransa'nın yeni teknoloji ürünü olan denizaltılarla İngiltere'nin güçlü donanmasına karşı büyük zararlar vermesinin mümkün olacağı Jön Ekol taraftarlarınca iddia edilmiştir[7]. İngiltere'de bahriyenin oldukça mesafeli baktığı ve hatta savaş hilesi olarak gördüğü denizaltılara karşı tam bir kanaat oluşmamıştır. Denizaltı gemilerinin sahip olduğu teknoloji ve özellikler doğrultusunda bu silahın potansiyelini fark eden ülkeler onların taarruzdan başka savunmaya yönelik olduklarını düşünmüşlerdir[8]. Fakat denizaltı teknolojisinde gelişimin oldukça hızlı olması, her yapılan yeni denizaltı gemisinin yeterlilik açısından bir öncekin-

5 Dan Van der Vat, ***Stealth at Sea: The History of Submarine,*** Houghton Mifflin Publishing, Chicago, 1995, p. 35.

6 Le Jeune École *"Genç Okul Fikri"* 19. Yüzyılda Fransız deniz teorisyenleri tarafından geliştirilmiş yeni bir deniz stratejisi fikridir. Fikrin temelinde, yetenekli ve daha büyük savaş gemisi filosu ile mücadele için küçük, güçlü donanımlı birimlerin kullanılması yatmaktadır.

7 Batmaz, **a.g.m.**, s. 159.

8 Richard Hall-Compton, ***The First Submarines: The Beginnings of Underwater Warfare,*** Periscope Publishing, Cornwall, 2003, p. 24.

den daha üstün oluşu, denizci devletleri bu yeni silaha sahip olma hususunda kararsız bırakmıştır. Bu nedenle, denizci ülkelerin, deniz kuvvetlerine denizaltı filolarını eklemeleri XX. yüzyılın ilk yıllarını bulmuştur[9].

Osmanlı Bahriyesi'ndeki İlk Denizaltı

Aslında Osmanlı İmparatorluğu'nun denizaltıcılık faaliyetlerine girmesinin oldukça eski geçmişi vardır. Dünya denizcilik tarihinde önemli yere sahip olan Türk denizaltıcılığının ilk örneği XVIII. yüzyılın başlarına rastlamaktadır. İlk kez Raşit Metel'in dikkat çektiği Seyid Vehbi Hüseyin'in Surnamesi'ne verilen bilgiye göre; 1720 senesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda Sultan III. Ahmed'in 532 fakir çocuk ile birlikte oğulları Süleyman, Mehmet, Mustafa ve Beyazıt'ın sünnet şenliklerinin onüçüncü gününde, tersane mimarı İbrahim Efendi tarafından inşa edilen timsah şeklinde bir sandal boy göstermişti. Yazılanlara göre, sandal tersane koyundan çıkarak tersane bahçesinde Aynalıkavak Kasrı'nın önüne gelerek dalmış, bir müddet sonra padişahın çocuklarıyla oturduğu otağın önünde suyun üzerine çıkmıştır[10]. Timsah şeklindeki sandaldan sanki deniz üzerinde bir mutfakmış ve içinde zerde pilav pişiriliyormuş gibi, beş kişinin başlarında pilav zerde tepsileri ile beraber birer birer timsahın ağzında çıktığı da Seyid Vehbi'nin Surnamesi'nde kayıtlıdır. Bu olay, Türk denizaltıcılık tarihindeki ilk ve sonuncu başarılı olan dalış denemesi olarak tarih sahnesinde yerini almıştır[11].

Osmanlı İmparatorluğu'nun denizaltılara tekrar ilgi duyması XIX. yüzyılın sonlarına doğru olmuştur. Osmanlı Bahriyesi, bir silah olarak denizaltı gemisine ilk defa Sultan II. Abdülhamid devrinde sahip olmuştur. Başta İngiltere olmak üzere dönemin denizlerdeki büyük güçlerinin denizaltılara gösterdiği sınırlı ilgiye rağmen Osmanlı Bahriyesi çağın en yüksek teknolojisine sahip iki denizaltıyı Nordenfelt şirketinden ısmarlamıştır[12].

9 Vehbi Z. Dümer, ***Denizaltıcılık***. T.C. Askeri Deniz Matbaası, Ankara, 1944, s. 50.

10 Vehbî, ***SÛRNÂME: Sultan Ahmet'in Düğün Kitabı,*** haz. Prof Dr Mertol Tulum, Kabalcı Yayınevi, İstanbul, 2008, s. 382.

11 Raşit Metel, ***Türk Denizaltıcılık Tarihi,*** T.C. Deniz Basımevi, İstanbul, 1960, s. 1.

12 Serhat Güvenç, "Turkey's Submarine Piooners", ***Warship International Fleet Review,*** AUG/SEPT 2001, s.49.

Abdülhamid ve Abdülmecid Denizaltılarının Alımı

Osmanlı Bahriyesi'nin denizaltı gemisiyle tanışmasından yaklaşık yedi yıl önce, George William Garrett adındaki İngiliz mühendis Resurgam adını verdiği buhar tahrikli makineyle donatılmış denizaltısını tecrübe etmektedir. Dönemin ilk makine tahrikli denizaltısı unvanına sahip olmasına rağmen Portsmouth'dan Birkenhead'e İngiliz Kraliyet Donanması için yapılan gösteri esnasında batmıştır. Başarısızlıkla sonuçlanan denemesinin ardından mali destek arayan Garrett, sonunda İsveçli silah fabrikatörü Thorsten Wilhelm Nordenfelt ile anlaşmıştır. Nordenfelt, denizaltıların ticari potansiyelini fark ederek, 1885 yılında Stockholm'de Garrett'in tasarımı olan Nordenfelt-I denizaltısını inşa ettirmiştir. Kendi ismini verdiği ve buhar gücüyle hareket eden Nordenfelt denizaltıları büyük ticari hedefler gözetilerek seri üretime konulmuştur. Nordenfelt serisi denizaltılardan dört adet üretilmiştir. Bir numaralı Nordenfelt Yunanistan'a, iki ve üç numaralı denizaltılar Osmanlı İmparatorluğu'na teslim edilmiş ve son olarak daha gelişmiş bir tasarım olan Nordenfelt-IV'e Rusya talip olduysa da teslimi esnasında yolda kaza geçirmesi sonucu teslimi hiç gerçekleşmemiştir[13].

Nordenfelt denizaltıları, teknolojileri ve sahip oldukları özellikleri bakımından denizaltıların oldukça hızlı bir şekilde geliştiği bir geçiş dönemine rastlamaktadır. XIX. yüzyılın popüler tahrik gücü olan istim (steam), yani buhara dayalı makine gücü, Nordenfelt denizaltılarının hem satıhtaki hem de su altındaki hareket sisteminde de yerini almıştır. İstim sisteminin en önemli artısı, buhar gücüyle itilen pistonlarla yüksek beygir gücü üretilmesidir. Büyük zırhlılar için ucuz ve etkili bir çözüm olarak görülse de, yeni nesil bir silah olan denizaltı için istim sisteminin uygulanmasının sakıncaları ortaya çıkmıştır. Özellikle iç hacmin dar olduğu denizaltılarda, büyük bölümün buhar kazanlarına ya da sarnıçlarına ayrılması ve bunların içerdeki ısıyı 40 C°'nin üzerine çıkarması denizaltı mürettebatı için uzun seyirleri imkânsız hale getirmiştir. Diğer taraftan, buharla çalışan

13 Cyril Field, ***The Story of the Submarine,*** W. Hodge Publishing, London, 1908, p. 126.

makinelerin su altı kullanımlarında takatinin zayıf olmasından ötürü denizaltının yapabileceği harekâtın oldukça dar kapsamlı olması, denizaltılara biçilen taktik rollerin en belirleyici unsuru olmuştur. İstisnai olarak Nordenfelt denizaltılarının su altındaki denge bozukluğunun olmasının önemli bir sebebi de suyun altında buhar takatini korumak için kullanılan ek sıcak su sarnıçları ve denizaltıyı tehlikeli meyillere sevk eden ağır buhar kazanlarıdır[14].

Bu denizaltıların üreticisi olan Thorsten Nordenfelt, 1885 yılında dünyada oldukça ilgiyle karşılanan yeni icat Nordenfelt-I'in ticari alanda tanıtımı ve satılması maksadıyla İsveç Landskrona'da bir deneme seyri tertiplemiştir. Bu seyre Avrupa'nın büyük deniz güçleri, Japonya, hatta şaşırtıcı olarak Meksika ve Brezilya dâhil, toplam otuz dokuz seçkin seyirci ülke davet edilmiştir[15]. Bu otuz dokuz davetiyeden biri dönemin Osmanlı Bahriye Nazırı olan Hasan Paşa'ya gönderilmiştir. Thorsten Nordenfelt tarafından kaleme alınan davetiyede Osmanlı Bahriye Nezaretinden Nordenfelt-I denizaltısının yapacağı tecrübe dalışlarına bir Osmanlı subayının iştirakinin arzu edildiği belirtilmektedir[16]. Fakat Bahriye Nazırı Hasan Paşa, bir subayın gönderilmesinin oldukça maliyetli olacağını değerlendirerek, ilk olarak Londra'daki Osmanlı Sefareti'ndeki bir askerî ataşenin gönderilmesini düşünmüştür[17]. Fakat daha sonra Hasan Paşa Berlin'de bulunan askerî ataşe Binbaşı Halil Efendi'nin askerî tecrübelerini göz önünde bulundurarak, Landskrona'da yapılacak denizaltı tecrübesine onun gönderilmesine karar vermiştir[18].

Nordenfelt-I denizaltısının tecrübe seyirleri izleyen seyirciler üzerinde istenilen etkiyi yaratamamıştır. Nordenfelt-I denizaltısına tarihte ilk olarak Whitehead torpidosu konuyduysa da botla yapılan tecrübelerde deneme atışları yapılmamıştır. Özellikle denizaltının dalışı esnasındaki

14 Farnham Bishop, ***The Story of the Submarine,*** D. Appleton-Century Company, London, 1943, p. 63.

15 K. Zhukov and A. Vitol, "The orgins of the Ottoman Submarine Fleet". ***Oriente Moderno***, January 2001, vol. XX, 221-232, p. 222.

16 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı Bölümü, 18/63.

17 BOA, Y. Mtv, 18/63.

18 BOA, Y. Mtv, 20/99.

dengesizlikler ve buhar makinesini beslemek için kullanılan kömürün yarattığı karbon monoksit ve 40 C°'ye varan sıcaklık denizaltıyı kullanan personel ve denizaltının tecrübesini izleyen seyirciler üzerinde oldukça kötü bir etki bırakmıştır[19].

Osmanlı Bahriyesi tarafından gönderilen Binbaşı Halil Efendi 25 Kasım 1885 tarihli raporunu ve Nordenfelt-I denizaltısının elle çizilmiş resmini[20] Sultan II. Abdülhamid'e takdim etmiştir. Raporda, tecrübe edilen denizaltı gemisinin eksik ve kusurlarından bahsedilmektedir. Özellikle, süratinin düşük olduğu, akıntılı sularda göstereceği performansın belirsiz bulunduğu ve istisnai olarak sualtında geminin yatay olarak sabit tutulamaması en önemli kusurlar olarak belirtilmiştir. Ayrıca Halil Efendi'nin raporunda denizaltının hâlihazır durumuyla kullanılmasının beklenen faydayı sağlamayacağı, tadile muhtaç ve geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Bu rapor doğrultusunda, Osmanlı Hükümeti'nin de denizaltı gemisine bakışı temkinli olmuştur. Her nasılsa, tüm eksikliklerine rağmen Nordenfelt-I denizaltısı Yunan Kraliyet Bahriyesi tarafından 1886 yılında satın alınmıştır. Bu satışın perde arkasında ünlü silah tüccarı ve "Avrupa'nın Gizemli Adamı" olarak bilinen Sir Basil Zaharoff[21] vardır[22]. 9,000 sterline alınan denizaltı, Yunanistan'ın Ege'deki ezeli rakibi Osmanlı İmparatorluğu'nu kışkırtıp Sir Zaharoff aracılığıyla Nordenfelt'den iki adet denizaltı alınmasına yol açmıştır. Ayrıca, Yunanistan tarafından alınan Nordenfelt-I denizaltısının Salamis Tersanesi'ndeki tecrübelerinde sualtı dengesi sabit olarak tutulamamıştır. Teknik açıdan oldukça sorunlu olacağı ve ancak gerektiğinde sınırlı olarak liman ağızlarının savunmasında kullanılabileceği anlaşılmıştır[23]. Nordenfelt-I denizaltısının Yunanistan tarafından alınması İngiltere'de de tartışılan bir konu olmuştur. İngiliz ordusunda görevli Korgeneral Sir Henry Clarke, Yunanistan'la beraber aynı fiyata İngiltere'nin

19 Antony Preston, ***Submarines: The History and Evolution of Underwater Fighting Vessel,*** p. 18.
20 BOA, Y. Mtv, 20/99.
21 Osmanlı Devleti nüfus kayıtlarında Vasil Zaharyas olarak da yazılır.
22 Richard Hall-Compton, The First Submarines: ***The Beginnings of Underwater Warfare***, p. 66.
23 Edward Horton, ***The Illustrated History of the Submarine***, Sidgwick and Jackson Publishing, London, 1974, p. 43.

de Nordenfelt denizaltısından alması gerektiğini savunmuştur. Clarke, önemli stratejik limanların denizaltı gibi savunma özellikleri daha ön plana çıkan yeni bir silahla korunması, kıyıdaki pahalı ve çok personele ihtiyaç duyulan savunma surlarının yerine denizaltı gemisi gibi ucuz ve etkili bir seçeneğin tercih edilmesi gerektiğini öne sürmüştür[24].

Aslında, Yunanistan tarafından 1886 yılında 9.000 sterline alınan bu denizaltının Salamis açıklarında yapılan tecrübelerinde kısa zamanda tatmin edici sonuçlar veremeyeceği anlaşılmıştır. Kontrolünün zor olması ve su altında en fazla beş dakika kalabilmesi Yunanlıların gözünde denizaltıyı değerli kaynakların israfına yol açan, işe yaramaz bir araç yapmıştır. Bu olaydan sonra Yunanistan denizaltı fikrine oldukça soğuk bakmış ancak 1911 yılında tekrar bir denizaltı gemisine sahip olabilmiştir[25].

Yunanlıların denizaltı ile yaptıkları tecrübeler hakkında istihbarat ya da basın aracılığıyla bilgi edinilemediği için ve kifayeti henüz ispatlanmamış bir deniz silahı olması sebebiyle sahip olunan bilgi söylenti mertebesinde kalmıştır[26]. Söylentilerin niteliği Yunanistan'ın kara üzerinden olmasa da, denizden sahil, Adalar ve Selanik istikametine gidecek nakliye gemilerine darbe vuracağı ve sonrasında İstanbul üzerine harekât yapacağı yönünde kışkırtıcı bir doğrultuda olmuş ve sonunda Nordenfelt şirketinden iki adet daha üstün nitelikte denizaltı sipariş edilmiştir[27].

Birçok kaynakta belirtildiği gibi, Osmanlı İmparatorluğu'nun Abdülhamid ve Abdülmecid denizaltılarını sipariş etmesini en önemli tehdit olarak algılanan Yunanistan'ın denizaltı gemisi almasına bağlanması da yetersiz bir değerlendirmedir. Esasen, bu değerlendirmenin bir anlam ifade edebilmesi için dönemin Osmanlı İmparatorluğu'nun o dönemdeki diplomatik gerginliklerin arka planı olan silahlanma yarışı içersindeki durumuna bakılmalıdır.

24 Richard Hall-Compton, The First Submarines: ***The Beginnings of Underwater Warfare***, p. 68.
25 Ibid, p. 68.
26 Emin Yatıkal, ***"Dünya'da ve Türkiye'de İlk Denizaltı Gemileri",*** Deniz Kuvvetleri Dergisi, sayı: 539, Ocak 1988, 8-15, s. 9.
27 Erdinç Sancar, ***21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi***, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2006, s. 253.

İlk bakışta Osmanlı Bahriyesi'nin taarruza dayalı bir tutum sergilediği düşünülse de, aslında hâkim düşünce Ege ve Karadeniz'de statükoyu koruma yolunda savunmacı bir anlayıştır. Özellikle ticaretin devamlılığı için liman ve ticaret yollarının güven altına alınması Osmanlı İmparatorluğu için kritik öneme haizdir. Başta ana geçiş güzergâhları Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Selanik, İzmir, Trabzon, Beyrut, İskenderiye ve İstanbul limanlarının denizden gelebilecek tehditlere karşı savunulması Osmanlı Bahriyesi'nin stratejik önceliğidir. Osmanlı Bahriyesi bünyesinde ticari limanların korunması, ticaretin ve lojistiğin ana geçiş güzergâhları olan boğazların savunulması, dönemin denizaltı teknolojisi dâhilinde önemli bir imkân olarak görülmektedir. Bu yüzden 1880 yılından itibaren küçük, modern, daha ucuz maliyetli ve çok yönlü kullanıma uygun seri gemilerden oluşan bir donanmanın kurulması çabaları görülür. Başta yeni icat denizaltı, torpidobot ve gambot gibi kıyı savunması, sınır muhafazası ve limanlarda kolluk görevini icra edebilecek gemilere ihtiyaç duyulması,[28] Osmanlı Bahriye'sinin yeni ve çağdaş bir stratejik savunma anlayışını benimseme çabasında olduğunun önemli bir kanıtıdır. Daha önceki dönemde bahriyesini ihmal eden, nicelik olarak yüksek ama nitelik olarak oldukça zayıf donanmasını bile kullanmaktan aciz bir durumda olan Osmanlı İmparatorluğu, dönemin çatışma alanlarından biri olan denizlerde öz savunmasını güçlendirmenin peşindedir[29].

Özellikle 1877-78 yıllarında Ruslarla yapılan savaş sonucunda alınan ağır yenilginin perde arkasında Osmanlı Donanması'nın Karadeniz'deki etkisizliği ve kıyı boyunca yapılan muharebelerde Osmanlı Kara Ordusu'nu desteklemesindeki başarısızlık yatmaktadır.[30] 93 Harbi sırasında Osmanlı Bahriyesi Karadeniz'de neredeyse hiçbir etkinlik gösterememiş, aksine Tuna dolaylarında yapılan deniz muharebelerinde Rus torpidobotları Osmanlı savaş gemilerinin en büyük kâbusu olmuştur. Bu yüzden, torpidobot gibi ufak çaplı ve

28 Batmaz, a.g.m., s. 165.
29 Erol Mütercimler, ***İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış***, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 2004, s. 45
30 Celalettin Yavuz, ***Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar***, s. 112.

manevrası yüksek bir teknenin Osmanlı Bahriyesi üzerinde yarattığı askerî etki de hayli önemli olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun bu yenilgisi, karşısındaki düşmanın zayıflığını tahlil etmekte Yunanistan'ın oldukça işine yaramış ve ilk olarak Ege ve sonra kısmen Akdeniz'de Osmanlı İmparatorluğu'nun varlığına karşı büyük tehdit oluşturacak faaliyetler içerisine girmiştir. Bu faaliyetlerin başlıcaları: Yunan Bahriyesi tarafından Girit isyanlarına destek verilmesi, İstanbul-Selanik ticaret yolundaki Osmanlı gemilerine taciz edilmesi ve Yunan Hükümeti'nin 1885 yılında Bulgar-Sırp Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Epir ve Güney Makedonya'yı ilhak girişimleridir[31]. Osmanlı Devleti, Ruslar'la yaptığı savaş esnasında torpido silahının etkinliğini tanımış ve Tuna önlerinde Rus torpidobotlarının Osmanlı savaş gemilerine verdiği zayiatın acısını da çekmiş olduğundan torpido atabilen ve düşman tarafından görünmeyen bir silaha sahip olmanın gayreti içerisindedir[32].

Osmanlı-Yunan politik gerginliğini ticari bir fırsat olarak değerlendiren Nordenfelt şirketi ve aracı Basil Zaharoff, her iki tarafa da aslında daha geliştirilmesi gereken Nordenfelt denizaltılarını satın alınmasını teşvik etmiştir. Yunanistan'ın denizaltı gemisine sahip olması haberinin ardından Nordenfelt şirketine her bir denizaltının değeri 11.000 sterlin olarak iki adet denizaltı ısmarlanmıştır. 1886 yılında Osmanlı Bahriyesi, Nordenfelt şirketiyle iki adet denizaltı alımına ilişkin kontrat imzalamıştır. Sultan II. Abdülhamid'in irade-i seniyesi ile Hazine-i Hassa'dan ödenmek üzere alınan denizaltıların iki buçuk ay gibi kısa sürede bitirilmesi, parçalar halinde vapura yüklenerek, montajlarının Haliç'te, Taşkızak Tersanesi'nde yapılması kararlaştırılmıştır[33].

İngiltere'nin Des Vignes-Cherstey tezgâhlarında kızağa konan ve Nordenfelt-II ve Nordenfelt-III adıyla anılan denizaltılar, Yunanistan'ın sahip olduğu Nordenfelt-I' e göre daha büyük ve daha fazla torpido alabilmektedir. Öncelikle, iki denizaltı satıhta üç mil ve dalışta iki mil farkla Nordenfelt-I'den çok daha hızlıdır. Osmanlı Bahriye-

31 İbid, s. 119
32 Emin Yatıkal, "Dünya'da ve Türkiye'de İlk Denizaltı Gemileri", s. 9.
33 Raşit Metel, Türk Denizaltıcılık Tarihi, s. 11.

si'ne alınan denizaltılar 31 metre boyunda ve 3,6 metre eninde olup 160 ton ağırlığındadır. 250 beygir gücünde iki silindirli makineye sahip olan denizaltılar, dalışı esnasında tepe bacasını kapayarak, kazanda kalan buhar tazyikiyle hareket etmektedir. Mürettebatı, bir güverte subayı, üç makine subayı ve bir ateşçi er olmak üzere toplam beş kişidir. Nordenfelt sınıfı denizaltılar tarihte ilk torpido atabilen denizaltılardır. Nordenfelt sınıfı denizaltıların sualtındaki seyir menzili 12 milden az olduğundan, daha ziyade su üstünde taarruz yapabilecek şekilde tasarlanmıştır[34].

Yedi bölmeden oluşan denizaltıların montajı on gün gecikmeyle Taşkızak'da başlamış ve gemilerin inşasına Nordenfelt mühendisi William Garrett eşlik etmiştir. İki ve üç numaralı Nordenfelt'lerin montajları yapıldığı esnada Garrett bir numaralı Nordenfelt'in tecrübeleri için Salamis ve İstanbul arasında mekik dokumuştur. Nordenfelt denizaltıları Yunanistan ve Osmanlı arasında adeta bir silahlanma ve çağın üstün teknolojisine sahip olma yarışına dönüşmüştür[35]. Bu yüzden, Osmanlı Bahriyesi iki denizaltının montajının olabildiğince çabuk bitmesi için Nordenfelt şirketine ve mühendis William Garrett'a baskı yapmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun bu aceleci tavrına karşın, montaj için gelen denizaltılar hiç beklenmeyen eksiklerle gelmiş ve montaj esnasında birçok sorunla karşılaşılmıştır[36]. Ayrıca, bir an evvel sorunların giderilmesi ve noksanların tamamlanması için Sultan II. Abdülhamid tarafından irade-i seniye[37] yayınlanmıştır. Gecikmenin sebebi denizaltılardaki teknik eksiklikler dışında, Osmanlı İmparatorluğu'nun bulunduğu ekonomik krizden ötürü denizaltıların montajında çalışanlara maaşlarını bir türlü ödeyememesidir. Fakat Osmanlı Bahriye Nezareti'ndeki yazışmalarda gecikmeler asıl sebebinin İngiliz mühendis William Garrett olduğu ve bu kişi olmadan bu denizaltıların montajı ve sonrasında tecrübelerinin ya-

34 B. Langensiepen and A. Güleryüz, ***The Ottoman Steam Navy 1828-1923. The Bath Press, London***, 1995, p. 160.

35 Serhat Güvenç, "Turkey's Submarine Piooners", p. 49.

36 Batmaz, a.g.m., s. 169.

37 Bahsedilen irade-i seniyeye Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde rastlanamamıştır. Ancak Raşit Metel'in Deniz Müzesi'ndeki şahsi arşivinde bir kopyası bulunmuştur.

pılamayacağından bahsedilmektedir[38]. Aynı yazışmalarda Osmanlı Bahriyesi için kritik öneme haiz bu denizaltılar için personel temin edilmesi amacıyla gereğinin yapılması istenmiştir.

Osmanlı Bahriyesi montajı yapılmakta olan Nordenfelt II ve III denizaltılarını bir an evvel denize indirme çabası içine girmiştir. Osmanlı yetkililerinin gösterdiği yoğun çaba, Bahriye Nazırı Hasan Paşa'nın 31 Temmuz 1886 (29 Şevvâl 1303) günü kaleme aldığı yazıdan açık bir şekilde anlaşılmaktadır. Bu yazıda; Tersane-i Amire'de montajı yapılan denizaltıların en kısa sürede denize indirilmesi için *"leylen ve nehâren"* yani gece ve gündüz hiç durmadan çalışıldığı ve bunun için yoğun bir çaba harcandığı belirtilmektedir. Hasan Paşa'nın imzasını taşıyan belgede denizaltıların gecikme sebebi; işçilerin çalıştığı mahallerin yeterince geniş olmamasından dolayı fazla işçinin çalıştırılamadığı, dolayısıyla işçilerin geceleri de çalıştırılarak denizaltıların montajının tamamlanması için büyük gayret gösterildiği şeklinde açıklanmıştır[39].

Tüm bu zorluklar esnasında, Osmanlı Bahriyesi'nin sahip olduğu bu yeni silah, başta Rusya ve Yunanistan olmak üzere birçok ülkenin de ilgisini çekmiştir. 1887 yılında iki denizaltının Taşkızak'da inşası ve tecrübeleri sırasında bir casus tarafından ceket altından, objektif düğme deliği şeklinde gizlenerek denizaltıların fotoğrafları çekilmiştir[40]. Bu şahsın kimliği hakkında bilgi sahibi olunmadığı için mikrofilmlere el konularak ertesi gün idam[41] edilmiştir. 6 Eylül 1886 günü Nordenfelt-II denizaltısının montajı tamamlanmış sonra Haliç'teki tecrübe seyirlerine hazır hale getirilmiştir. "Abdülhamid" adı verilen bu denizaltıyı, parça eksiklikleri ve William Garrett'in çeşitli bahaneleriyle denize indirilmesi geciken kızak kardeşi Abdülmecid, Abdülhamid denizaltısından ancak 11 ay sonra 4 Ağustos 1887 günü denize indirilmesi takip etmiştir[42].

38 Deniz Müzesi Arşivi (DMA), Mektubi, 568/ 12.
39 BOA, Y. Mtv, 21/190.
40 Çekilen fotoğrafların aslı Washington'daki Smithsonian Müzesi'ndedir.
41 Raşit Metel'in Türk Denizaltıcılık Tarihi kitabında yakalanan casusun idam edilmesiyle ilgili bilginin kaynağı belirtilmemiştir. Ayrıca, bu bilgi birincil kaynaktan da doğrulanmamıştır.
42 Raşit Metel, ***Türk Denizaltıcılık Tarihi***, s. 17.

Haliç'te Sarayburnu ve sonrasında Üsküdar açıklarında yapılan tecrübelere, İngiliz personel ve William Garrett'a teknik açıdan bağımlı olunmaması için atanan dört subay personel de katılmıştır. Kumandası torpidobotlarda tecrübeli Yzb. Halil Develioğlu'na verilen Abdülhamid denizaltısı ile Yzb. Halil Develioğlu, William Garrett'la beraber Aynalıkavak'tan Divanhane önüne kadar seyir dalışları yapmışlardır. Seyir esnasında, özellikle dalışlarda tehlike arz edecek aşırı meyillere maruz kalındığı fark edilmiştir. Sualtındaki dengesiz hali dışında, denizaltının garanti edilen 5-7 mil su altı süratine erişemediği, sualtında erişilen en yüksek süratinin ise üç mil olduğu tespit edilmiştir. Sualtındaki bu düşük sürat ve denge sorunu dolayısıyla, denizaltının Boğaz'daki akıntıya karşı koyamayacağı kanısına varılmıştır[43]. Özellikle denge sorunu, Osmanlı Bahriyesi tarafından alınan denizaltıların tam olarak dalarak su altında seyrini riskli kıldığı, böylece ancak gözlem kulesi gözükerek hedefine taarruz imkânına sahip olduğu yapılan tecrübelerde ortaya çıkmıştır[44].

Daha sonra her iki denizaltının açık denizde yapılacak daha kapsamlı tecrübeleri için İzmit'te gönderilmesi ile ilgili tezkere düzenlenmiştir. Tezkerede William Garrett ile yapılan denemelere rağmen, bu denizaltılarla nasıl bir harekâtın gerçekleştirilebileceğinin belirlenmesi için açık denizde test edilmesi talimatı verilmiştir[45]. Burada Abdülhamid ve Abdülmecid denizaltıları müşterek seyir yapma imkânı bulmuştur. Tecrübeler esnasında ilk defa su üstü hedefine torpido atış tatbikatları yapılmıştır. Sualtı sürati ve performansı başarılı bulunmamış, ancak gözcü kulesi su üzerindeyken su üstü gemisine torpido atışı yapabileceği kanaatine varılmıştır. Tecrübeyi izleyen ve değerlendiren komisyon tarafından hazırlanan raporda ve Bahriye Nazırı Hasan Paşa'nın bu raporla birlikte Sadaret'e sunduğu kendi görüşlerini belirttiği yazısında; gemilerin su üstü seyirlerinin görevlerini icra etmesine uygun olduğu, dolayısıyla torpidobot-

43 M. F. Sueter, ***The Evolution of the Submarine Boat Mine and Torpedo. Griffin and Co.***, Portsmouth, 1907, p. 55.
44 BOA, Y. Mtv, 30/53.
45 DMA, Şura-i Bahriye, 304/ 205-A.

lara nazaran daha zor görülebildiklerinden liman ağızları ve kıyılar gibi stratejik mahallerin savunulması bakımından kullanılmalarının faydalı olacağı belirtilmiştir. Raporda, denizaltıların kusurları yönünden su altı yatay seyrinin emniyetsiz olduğu ve kontrat hükümlerine uygun olmadığı, geliştirilmesi ve tamamlanması gereken yönleri olduğundan da söz edilmektedir[46].

Nitekim Korgeneral Clarke da, Nordenfelt denizaltılarının İngiliz Bahriyesi'ne alınmasını öne sürerken sahip olunacak denizaltıların önemini daha çok sığ sularda, kıyı ve liman ağızlarının korunması görevini icra edecek operasyonel yarıçapı dar olan taktik rollerle kıymetlendirmiştir. Çağın denizaltılarının sahip olduğu yeteneklere paralel olarak biçimlendirilen bu roller, teknoloji ilerledikçe rakibine karşı önemli bir tehdit unsuru olabilecek denizaltıları üzerinde daha çok çalışılması gereken bir silah haline getirmiştir[47].

Denizaltıların son denemesi İstanbul'da Sarayburnu önlerinde yapılmıştır. 1888 yılının yaz ortasında bir gün Dolmabahçe önüne gelen Abdülhamid denizaltısı, hedef olarak belirlenen eski bir vapura torpidosunu ateşleyerek, vapuru bir anda denizin dibine göndermiştir. Dünyada ilk defa yapılan bir denizaltının vapura yaptığı hücumu[48] boğazın her iki tarafındaki halk, yabancı elçiler ve askerî ataşeler heyecanla izlemiştir[49]. Başta Farnham Bishop ve Richard Hall'un denizaltıcılık kitapları ve diğer birçok kaynağa göre ‚bir denizaltıdan ilk defa torpido atılarak bir suüstü gemisinin batırılma başarısı Abdülhamid denizaltısına aittir.

Bu sıralarda, 28 Şubat 1888 tarihli mühendis William Garrett'ın Hasan Paşa'ya yazdığı şahsi mektupta[50], denizaltının satışındaki ara-

46 BOA, Y. Mtv, 30/53.
47 Richard Hall-Compton, The First Submarines: The Beginnings of Underwater Warfare, p. 68.
48 Bu olayla ilgili herhangi bir arşiv belgesi bulunamamıştır ancak Abdülhamid ve Abdülmecid denizaltılarının İzmit açıklarında yaptıkları başarılı torpido atış denemeleri sonucunda, bu denizaltıların bir suüstü gemisini batırabilecek kabiliyette olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim Farnham Bishop gibi birçok yabancı yazar da bu olayın gerçekleştiğinden söz etmektedirler.
49 Emrullah Nutku, "İlk Denizaltı Gemisini Türkler Kullanmışlardı". ***Yakın Tarihimiz***, 1962, (4), 120-122, s. 157.
50 BOA, Y. Mtv, 44/60.

cı kişiler ve denizaltıcılıktan anlamayan kişilerin padişahı bu konuda yanlış bilgilendirdiğini, denizaltıların imkân ve kabiliyetlerinin üzerinde bir iş yapacakları şeklinde bir fikre sevk etmiş olduklarını söyler. Bu yüzden, eksiklerin tamamlanması ve müteakip tecrübeler için Osmanlı Bahriyesi'ne hizmet etme arzusunda olduğunu belirtir. Ayrıca, denizaltıların Türk liman, boğaz ve denizlerinin savunulmasında önemli bir rol oynayarak iyi bir hizmet verdiğinde, diğer devletler için iyi bir örnek olacağını söyler. Bu mektup üzerine, birçok eksik ve soruna rağmen denizaltı gemilerinin Osmanlı Bahriyesi'ne kabulü gerçekleşmiştir. Bahriye Nazırı Hasan Paşa tarafından Bahriye Nezaretine gönderilen 22 Mart 1888 tarihli yazıda, mühendis William Garrett'a Sultan II. Abdülhamid tarafından bir irade-i seniyye ile fahri binbaşılık rütbesi verildiği ve alınan tahtelbahirlerin bahriyeye kabulünün karara bağlandığından bahsedilmektedir[51].

İlginç bir şekilde, Abdülhamid ve Abdülmecid denizaltıları başarılı geçen tecrübe seyirlerinin hemen ardından Haliç'teki Valide kızaklarına çekilmişlerdir. Seyre çıkması, kızaklarından indirilmesi hatta gemi personelinin dahi denizaltıların yanına yaklaşması yasak edilmiştir. Denizaltılar daha sonra Sütlüce'deki barakalarda çürümeye terk edilmiştir[52]. Zaten mühendis William Garrett'da 1888 yılı Mart ayı sonunda denizaltıların Osmanlı Bahriyesi'ne kabulünün ardından İngiltere'ye dönmüş ve bir daha Osmanlı İmparatorluğu için görev yapmamıştır.

Sonuç

Gerçek anlamda tasarımlarının başladığı XV. yüzyıldan XIX. yüzyıla kadar denizaltı gemileri göllerde veya nehir ağızlarında kralara, imparatorlara veya hükümet görevlilerine gösteri yapan deneysel boyutta bir araç olmuşlardır. XIX. yüzyılın ikinci yarısında bu deneysel araç, muharebelerde rakibin uyguladığı ablukayı kırmaya yönelik etkin bir silah konumuna gelmiştir. Bu yüzyılın sonlarına gelindiğinde denizaltı teknolojisinde yaşanan hızlı değişimler, kendile-

51 BOA, Mtv-Ask, 45/113.
52 Haydar Alpagut, ***"İlk Denizaltı Komutanlarımız".*** Deniz Mecmuası,1935, (336), 233-241, s. 240.

rine savaş alanında biçilen rollerin geliştirilmesine yol açmıştır. Denizaltılar artık sadece düşmanın uyguladığı ablukayı kırmak için değil, rakibe karşı caydırıcılık ve bu bağlamda üstünlük sağlamanın en önemli unsuru olmuştur. İmkân ve kabiliyetleri henüz ispatlanmamış bir silaha sahip olmanın bir diğer getirisi de politik arenadaki müzakere kozunu güçlendirmesidir. Akdeniz, Ege ve Karadeniz gibi jeopolitik ve jeostratejik değere sahip denizlerin savunulması düşünüldüğünde, rakipler üzerinde önemli etkiye malik bir silahın varlığı Osmanlı İmparatorluğu için kritik bir ihtiyaçtır.

Bu bağlamda, Nordenfelt gibi çağın en ileri teknoloji ürünleri olan denizaltıların ilk müşterisinin Yunanistan, hemen ardından Osmanlı Devleti ve Rusya'nın olması rastlantı değildir. Bu durum Yunanistan, Osmanlı ve Rusya gibi aynı coğrafyanın dinamiklerini paylaşan devletler için birbirleri arasındaki silahlanma yarışında geri kalınmaması gerekliliğini ve aynı zamanda o bölgenin askerî gereksinimlerinin ortak bir anlayışa dayandığını göstermektedir.

Aslında, Osmanlı İmparatorluğu XIX. yüzyılın sonlarına doğru kendisini çağın hâkimiyet anlayışının merkezi olan denizlerdeki silahlanma yarışının içinde bulmuştur. Osmanlı İmparatorluğu bu silahlanma yarışında ekonomik ve teknik nedenlerden ötürü geride kalmış, bu yüzden çözümü Fransız Jön Ekolü'ne yakın küçük çaplı, etkin ve savunmaya yönelik gemilerde bulmuştur. Osmanlı İmparatorluğu, dönemin görünmez, baskın ve sürpriz tesiri yüksek silahı olan denizaltıya sahip olmanın avantajlarını, silahlanma yarışındaki geri kalmışlıkla eşitlemenin bir yolu olarak görmektedir. Bunun dışında, mali iflasın eşiğinde olan bir imparatorluğun, Yunanistan ile yaşanabilecek muhtemel bir savaştan kaçınarak savunmaya yönelik statükocu bir strateji izlemesi, Osmanlı Bahriyesi'nin nazarında denizaltı gemilerini mantıklı bir seçenek yapmıştır. Ticaretin devamlılığı, ülkenin güvenliği, Karadeniz ve Ege Denizi'ne bağlantıyı sağlayan stratejik geçiş güzergâhları olan Boğazların korunması Osmanlı Bahriyesi açısından kritik öneme haizdir. Bu sebeple, Osmanlı Bahriyesi, düşük maliyetli ve çok yönlü kullanıma müsait torpidobot ve gambotların yanında denizaltı gemisiyle ablukayı kırmak, rakip üze-

rinde caydırıcılık ve güçlü donanmaya karşı ucuz yoldan eşitleme amaçları dışında, ticarî liman durak ve yolların korunmasını ve ayrıca karakol görevlerini gerçekleştirmeyi hedeflemiştir. Zaten çağın denizaltılarının sahip olduğu teknik kabiliyetler nedeniyle açık denizde düşman filolarına saldırarak harekât gerçekleştirmesi neredeyse imkânsızdır.

Ne var ki, Abdülhamid ve Abdülmecid denizaltılarının alındığı dönemin, Osmanlı İmparatorluğu'nun politik, mali ve askerî açıdan çöküş dönemine rastgelmesi, tarihte ilk defa torpido atarak bir su üstü gemisini batırma başarısına sahip Osmanlı denizaltılarının üzerinde çalışma imkânını ortadan kaldırmıştır. Büyük beklentiler neticesinde alınan bu denizaltılardan faydalanılamamasının en önemli sebebinin, imparatorluğun içinde bulunduğu mali yetersizliklerden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Özellikle, tadilatı gereken tarafları için önemli bir kaynak aktarılmasına ihtiyaç olduğu düşünüldüğünde ve dahası Nordenfelt denizaltılarının tasarımından kaynaklanan, çözümü neredeyse olanaksız olan kronik denge sorunlarının varlığı, bu denizaltılara yönelik girişimlerin önünü kapamıştır. Ayrıca, o dönemde denizaltı teknolojisindeki gelişimin oldukça hızlı olması ve her yapılan yeni denizaltı gemisinin yeterlilik açısından bir öncekinden daha üstün oluşu muhtemel yüksek maliyetle yapılacak epeyce tadilatın boşa çıkması anlamını da taşımaktadır. Yukarıda belirtilen tespitler neticesinde, Osmanlı Bahriyesi'nin almış olduğu denizaltıları hizmet dışına çıkardığı düşünülmektedir.

Türk denizaltıcılığının geliştirilmesiyle ilgili II. Meşrutiyet'ten sonra birçok girişim yapılsa da, hepsi sonuçsuz kalmış, Türkiye Cumhuriyeti Bahriyesi kendi envanterine denizaltı gemisini ancak 1928 yılında tekrar katabilmiştir. Abdülhamid ve Abdülmecid denizaltılarının denizlerdeki muharebelerde yer almaması onlara atfedilen tarihi değeri yok etmemelidir. Bu iki denizaltı dönemin süper güçleri sayılan ülkelerden çok önce Osmanlı Bahriyesi'ne alınarak adeta denizlerdeki silahlanma yarışını farklı bir alana kaydırmıştır.

SUMMARY

In this article, a brief summary of the submarining history was given and the story of purchase of Nordenfelt II and III submarines and their inclusion in the Ottoman Navy with the names Abdülhamid and Abdülmecid was told.

The seas, which was the center of the domination strategy in the period the submarines that arose as the consequence of the developments in the last quarter of the nineteenth century, had been among the significant parts of the arming competition flaring up in between the countries. And the Ottoman Empire appeared in this arming competition by purchasing the Abdülhamid and Abdülmecid submarines in 1886, by the attempt of Sultan Abdülhamid II.

But the misfortune that the Abdülhamid and Abdülmecid submarines mets the political, military and financial collapse period of Ottoman Empire have removed the opportunity to work on Ottoman submarines that have the success of sinking surface ships by throwing torpedo and the submarines were left for deterioration in the Golden Horn. The most significant reasons for this were the general attitude of Sultan Abdülhamid II against the navy and financial crisis which the Ottoman Empire was in.

KAYNAKÇA

ALPAGUT, Haydar. "İlk Denizaltı Komutanlarımız". ***Deniz Mecmuası,*** 1935.

ARIKAN Z. ve SANCAR L.,"Türk Denizcilik Tarihi", Doç. Dr. Şakir Batmaz, ***II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi***, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009,159-173.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı Bölümü-Defter\Belge No:18\63.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı Bölümü-Defter\Belge No: 20/99, IV. Belge.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı Bölümü-Defter\Belge No: 20/99, VI. Belge.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı Bölümü-

Defter\Belge No:21/190, I. Belge.
Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı Bölümü- Defter\Belge No: 44/60, II. Belge.
Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı Bölümü- Defter\Belge No: 30/53, I. Belge.
Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Askeri Maruzat- Defter\Belge No:45/113.
BATMAZ, Şakir. "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi", Zeki Arıkan ve Lütfi Sancar, ***Türk Denizcilik Tarihi,*** Deniz Basımevi, İstanbul, 2009.
BISHOP, Farhnam. ***The Story of the Submarine,*** D. Appleton-Century Company, London, 1943.
Deniz Müzesi Arşivi, Mektubi, Defter No: 568/ Sayfa No:12.
Deniz Müzesi Arşivi, Şura-i Bahriye, Defter\Sayfa No: 304/ 205-A.
Denizaltı Eğitim Merkezi Komutanlığı, ***Sessiz ve Derinden,*** Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, 2007.
DÜMER, Vehbi Z. ***Denizaltıcılık***. T.C. Askeri Deniz Matbaası, Ankara, 1944.
FIELD, Cyril. ***The Story of the Submarine,*** W. Hodge Publishing, London, 1908.
HALL-CAMPTON, Richard. ***The First Submarines: The Beginnings of Underwater Warfare,*** Periscope Publishing, Cornwall, 2003.
HORTON, Edward. ***The Illustrated History of the Submarine,*** Sidgwick and Jackson Publishing, London, 1974.
GÜVENÇ, Serhat. "Turkey's Submarine Piooners", ***Warship International Fleet Review,*** AUG/SEPT 2001.
LANGENSIEPEN, B. and GÜLERYÜZ, A. ***The Ottoman Steam Navy 1828-1923.*** The Bath Press, London, 1995.
METEL, Raşit. ***Türk Denizaltıcılık Tarihi,*** T.C. Deniz Basımevi, İstanbul, 1960.
MÜTERCİMLER, Erol. ***İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış,*** Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 2004.
NUTKU, Emrullah. "İlk Denizaltı Gemisini Türkler Kullanmışlardı". ***Yakın Tarihimiz,*** 1962.
PRESTON, Antony. ***Submarines: The History and Evolution of Under-***

water Fighting Vessel, Phoebus Publishing Company, London, 1975.
SANCAR, Erdinç. ***21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi,*** IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2006.
SUETER, M.F. ***The Evolution of the Submarine Boat Mine and Torpedo.*** Griffin and Co., Portsmouth, 1907.
VAT, Dan Van der. ***Stealth at Sea: The History of Submarine,*** Houghton Mifflin Publishing, Chicago, 1995.
Vehbî, ***SÛRNÂME: Sultan Ahmet'in Düğün Kitabı,*** haz. Prof Dr Mertol Tulum, Kabalcı Yayınevi, İstanbul, 2008.
YATIKAL, Emin. "Dünya'da ve Türkiye'de İlk Denizaltı Gemileri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi,* sayı:539, Ocak 1988.
YAVUZ, Celalettin. ***Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar,*** Deniz Basımevi, İstanbul, 2003.
ZHUKOV, K. and VITOL, A. "The orgins of the Ottoman Submarine Fleet". ***Oriente Moderno*** , Ocak 2001.