Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı Örneği

Prof. Dr. M. Metin HÜLAGÜ
Erciyes Üniversitesi
Fen-Edebiyat Fakültesi
Tarih Bölümü Öğretim Üyesi
metinhulagu@gmail.com

Sultan II. Abdulhamid dönemi Osmanlı donanması, üzerinde en fazla polemiğin yapıldığı, müspet ve menfi görüşlerin serd edildiği, ancak bununla birlikte yok denecek kadar da araştırmanın gerçekleştirildiği bir konu olmuştur. II. Abdulhamid dönemi Osmanlı deniz gücü adeta bu padişahın algılanma biçimiyle özdeşmiştir. Sempati duyanların *Ulu Hakan*, antipati duyanların ise *Kızıl Sultan* şeklindeki yaklaşımları donanma için de geçerli olmuştur denebilir.

Aşağıdaki satırlarda bu dönem Osmanlı donanmasının durumu incelenmeye çalışılmıştır. Ancak bu inceleme, II. Abdulhamid döneminin bütününün ele alınarak incelenmesi şeklinde değil, yaklaşık otuz üç yıllık iktidar hayatının orta dönemi sayılabilecek olan 1897 savaşı çerçevesinde yapılmıştır. Böyle bir araştırmayı yapmaktan maksat ise ne *Ulu Hakan* ve ne de *Kızıl Sultan* yaklaşımlarının doğruluk ve yanlışlıklarını ortaya koymak değil, son dönem Osmanlı donanmasının durumunu daha iyi anlamak ve bu devredeki yapısını aydınlatmaya, kısmî bir derecede de olsa, katkıda bulunmaya yöneliktir.

Kızıl Sultan yaklaşımı içerisinde bulunanlar, Sultan II. Abdulhamid tahta çıktığı zaman Osmanlı donanması, keyfiyeti bakımından olmasa da, kemiyeti bakımından muhtemelen dünyanın üçüncü büyük gücü durumundaydı. Ancak 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nin arifesine kadar geçen yirmi küsur senelik zaman zarfında Osmanlı donanmasının Haliç'ten dışarı çıkarılmadığı ve esef edilecek bir hale gelmiş olduğu, büyük eksiklikler içerisinde olmasına rağmen günün şartlarına göre yenilenip teçhiz edilmediği, tam aksine, yabancı mühendis ve işçilerin mukaveleleri yenilenmeyerek kendilerine yol verildiği, donanmanın her ne kadar sayı ve görünüm itibariyle büyük olsa da[1] kalite ve muhtevası bakımından bitmiş ve tükenmiş bir durum arz ettiği, hatta bir kısmının tamir olmaya kabiliyetinin dahi olmadığı, donanmaya bağlı gemilerden birçoğunun kazanlarının akmakta, saç levhalarının harap bir vaziyet arz etmekte, silah ve teçhizat bakımından günün şartları ve imkânlarının çok gerisinde kalmış[2] olduğu kanaatini sergilemişlerdir.

Buna mukabil *Ulu Hakan* yaklaşım içerisinde bulunanlar ise her şeyi tozpembe bir tablo içerisinde izah etmeye çalışmışlardır.

Sultan II. Abdulhamid döneminde Osmanlı donanmasının durumunu, idarenin deniz kuvvetlerine yaklaşım biçimini, hem yaklaşım biçimindeki bir kısım farklılıklar dolayısıyla, hem de konuyu daha açık ve anlaşılır bir surette ortaya koyabilmek maksadıyla bu dönem Osmanlı donanmasını Yunan donanması ile mukayese etmek ve kendi içerisinde de 1876-1897 ve 1897-1909 dönemleri şeklinde iki devreye ayırarak incelemek daha doğru olacaktır.

---

[1] 11 Mayıs 302/23 Mayıs 1886 tarihi itibariyle Osmanlı donanması teçhizat bakımından şu durumu arz etmekteydi: 141 Armstrong topu, 150 Krup topu, 94 Şişhane ve Kaval topu, 74 Nordnüfeld cinsi top, 84 Mitralyöz, 3871 tüfek, 1017 Rovalvör tabanca, adi tabanca, 1373 kılınç, 1157 balta, 613 Harbe. Bak: Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Esas Evrakı (YEE): J/90-1/90/138, 11 Mayıs 302. Ayrıca bak: Vecihi ve Rüfekası, Vecihi ve Rüfekası; Musavver Tarih-i Harb, Dersaadet 1315, s. 131-132.

[2] Mesela bak: Edwin Pears, Forty Years in Constantinople, 1873-1919, s. 170-171.

1- Yunan Donanması

a- Yunan Deniz Gücü ve Durumu

Yunan Hükümetini 1897 Harbi'ne sevk eden unsurlardan biri hiç şüphesiz ki Yunanistan'ın bu dönemde sahip olduğu savaş gemileri yani donanmasının büyüklüğü ve üstünlüğü olmuştur. Yunanistan'ın coğrafî durumu ve birçok adalarla çevrili olan sahillerinin çokluğu Yunan halkını öteden beri gemicilik ve deniz ticareti ile meşgul olmaya sevk etmiştir. Uzun bir dönemi kapsayan bu meşguliyet Yunanistan'ın takriben üç yüz bin tonluk altı bin gemiye sahip olmasını sağlamıştır[3]. Bu kadar zengin ve geniş ticaret gemisine sahip olan bir ülkenin ticarî gemilerini korumak için mezkûr gemilere paralel olarak bir de harp gemilerinden oluşan bir savaş filosu bulundurmaya ihtiyaç duyması gayet tabiî ve hatta zaruri olmuştur.

Yunan donanması muhtelif tarihlerdeki girişimlerle muhtelif kapasite ve sürate haiz gemilerden oluşmuştur. Süratle gelişen ve güçlenen bu donanmanın bir kısmı dâhilde inşa edilirken diğer bir kısmı ise dışarıdan satın alınmak suretiyle meydana getirilmiştir. Yunanistan mevcut donanmasını savaştan önce güzel bir surette idare etmiş, muntazaman talim ve manevralara tabi tutmuş, savaş arifesinde ise deniz gücünü kendisinden beklenilen hizmet ve maksadı tümü ile ifa edebilecek derecede seferber bir hale sokmuştur. Hatta bu noktada Yunan Hükümeti donanmanın eksiklerini giderme bakımından İngiltere'den iki zırhlı satın almış, bir kaç kıta torpido yaptırmış, Yunan seyri sefain kumpanyasından da üç vapur kiralayarak bunları top ve askerle teçhiz etmiştir[4].

Savaştan önce Yunan Deniz Kuvvetleri bütünü itibariyle dokuz muhtelif gemi ile 12 kıta topçeker, 12 kıta birinci sınıf torpido ve 19 kıta da sahil torpido gemilerinden meydana gelmiştir. Topçekerler ortalama olarak 400 ton civarında olup süratleri ise 9-11 mil arasında değişmiştir. Ayrıca bunlardan her biri oldukça büyük çaptaki toplarla teçhiz edilmiştir. Birinci sınıf torpido istimbotlarından 1881'de inşa edilmiş olan altı kıtası 40 ton kapasiteli olup 20 mil sürat yapabilmekteydi. 1885'te inşa edilmiş olan diğer altı kıta ise 85 ton kapasiteli olup süratleri de 19 mili bulmaktaydı. Sahil torpidolarının tonları 21-25, süratleri ise 14-16 mil arasındaydı. Bir birine benzeyip Heydra, Espeçaya, Pesara zırhlılarından oluşan ve tonajları beş bin, süratleri ise 17 mil kadar olup her biri muhtelif çapta 31 top ve 3 torpido kovanlarıyla mücehhez bulunan gemiler ise 1889 ve 1890 senelerinde Fransa'da inşa edilmişlerdi. Yelken gemilerine ilaveten ayrıca 55 adet vapur da donanmayı meydana getiren unsurlar arasında bulunmaktaydı.

Yunan donanması Avrupa filoları ile seyri sefain hususunda rekabeti muhafaza edecek kadar güçlü olmakla beraber gemi ve top sayısı, tonilato miktarı bakımından Osmanlı donanmasından oldukça geri bir vaziyetteydi. Ancak gemilerinin sahip olduğu zırhlı, haiz oldukları topların çapı, sürati, tahkim, maharet ve manevra kabiliyeti bakımından ise Osmanlı donanmasından çok daha üstün bulunmaktaydı[5].

b- Yunan Donanması'nın Faaliyetleri

Yunan donanmasını Girit isyanının başlamasından 1897 Savaşı'nın sona ermesine kadarki süre içerisinde iki farklı durumda görmekteyiz. Bu bakımdan Yunan donanmasını: Savaş öncesi faaliyetleri ve savaş sırasındaki faaliyetleri şeklinde iki ayrı safhada incelemek gerekir.

aa) Savaş Öncesi Faaliyetleri

Yunan donanmasının savaş öncesi faaliyetlerinin mihver ve esasını Girit adası oluşturmuştur. Ancak bu faaliyet Girit adasına bağlı olarak Preveze, Narda, Ayamara, Embirikya, Leftekarya, Pire, Kesendire, Selanik, Resmo, Hanya, Suda ve sair yerlerin de içerisinde bulunduğu bir çerçeve dâhilinde cereyan etmiştir. Muhtelif tarihlerde muhtelif cins ve sayılardaki harp vasıtalarına müracaat

---

[3]Abdülkadir Tevfik, Abdulkadir Tevfik (Binbaşı); Devlet-i Aliyye ve Yunan Seferi, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, Türkçe Yazma, nr 4416.

[4]Süleyman Tevfik-Abdullah Zühdü; Devlet-i Aliyye-i Osmaniye ve Yunan Muharebesi, İstanbul 1315, s. 19.

[5]Goltz Paşa, Osmanlı-Yunan Seferi, s. 35; Büyüktuğrul, Afif; Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, c. 3, İstanbul 1983. s. 317.

edilmek suretiyle gerçekleştirilmiş olan bu devredeki faaliyetlerin temel amacı Girit isyanını tahrik ve teşvike ve nihayet adayı Yunanistan'a ilhaka yönelik olmuştur.

Bu safha ve çerçeve içerisinde faaliyet gösteren Yunan savaş gemilerinin savaş öncesinde kullanıldığı başlıca alan ve maksatlar şu şekilde sıralanabilir:

1) Gerek Albay Vassos'un ve gerek Prens George'un Girit'e çıkmaları ve bu iş için muhtelif cinsteki savaş vasıtalarından istifade etmeleri;

2) Yunan harp gemilerinin Girit adasının sahillerini tarassut altında tutmak, adanın muhtelif noktalarına yanaşarak âsilere yardım maksadıyla adaya asker ihraç etmek, silah ve savaş malzemesi sevkinde bulunmak üzere harp gemilerine müracaatta bulunmaları;

3) Muhtelif sebeplerle Girit adasına doğru hareket eden Osmanlı gemilerinin bu yöndeki hareketlerine engel olunmaya çalışılması;

4)Yukarıda zikredilen maksatlar doğrultusunda Preveze, Leftekarya, Kesendire, Ayamavra, Narda ve sair yerlerin top ateşine tutulması.

Girit'e asker sevkinde bulunulması ve adanın Albay Vassos tarafından Yunanistan'a ilhak olunmasından savaşın başlamasına kadar olan zaman zarfında Yunan donanmasının icra etmiş olduğu belli başlı faaliyetler ise kısaca şöyle sıralanabilir:

Hanya önlerine gelerek Girit adasını tarassut altına almış olan Yunan savaş gemileri[6] 13 Şubat 1897'de bir Osmanlı ticaret gemisini topa tutmuşlardır[7].

21 Şubat 1897'de Leftekarya iskelesini yakılarak burada yaşayan Müslüman ahali kasabayı terke mecbur bırakılmışlardır[8]. Ayrıca aynı tarihte beş adet Yunan savaş gemisinden bir kısmı Kesendire sahillerine yönelirken bir kısmı da Katrenik Platomoz kalesini yakın bir mesafeden ateşe tutmuştur[9]. Yine Şubat başlarında bir kısım Osmanlı gemileri Yunan gemileri tarafından topa tutulmuş[10], içersinde nizamî ve ihtiyatî kuvvetler ve cephane bulunan 3 vapur Golos'a gönderilmiştir[11]. Golos'tan Yenişehir ve sair yerlere cephane sevk edilmiştir[12].

10 Mart 1897'de Pire limanından hareket eden Yunan savaş gemilerinden beş kıta gambot Narda körfezine gitmiş, Abrakya, Oba, Korint ve Golos limanlarına torpidolar döşenmiş ve her türlü levazımatını alarak harekete hazır halde bulunan iki zırhlısını da emre muntazır hale koymuştur[13].

21 Nisan 1897 tarihinde Pilatamano kalesi ile Lefte köyü iskelesi Yunan savaş gemilerince top atışına tabi tutulmuş[14], 27 Nisan 1897 tarihlerinde de büyüklü küçüklü 15 kıta harp gemisinden oluşan bir Yunan filosu Kesendire taraflarında dolaştırılmıştır[15]. Ayrıca savaş öncesi Yunan Hükümeti Preveze'den Sarakaviye'ye kadar olan yerlere 13 kıta harp gemisi, 27.000 piyade, 300 süvari ve 40 top yerleştirmiştir[16].

bb) Savaş Sırasındaki Faaliyetleri

Yunan donanması savaş için 5 zırhlı, 3 kruvazör, 3 nakliye gemisi, 1 torpido gemisi, 12 açık denize ve 19 sahile mahsus torpido ve 12 topgeçer olmak üzere[17] toplam 55 parçadan mürekkep[18] dört filoya

---

[6]BOA, İrade Girit (İr. Gir.), nr 1187, 1 Şubat 312.

[7]Üçok, Coşkun; Siyasal Tarih, Ankara 1967, s. 189.

[8]BOA, Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.Hus.), nr 371/82, 9 Şubat 313.

[9]BOA, Y.A.Hus., nr 371/83, 9 Şubat 313; Deniz Müzesi Arşivi (DMA), Mektubi Bölümü (MB) II, Harekat (H), nr 1106/9, 25 Zilkade 314/15 Nisan 313.

[10] BOA, İ.Girit, nr 1187, 2 Şubat 1312/14 Şubat 1897.

[11]BOA, Y.A.Hus., nr 367/67, 23 Şubat 1897.

[12]BOA, Y.A.Hus., nr 366/77, 14 Şubat 1897.

[13]BOA, Y.A.Hus., nr 368/44, 24 Şubat 312; 1313 Yunan Harbi Harekât-ı Askeriyesi ve Muhâberâtı, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, Türkçe Yazma, (TY), nr 9919, 26 Şubat 312/10 Mart 1897, s. 71.

[14]DMA, Gemiler, Erkân-ı Harbiye, Tersane, Limanlar, Daireler (I, II, III, IV, V) Bölümü (GEHTLDB), Haber (Ha.), nr 120/38, 20 Zilkade 314/10 Nisan 313.

[15]DMA, GEHTLDB, Ha., nr 120/50, 25 Zilkade 314/15 Nisan 313.

[16]Muharebenin Yadigârı, Dersaadet 1315, s. 2.

[17]Esasen savaşın bidayetinde donanma 3 zırhlı, bir korvet, iki kruvazör, dört top çeker, bir torpido geçer, on iki torpido ve sahil muhafazası için yirmi gemiden oluşmaktaydı. Bak: Vecihi ve Rüfekası, aynı eser, s. 136.

taksim olunmuştur. Bunlar: 1) Şark yahut İsporad adaları cihetindeki Selanik Filosu; 2) Korfu ve Narda sularındaki Garb Filosu; 3) Siklad ve Girit sularındaki Güney Filosu; 4) Önceleri Girit, bilahare İsporad sularında bulunan ve torpido istimbotlarından meydana gelen Prus Coran kumandasındaki Küçük Torpido Filosu'dur[19].

Şark Filosu Selanik körfezi içerisinde kalan muayyen yerleri hedef alarak buralara tesirsiz top atışlarında bulunmaktan başka ciddi hiç bir iş yapmamıştır. Hatta filo kumandanı Komodon Sahturi aldığı emrin hilafına hareket ederek Dedeağaç-Selanik arasındaki şimendifer hattını tahrip etme yolunda dahi hiç bir ciddi teşebbüste bulunmamıştır. Komodor Karasis emrindeki Garb Filosu'nun ise bütün gayret ve faaliyeti Preveze istihkâmları üzerine bombardıman ateşi icra etmeye ve Ayasaranda iskelesini yakmaya ve tahrip etmeye münhasır kalmıştır[20].

Savaş sırasında Yunan savaş gemilerinin en etkin faaliyet gösterdikleri noktalardan biri ise Preveze ve civarı olmuştur. Yedisi Ayamar ve gerisi ise Narda körfezinden gelen İspeçe, Kral Yorgi zırhlıları, Embirakya topçeker ve Amiral Meyavli isimli kruvazör ile Orotas ve Efruesa isimli gambotlardan ve 1, 2, 3 ve 4 numaralı torpidolardan oluşan on üç kıtalık bir Yunan filosu Preveze önlerine gelerek Preveze kalesini top ateşine tutmuştur[21]. Dört buçuk saat devam eden ve düşman zırhlılarına Hamidiye ve Yenikale istihkâmlarından yapılan mukabil atışlarla 19 Nisan 1897'de Makedonya adlı bir Yunan vapuru Embirikya körfezinden çıkarken batırılmıştır[22]. 26 Nisan 1897'de ve sair tarihlerde de bombardıman devam etmişse de bu muharebede Osmanlı kuvvetlerinin diğer Yunan savaş vasıtalarına vermiş olduğu zarar ve zayiatının derecesi kestirilememiştir[23].

Yine Sarandoz ve Salahora iskeleleri Yunan savaş gemileri tarafından topa tutulmuş[24] ve Sarandoz Rüsumat İdaresi yakılarak imha edilmiştir[25].

18 Nisan 1897 tarihinde Yunanlılar Narda Çayı (Arakotos) üzerinde gemilerden oluşan bir köprü kurmak istemişlerse de bu teşebbüslerine de Osmanlı kuvvetleri tarafından engel olunmuştur[26].

Savaşın ilerleyen günlerinde Yunan gemileri hem Narda körfezinde[27] hem de Preveze'de mahsur kalmıştır[28]. Fakat bu muhasara durumu Osmanlı deniz gücünün Yunan savaş gemilerine karşı icra etmiş olduğu etkili ve başarılı faaliyetlerden dolayı değil, Osmanlı kara kuvvetlerinin Narda ve Golos'u zaptetmiş olmalarından kaynaklanmıştır.

21 Nisan 1897 tarihinde Yunan donanması Çayağzı girişinden Platona, Leftekarya ve Leftehor nahiyeleri önlerine gelerek top atışında[29] bulunmuştur.

Daha evvel 21 Şubat 1897'de yine Yunan savaş gemileri tarafından vuku bulan yakma hadisesinde iskelesi yanmaktan kurtarılmış olan[30] Leftekarya'ya mezkûr yangından masun kalan erzakı yakmak veya gasp etmek maksadıyla 20 ve 25 Nisan 1897 tarihlerinde tekrar bir Yunan harp gemisi ile torpidosu gelerek sahile top ateşinde bulunmaya başlamış ve sandallardan karaya asker ihraç etmek

---

[18]A. Rıza Bey; 1897 Türk-Yunan Seferi, Ankara 1946, s. 24.

[19]Abdülkadir Tevfik, a.g.e.; A. Rıza Bey, aynı eser, 24.

[20]Abdi Tevfik; Devlet-i Aliyye ve Yunan Muhârebesi Hakkında Müdâvele-i Efkâr, İstanbul 1315, s. 196-197.

[21]Makedonya Arşivi (MA), nr 5640, 8 Nisan 313, s. 97-98; Tan Gazetesi, 9 Nisan 1313.

[22]BOA, İr. Yun., nr 1038, 3 Şaban 315/15 Kanunuevvel 313; BOA, İr. Yun., nr 1042, 2 Şaban 315/14 Kanunuevvel 313; DMA, MB II, H, nr 1086/32, 7 Nisan 313. Bu hususiaki telgraf sureti için ayrıca bak: Vecihi ve Rüfekası, aynı eser, s. 252; İsmet Müstecabizâde; Muvaffâkiyât-ı Osmâniye Yahud Yâdigâr-ı Zafer, Karabet Matbaası, İkinci Baskı, İstanbul 1315, s. 3.

[23]MA, nr 9136, 17 Nisan 313, s. 104; BOA, İr. Yun., nr 857, 7 Nisan 313. Bu konuya dair telfgraf sureti için ayrıca bak: Selanikli Tevfik; Mir'at-ı Vukuat-ı Harbiye, İstanbul 1313-1315, s. 242; Müstecâbîzâde, aynı eser, s. 13.

[24] BOA, İrâde-i Mâliye (İr. Mal.), nr 1692/22/21/14 M. 1316.

[25]BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.M.Mar.), nr 156/10, 20 Nisan 313.

[26] Ali İrfan; Osmanlı-Yunan Muharebesinin Tarihi, Dersaadet 1315, s. 4.

[27]BOA, Y.M.Mar., nr 157/125, 10 Mayıs 313/19 Zilhicce 314; BOA, İr. Yun., nr 1042, 30 Receb 315/12 Kanunuevvel 313.

[28]DMA, GEHTLDB, Harekât (Hr.), nr 82/18, 8 Mayıs 313.

[29]BOA, Y.A.Hus., nr 371/81, 9 Nisan 313.

[30]BOA, Y.A.Hus., nr 371/82, 9 Şubat 313.

istemiştir. Ancak sahilde bulunan Osmanlı siperlerinden açılan ateş karşısında dayanamayarak Çayağzına avdet etmek zorunda kalmıştır[31].

13 Mayıs 1897 günü beraberlerinde elli atmış kadar yelkenli kayık ve sandallar bulunan Yunan savaş gemi ve nakliye vapurları Çayağzına yanaşıp şiddetli top atışlarına başlamışlardır. Osmanlı kuvvetlerinin bu bombardımana mukabelede bulunması ve takviye alması neticesinde Yunan kuvvetleri bir kısım zayiata maruz kaldıktan sonra geri çekilmek zorunda kalmışlardır[32].

16 Mayıs 1897'de on bir adet irili ufaklı yelken kayıkları ile iskeleler yapmak ve hasmane hareketlerde bulunmak maksadıyla Bozcaada ve civarı adalara gelmiş olan Yunan korsanları Osmanlı donanmasından bu cihete gönderilen Hıfzurrahman firkateyni ile Pelenk-Derya ve üç kıta torpido istimbotu tarafından zapt olunarak Çanakkale'ye getirilmişlerdir[33].

Yine Mayıs ayı içerisinde Korfu'da askerî hazırlık yapıp daha sonra Pire'ye hareket etmiş olan iki Yunan zırhlısından biri top ateşine tutmak maksadıyla[34] Midilli açıklarına kadar gelmişse de burada bir saat kadar oyalandıktan sonra[35] hiç bir şey yapamadan tekrar geri dönmek zorunda kalmıştır.

Kalite ve teçhizatı bakımından Yunan donanması Osmanlı donanmasından çok daha üstün bir durumda olmak, Golos ile Selanik arasındaki sahil hattına tamamıyla hâkim bulunmak[36] ve bazı Osmanlı vapur ve kayıklarına el koymakla[37] birlikte deniz savaşında belirgin bir başarı göstermemiştir. Yunan donanmasının, Osmanlı donanmasına nispetle teknik açıdan üstünlüğü aşikârsa da Osmanlı hâkimiyetindeki adaları işgal edecek ve limanlarına taarruzda bulunacak derecede yeni bir hareket icra etme kuvvetini kendisinde bulamamıştır. Bu nedenle Yunanlılar mevcut deniz kuvvetlerine ve teşkil edilen dört ayrı filoya büyük ümitlerle bağlanmışlarsa da beklenilen neticeleri görememişlerdir. Eğer Yunan donanması cesur bir surette kullanılabilmiş ve Selanik, Dedeağaç, İzmir, Midilli ve Sakız gibi belli başlı Osmanlı limanları aleyhine hareket edilebilmiş olsaydı Adalar denizindeki birçok adanın zaptı başarılabilir ve dolayısıyla da gerek Yunan milletinin ümitleri ve gerekse Avrupa Büyük Devletleri'nin beklentileri boşa çıkmazdı. Ancak Yunan donanması bütün bir savaş boyunca Preveze müstesna olmak üzere müdafaadan uzak bazı iskele ve yerlere taarruz etmekten başka önemli bir hareket icrasında bulunamamış, Osmanlı Bahriyesi'nin zaafından istifade edememiştir. Yunan donanmasının savaşın kaderini değiştirecek işleri bir tarafa bırakıp daha ziyade yük gemilerini, vapur ve kayıkları zaptetme yoluna gitmesi gibi ehemmiyetsiz şeylerle meşgul olması[38] ve çekingen ve müteredditbir savaş politikası izlemesi, kendisinden başarılar beklenirken Preveze ve Narda körfezinde mahsur kalmasına neden olmuş, bu mahsuriyet hali kesin barış antlaşmasının imzalanmasına kadar da devam etmiştir[39]. Gerek bu mahrumiyet hali ve gerekse savaşın ilanı üzerine Osmanlı kara kuvvetlerinin hududu geçerek süratle ilerlemeleri neticesi hâsıl olan heyecan ve telaş Yunan donanmasının sevk ve idaresini büsbütün şaşırtmış[40], denizlerdeki hareketsizliği savaşın akıbetini Yunan kara ordusunun başarısına terk etmiştir. Ancak donanmanın yardımından mahrum kalan Yunan kara kuvvetlerinin de Osmanlı kara kuvvetleri karşısındaki birbirini takip eden başarısızlıkları Yunanistan'ın mağlubiyetini kaçınılmaz hale sokmuştur.

---

[31] Ali İrfan; a.g.e, s. 14; Selanikli Tevfik, aynı eser, s. 193. Bu konuya dair telgraf sureti için bak: Müstecâbîzâde, aynı eser, s. 7; A. Hulusi, aynı eser, s. 16.

[32] BOA, Y.M.Mar., nr 157/43, 5 Mayıs 313.

[33] Ali İrfan; aynı eser, s. 14-15.

[34] BOA, İr. Yun., nr 962, 12 Safer 315/30 Haziran 313.

[35] DMA, MB II, H, nr 1056/10, 22 Zilhicce 314/13 Mayıs 313.

[36] O. Senâi, Osmanlı-Yunan Seferi Dömeke Meydan Muharebesi, İstanbul 1314, s. 34-35.

[37] DMA, MB II, H, nr 1056/5, 16 Zilhicce 314/6 Mayıs 313; DMA, MB II, H, nr 1056/35, 30 Muharrem 315.

[38] DMA, MB II, H, nr 1056/13, 28 Zilhicce 314/19 Mayıs 313; DMA, GEHTLDB, Asş., nr 74/51, 29 Muharrem 315/18 Haziran 313.

[39] BOA, İr. Yun., nr 1042, 12 Kanunuevvel 313.

[40] Vecihi ve Rüfekası, aynı eser, s. 137, Karal, Enver Ziya; Osmanlı Tarihi, c. VIII, Ankara 1988, c. VIII, s. 117.

2- Osmanlı Donanması

Meclis-i Mahsûs-i Vükelâ kararı ve Sultan II. Abdulhamid'in tasdiki ile savaş kararının alınması üzerine bu karar bir taraftan Osmanlı Kara Kuvvetleri Komutanı Müşir Edhem Paşa'ya bildirilirken bir taraftan da Liman Riyâset-i Âlisi'ne tebliğ edilmiş ve icap eden liman reislerine malumat verilmesi istenmiştir[41].

a- Osmanlı Donanması'nın Durumu

Sultan II. Abdulhamid tahta çıktığı zaman Osmanlı donanması keyfiyeti bakımından olmasa da kemiyeti bakımından muhtemelen dünyanın üçüncü büyük gücü durumundaydı. Ancak 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nin arifesine kadar geçen yirmi küsur senelik zaman zarfında Osmanlı donanmasının Haliç'ten dışarı çıkarılmadığı ve esef edilecek bir hale gelmiş olduğu, büyük eksiklikler içerisinde olmasına rağmen günün şartlarına göre yenilenip teçhiz edilmediği, tam aksine, yabancı mühendis ve işçilerin mukaveleleri yenilenmeyerek kendilerine yol verildiği, donanmanın her ne kadar sayı ve görünüm itibariyle büyük olsa da[42] kalite ve muhtevası bakımından bitmiş ve tükenmiş bir durum arz ettiği, hatta bir kısmının tamir olmaya bile kabiliyetinin olmadığı, donanmaya bağlı gemilerden birçoğunun kazanlarının akmakta, saç levhalarının harap bir vaziyet arz etmekte, silah ve teçhizat bakımından günün şartları ve imkânlarının çok gerisinde kalmış[43] olduğu yaygın bir kanaat haline gelmiştir.

b- Osmanlı Donanması'nın Bakımı ve Bahriye Nezâreti'nin Malî Durumu

Donanma komutanının donanmada buluna gemilerin savaş yapmaya müsait olmadığı, zırhlı ve torpido istimbotlarının hepsinin harap, perişan ve lüzumlu silahlardan mahrum olduğu, bu haldeki bir donanmanın herhangi bir iş başarmak bir tarafa karada kazanılan muzafferiyete de gölge düşüreceği ve sancağımızı lekeleyeceği mealindeki raporu[44] üzerine Sultan II. Abdulhamid'in emriyle uzun zamandan beri Haliç'te bulunan donanmaya bağlı gemiler birer birer muayene edilerek savaşa kabiliyetlerinin olup olmadıklarının tespitine çalışılmış, eksik ve noksanlarının tespit ve ikmali için Çanakkale Çarkçı Kaymakamlarından Hüseyin Bey'e talimat verilmiştir[45]. Bu emir üzerine donanmaya ait gemilerin içinde bulundukları perişan halin bertarafı noktasında Haliç'te yoğun bir faaliyet başlamış, eksiklerin giderilmesi noktasında süratli bir tedarik ve tamirat söz konusu olmuştur[46].

Gemilerin bir kısmının lazım gelen mahallerinin imaline çalışılırken kazanları patlayanların kazanları tamir edilmiş, bir kısmı ise onarım için havuza konulmuştur[47].

Bu dönemde donanmanın tamir ve teçhizi için gerekli olan para Bahriye Nezâreti tarafından ancak istikraz yolu ile temin edilebilmiştir[48]. Zira Bahriye Nezâreti bu tarihlerde malî açıdan oldukça sıkıntılı bir durum içerisinde bulunmaktaydı. Köprüler, havuzlar, kömür madenleri, İdâre-i Mahsusa vapurları ve muayyen limanlar Bahriye Nezâreti'nin gelir kaynaklarını teşkil etmesine ve ayrıca devlet

---

[41]DMA, MB II, H, nr 1060/55 ve nr 1116/27, 15 Zilkade 314/5 Nisan 313.

[42]11 Mayıs 302/23 Mayıs 1886 tarihi itibariyle Osmanlı donanması teçhizat bakımından şu durumu arz etmekteydi: 141 Armstrong topu, 150 Krup topu, 94 Şişhane ve Kaval topu, 74 Nordnüfeld cinsi top, 84 Mitralyöz, 3871 tüfek, 1017 Rovalvör tabanca, adi tabanca, 1373 kılınç, 1157 balta, 613 Harbe. Bak: BOA, YEE, J/90-1/90/138, 11 Mayıs 302. Ayrıca bak: Vecihi ve Rüfekası, aynı eser, s. 131-132.

[43]Mesela bak: Edwin Pears, aynı eser, s. 170-171.

[44]Büyüktuğrul, aynı eser, s. 315.

[45]DMA, MB II, H, nr 1086/44, 10 Nisan 313.

[46]Hasırcızâde, Abdulhamid Han ve Yunan Muharebesi, İstanbul 1989, s. 72; Goltz Paşa, Osmanlı-Yunan Seferi, s. 34.

[47]BOA, YEE: J/90-1/90/138, 11 Mayıs 302. Osmanlı donanması ve Bahriyesi'ne mensup tersanelerde bulunan ümera, subay ve deniz erlerinin mevcut miktarları ile gemilerin durumunu gösteren Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi tarafından tanzim kılınan cetvel için bak: BOA, Y.M.Mar., nr 124/63, 20 Muharrem 313. Ayrıca bak: Vecihi ve Rüfekası, aynı eser, s. 131; Büyüktuğrul, aynı eser, s. 292-327.

[48]BOA, İr. Yun., nr 1099, 17 Safer 316.

hazinesinden tahsisat almasına rağmen malî açıdan zor bir vaziyet söz konusuydu[49]. Bu durumdan dolayıdır ki donanmanın ihtiyaçlarını karşılamak için gerekli olan para başlangıçta Osmanlı Bankası'ndan temin edilmeye çalışılmış ve ana miktarı toplam kırk bin lira olan bu borç ve faizi için Dersaadet liman hâsılatı karşılık gösterilmiş, ancak bu borca dair ödenme şeklinin nasıl olacağı konusu sonraya bırakılmıştır[50]. Mübrem ihtiyaçlara karşılık olarak kullanılan bu varidatın mezkûr istikraza hasredilmesi Bahriye Dairesi'nin maruz bulunduğu malî buhranı içinden daha da çıkılmaz bir hale sokmuştur. Bu durum ise Bahriye Nezâreti'ni, savaşın kazanılması üzerine, mezkûr borcun tazminat olarak alınacak paradan ödenmesi talebinde bulunmaya sevk etmiştir[51]. Yaşanan sıkıntılar ve Bahriye Nezâreti'ni mezkur talebi üzerine donanmanın ikmal ve teçhizatı için iktiza eden 40 bin lira miktarındaki bu paranın yıllık yüzde yedi faiz ödenmek, bir defaya mahsus olmak üzere yüzde iki komisyon verilmek ve her sene liman hasılatından 6.500 lira tediye olunmak üzere Ereğli Mâden-i Hümâyunu Osmanlı Şirketi'nden istikraz olunmasına ve daha sonraki tarihlerde Maliye Hazinesi'nce karşılanmasına karar verilmiştir[52]. Ocak 1896 tarihinden 25 Ağustos 1897 tarihine kadar olan zaman zarfında, daha ziyade Yunan meselesinden dolayı olmak üzere, Tophane-i Âmire mevcudundan Osmanlı donanmasına fevkalade olarak alınmış olan top, mühimmat ve edevâtın tutarı 5.154.691 kuruş 32 paraya ulaşmıştır. Bu paranın ödenmesi için Tophane-i Âmire Müşiriyeti'nden Bahriye Nezâreti'ne müracaatta bulunulmuşsa da Bahriye Nezâreti'nin bu miktarı ödemeye bütçesi müsait olmadığından durumun nasıl halledileceği yine problem olarak kalmıştır[53].

c- Donanmaya Bağlı Gemilerin Miktarı ve Donanma Komutanı

Osmanlı donanması 23 Mayıs 1886 tarihi itibariyle 106 İstimbot, 18 Zırhlı Firkateyn, 60 Vapur, 2 Kalyon, 5 Firkateyn, 8 Korvet, 6 Navi, 2 Kombozayet, 3 Gambot, 1 Birik, 1 Uskuna, 10 Tarak dubadan oluşmaktaydı[54]. Savaş öncesi ise Osmanlı donanması başlıca biri duba olmak üzere 16 zırhlı ve 3 topçekerden ibaret olup birinci, ikinci ve üçüncü sınıftan bulunan 28 torpido ile 3 adet torpidogeçer ve sahil müdafaasında mahsus yeni ve eski birçok gemilerden mürekkepti. Bu gemilerden 1896 senesi sonuna kadar Haliç'te demir atmış durumda bulunanların sayısı ise 12'yi bulmaktaydı. Bunlar merkezi bataryalı, 900 ton kapasiteli, 28 topu haiz ve 12 mil süratindeki Mesudiye Zırhlısı; merkezi bataryalı, 2700 ton kapasiteli, 27 topu haiz ve 13 mil süratindeki Hamidiye Zırhlısı; 2400 ton kapasiteli, 27 topu haiz ve 12 mil süratindeki Aziziye, Osmaniye ve Orhaniye Zırhlıları; merkezi bataryalı, 5600 ton kapasiteli, 19 topu haiz ve 11 mil süratindeki Âsâr-ı Tevfik; 2700 ton kapasiteli, 12 topu haiz ve 11 mil süratindeki merkezi bataryalı Feth-i Bülend Zırhlı Korveti; 2700 ton kapasiteli, 12 topu haiz ve 12 mil süratindeki merkezi bataryalı Mukaddeme-i Hayr Zırhlı Korveti; 2400 ton kapasiteli, 12 topu haiz ve 12 mil süratindeki merkezi bataryalı Avnullah Zırhlı Korveti; 2400 ton kapasiteli, 12 topu haiz ve 12 mil süratindeki merkezi bataryalı Muîn-i Zafer Zırhlı Korveti; 2000 ton kapasiteli, 11 topu haiz ve 12 mil süratindeki merkezi bataryalı Asâr-ı Şevket Zırhlı Korveti; 2000 ton kapasiteli, 11 topu haiz ve 12 mil süratindeki merkezi bataryalı Necm-i Şevket

[49]Saim Besbelli, "İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması", Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 440, c. VII, İstanbul 1963, s. 25.

[50]BOA, İr. Yun.,1099, 21 Rebiulevvel 316/28 Temmuz 314.

[51]A.g.v., 21 Rebiulevvel 316/28 Temmuz 314; DMA, MB II, H, nr 39/209/A, 21 Rebiulevvel 314/28 Temmuz 314.

[52]Bak: BOA, Meclis-i Vükelâ Mazbatası (MVM), 91/50, 20 Şevval 314/12 Mart 313.

[53]DMA, MB II, H, nr 1056/81, 13 Ağustos 313. Bahriye Nezareti'nin içerisinde bulunduğu malî sıkıntıyı ve teçhizat bakımından kifayetsizliğini göstermesi bakımından bu devrede yaşanan bir başka örnek ise şudur: Akdeniz'in geceleri aydınlatılması için elektrik fenerleri ve bir dinamoya ihtiyaç duyulmuştur. Fakat dinamo Tophane-i Âmire tarafından piyasadan alınmak istenmişse de bulunamamıştır. Avrupa'dan satın alınmasına ise hem durumun müsait olmaması ve hem de ihtiyacın aciliyet arz etmesi dolayısıyla müracaat olunmamıştır. İhtiyacın temini için Çanakkale'de bulunan Mekke vapurunun iki adet dinamo makinesinden birinin alınması düşünülmüş, fakat daha sonra Tersane-i Âmire'den karşılanması teklifi üzerine bundan vazgeçilmiştir. Bak: DMA, MB II, H, nr 1106/18, 7 Zilhicce 314/27 Nisan 313.

[54]BOA, YEE: J/90-1/90/138, 11 Mayıs 302. Bu hususstaki farklı bir beyan için bak: Süer, Hikmet; Osmanlı-Yunan Harbi, Ankara 1965, s. 11.

Zırhlı Korveti'nden oluşmaktaydılar. Zırhlılar 24 ve 15 cm'lik ve daha küçük çaplarda Krup, Armstrong, Nordnüfeld topları ile teçhiz edilmişlerdi[55].

Yunanlılarla muhtemel bir savaşın vukuunu göz önüne alan Osmanlı Hükümeti daha önce ***Bahr-ı Sefid Filosu Kumandanlığı***'na atanmış bulunan[56] Müşir Hasan Rami Paşa'yı ***Avrupa Filosu Komutanı*** unvanı ile Osmanlı Donanması Kumandanlığı'na tayin etmiştir[57].

d- Donanmanın Hareketi ve Tatbikatı

Gerek Bahriye Nazırı'nın ve beraberindeki bir gurup deniz kurmayının saray nezdinde yapmış oldukları girişim ve müzakereler[58] ve gerekse donanmanın olaylar karşısındaki hareketsizliğinin halkın nazarında uyandırmış olduğu hoşnutsuzluk[59] ve ayrıca Yunanlılara gözdağı vermek istenmesi şeklindeki politika dolayısıyla donanmanın Çanakkale'ye gidip gövde gösterisinde bulunmasına karar verilmiştir. Bu maksatla Mesudiye, Hamidiye, Osmaniye ve Aziziye Firkateynleri ile Necm-i Şevket Korveti ve Hizber Dubası'ndan ve üç kıta birinci sınıf torpido istimbotundan oluşan[60] Birinci Filo Hayri Paşa kumandasında 16 Mart 1897 tarihinde, diğer bir kısmı ise 20 Mart 1897'de Haliç'ten hareketle Çanakkale'ye doğru yola koyulmuşlardır. Mirliva Mehmed Paşa kumandasındaki Orhaniye, Hıfzurrahman Zırhlıları ile Mansure Korveti, Mekke, Medine ve Hadidiye Kruvazörleri ile bir torpidodan oluşan İkinci Filo ise 21 Mart 1897'de Haliç'ten ayrılarak Na'ra'da bulunan Birinci Filo'ya iltihak etmiştir[61].

Haliç'ten hareket eden donanma birinci ve ikinci köprüleri geçtikten sonra Sarayburnu'nu dolaşarak Marmara'ya doğru yönelmiş, Yeşilköy önlerinden geçerek ertesi günün zevalinde Gelibolu Burnu'na ulaşmış ve zorunlu olarak Lapseki limanına demir atmıştır[62]. Donanmanın hareketi esnasında bir takım müşkülatların yaşanması söz konusu olmuştur. Daha hareketin başında ikinci köprüden geçilirken Mesudiye Firkateyni'nin sekiz kıta kazanından üçü patlamış ve bu durum donanma ümerâ ve efradını fevkalade zor ve sıkıntılı bir duruma sokmuştur[63]. Ancak donanmanın hareketini seyre çıkmış olan yerli halkın şevkini kırıp teessüf etmelerine yer vermemek ve yabancı gözlemcilere de yaşanan olumsuzlukları hissettirmemek için harekete bu haliyle devam edilmiştir[64]. Yine Çanakkale'ye doğru seyredilirken Hizber Dubası gerek elektrikli gece işaret fenerlerinden ve muhabere eksikliğinden ve gerekse tayfanın denizcilikten habersiz bulunmasından dolayı kaybedilmiş, ancak iki gün sonra dubanın İmralı Adası'nda karaya oturmuş olduğu anlaşılabilmiştir[65]. Makine aksamından birinin kırılması neticesi hareketsiz kalan torpido istimbotlarından biri ise Pelenk-Derya Torpidogeçerine bağlanarak yürütülebilmiştir[66]. Lapseki'deki mecburi demir atma durumu üzerine Bahriye Nezâreti'nden gelen emir gereği 25 Mart 1897 sabahı tekrar demir alınarak Çanakkale'nin Na'ra limanına hareket edilmiş ve zeval vakti ancak bu limana ulaşılabilmiştir[67].

---

[55]Vecihi ve Rüfekası, aynı eser, s. 131.

[56]Hasan Rami Paşa; Hatırat, c. 1, İstanbul 1324, c. I, s. 2.

[57]Büyüktuğrul, aynı eser, s. 297. Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa'nın vefatı üzerine bu makama önce Celal Paşa geçmiş, daha sonra ise aynı makama Hasan Rami Paşa atanmıştır. Besbelli, aynı makale, s. 29. Ancak Hasan Rami Paşa Bahriye Nazırlığı'nda bulunduğu sıralarda yapmış olduğu suistimallerinden dolayı *Hasan Harâmi* diye anılır olmuştur. İkici Meşrutiyet başlarında muhakeme olunmuş ve bu muhakeme neticesinde nişan ve rütbeleri sökülerek geri alınmış ve Çanakkale'ye sürgüne gönderilmiştir. Bak: Büyüktuğrul, aynı eser, s. 142, 298.

[58]Hasırcızâde, aynı eser, s. 73.

[59]Goltz, Osmanlı-Yunan Seferi, s. 33.

[60]Vecihi ve Rüfekası, aynı eser, s. 132; Goltz Paşa, aynı eser, s. 34; Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 3.

[61]Vecihi ve Rüfekası, aynı eser, s. 132. Donanmanın hareketi konusunda farklı bir beyan için bak: Abdülkadir Tevfik, a.g.e.

[62]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 3-4.

[63]Aynı eser, c. I, s. 3; Besbelli, aynı makale, 28; Büyüktuğrul, aynı eser, s. 298.

[64]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 3.

[65]Aynı eser, c. I, s. 4; Besbelli, aynı makale, 28; Büyüktuğrul, aynı eser, 298; Hayati Tezel, Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi, İstanbul 1973, 555-557.

[66]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 54.

[67]Aynı eser, c. I, s. 5; Büyüktuğrul, aynı eser, s. 299.

Savaşın ilanından önce boğazdan çıkarak teşkilat manevralarına ve top atışlarına başlayan ancak çeşitli nizamlarının alınması çok ağır ve yarı muntazam bir şekilde icra edilebilen ve ayrıca yüksek bir süratle seyretme imkânı bulunmayan[68] filoya bağlı gemilerin atış tecrübeleri ve durumları hakkında konu ile ilgili kaynaklarda şu bilgilere rastlıyoruz: Bu tatbikat sırasında Osmaniye Firkateyni'nin 18 topundan 16 tanesinin tamiri imkânsız hale geldiği görülmüştür. Tabiyede ve sancak tarafında bulunan toplar kızaklarından fırlamış, bataryadaki Krup toplarının ekserisinin ise hidrolik piston rotları kırılmış, dâhilî kondak astarları ise tamamen dağılmışlardır. Tersanede imal edilmiş olan Krup mermilerinin atış tecrübelerinde ise bunların isteğe uygun olmadığı görülmüştür. Aziziye Firkateyni'nin toplarından kıçta bulunanların hidrolik silindirlerinin kapağı çatlamış ve bataryasındaki Armstronglar Osmaniye Firkateyni'nde olduğu gibi tahribata uğramıştır. Yine Orhaniye Zırhlısı'nın atış tecrübeleri de tamamen olumsuz sonuç vermiştir. Bataryalarındaki Krup toplarının hiç birinin sağlam kalmadığı Hamidiye Firkateyni'nin ise dabılbatumlarındaki makine dairesine su hücum etmiş, 300 tonu bulan bu su 20 günde 400 erle ancak boşaltıldıktan sonra sızıntı yerleri çimento ile sıvanmıştır[69].

Savaştan önce yapılan atış talimi sırasında görülen eksiklikleri yerinde incelemek ve gerekli tedbirleri almak üzere Zırhlı Aziziye Firkateyn-i Hümâyunu Süvari Miralayı, Zırhlı Hamidiye Firkateyn-i Hümâyunu Süvarisi Miralayı Rasim, Bahr-i Sefid İkinci Fırka Kumandanı Hayri, Bahr-i Sefid Filo Erkân-ı Harbiye Memuru Almanyalı Ferik Hofe, Bahr-i Sefid Umum Filo Komutanı Hasan Rami, Zırhlı Mesudiye Firkateyn-i Hümâyunu Süvari Muavini Kaymakam Faik, Zırhlı Hamidiye Firkateyn-i Hümâyunu Süvari Muavini Kaymakam Halil, Zırhlı Necm-i Şevket Korvet-i Hümâyunu Süvarisi Kaymakam Ali, Zırhlı Osmaniye Firkateyn-i Hümâyunu Süvarisi Miralayı Ömer, Zırhlı Mesudiye Firkateyn-i Hümâyunu Süvarisi Miralay Faik, Pelenk-Derya Torpidogeçer Hümâyunu Süvarisi Binbaşı Cemal, Donanmâ-yi Hümâyun Esliha Enspektörü Binbaşısı Edhem, İzmir Kruvazör-i Hümâyun Süvarisi Kaymakam İbrahim Edhem, Yaverân-i Hazret-i Şehriyârilerinden Kolağası Râsih, Zırhlı Aziziye Firkateyn-i Hümâyunu Süvari Muavini Kaymakam Mustafa, Zırhlı Hizber Duba-i Hümâyunu Süvarisi Binbaşısı Hüsnü ve Berk-i Efşan Torpidogeçer Hümâyunu Süvarisi Binbaşısı Rüşdü Beylerden oluşan hususi bir komisyon teşkil edilmiştir[70].

Mezkûr komisyon tarafından hazırlanıp Donanma Komutanlığı'nca Bahriye Nezâreti'ne sunulan raporda donanmaya ait gemilerin haiz oldukları silah ve savaş gereçlerinin kifayetsizliği, mevcut hali ile düşman karşısına çıkmasının mümkün olamayacağı, çıksa bile fazla bir başarı kazanmasının muhal olduğu ifade edilmiş ve yeni gemilerin alınması gereği dile getirmiştir[71]. Ancak Bahriye Nâzırı ile Donanma Komutanı arasında ciddi fikri ihtilafların mevcudiyeti[72] dolayısıyla olmalıdır ki Bahriye Nezâreti mezkûr raporda dile getirilen hususlara gereken önemi vermemiş, top arızalarının giderilmesi için layıkıyla uğraşmamış, topçuluk bilgisi olmayan usta ve işçilerle durumun düzeltilmesine çalışmıştır[73].

e- Osmanlı Donanmasının Mürettebatı ve Taksimi

23 Mayıs 1886 tarihi itibariyle Osmanlı donanmasında iki müşir, harp sınıfına mensup 12.222 ümera ve zabıtan bulunmaktaydı. Sair sınıflara mensup ümera ve zabıtan ile Çarkçı ve sair olarak 5.578; donanmada ve muhtelif yerlerde rütbesiz olarak çalışan doktor, çırak, hademe ve benzeri kimseler olarak ise 244 kişi bulunmakta, toplamda ise 18.046 görevli hizmet vermekteydi. Ancak donanmada çalışan efradın işin ehli oldukları söylenemeyeceği gibi bunların askerî kural ve kaidelere bağlı bulundukları da ifade edilemezdi[74]. Özellikle savaş arifesinde donanmaya mürettebat temininde ve tertibatının sağlanmasında Trabzon ahalisi gibi sivil halktan gönüllü kimselerin donanmaya

[68]Tezel, aynı eser, s. 556-557.
[69]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 34; Tezel, aynı eser, s. 556-557.
[70]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 37.
[71]Bu rapor için bak: Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 35-37.
[72]Besbelli, aynı makale, s. 29.
[73]Tezel, aynı eser, c. I, s. 555-557.
[74]DMA, MB II, H, nr 1106/24, 3 Rebiulevvel 315/21 Temmuz 313.

alınması söz konusu olmuştur[75]. Savaşın ilanından bir kaç gün evvel memleketlerinden gelen bu efrat ile Redif sınıfı oluşturulmuş ve kendilerine yirmi günlük bir eğitim verilmişse de ancak bunların zırhlı savaş gemilerinin nasıl seyir ve hareket ettirilecekleri konusunda herhangi bir deneyimlerinin olmaması vazifelerini hakkıyla yerine getirmelerini engellemiştir. Bu durum ise bir takım mahzurların ortaya çıkmasına[76] sebebiyet vermiştir.

Yunanistan'ın bir taraftan Girit'teki olayları teşvik etmesi ve adaya sevkıyatta bulunması, diğer taraftan ise sınır tecavüzlerinde bulunarak askerî hazırlıklara koyulması Osmanlı Hükümeti'ni Bahriye Nezâreti'ne harp gemilerini muhtemel bir savaşa hazırlaması için emir vermeye sevk etmiş, bu emir üzerine harp gemileri alel acele seferber hale getirilmiştir. Şubat ayı başında verilen bu emrin üzerinden henüz bir ay geçmişken Osmanlı donanması biri hafif diğerleri zırhlı gemilerden oluşan üç filo halinde harekete hazır hale gelmiştir[77]. Muhtevaları nedeniyle teşkil edilen mezkûr filolara ***Ağır Filo*** ve ***İnce*** yahut ***Hafif Filo*** adları verilmiştir.

Hafif yahut ***Birinci Filo***'yu teşkil eden gemiler: Berk-i Efşan, Tîr-i Zafer, Siham, Pelenk-Derya, Tevfik, Burhaneddin Torpil Gemileri ile İzmir Kruvozörü'nden oluşmuştur. İkinci Filo'yu Zırhlı Hamidiye, Mesudiye, Osmaniye, Aziziye Firkateynleri ile Necm-i Şevket Korveti, Hizber Dubası, Ejder ve Şihab Torpil Gemileri oluşturmuştur. Üçüncü Filo'yu ise Orhaniye ve Hıfzurrahman Zırhlı Firkateynleri ile Mansure Korvet-i Hümâyunu ile Mecidiye Torpido İstimbotu teşkil etmiştir[78].

Osmanlı donanması temelde iki esas filoya ayrılmakla birlikte bunlar daha sonra sorumlu tutuldukları görev yeri ve gereği olarak kendi içlerinde alt filo yahut bölümlere taksim olunmuşlardır. Bu alt filoları ve bünyelerinde bulundurdukları gemileri ise şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. Filo: Osmaniye ve Hıfzurrahman Zırhlı Korvetleri iki kıta torpido istimbotundan müteşekkildi.

2. Filo: Hamidiye ve Necm-i Şevket Zırhlı Korvetleri ile iki kıta torpido istimbotundan terkip olunmuştu.

3. Filo: Aziziye Zırhlı ve Mansure Ahşap Korvetleriyle iki kıta torpido istimbotundan teşkil edilmişti.

4. Filo: Orhaniye Zırhlı firkateyni ile Pelenk-Derya Torpidogeçer ve iki kıta torpido istimbotundan müteşekkildi.

5. Filo: Mesudiye Zırhlı firkateyni ile İzber Kruvazörü ve iki kıta torpido istimbotundan ibaretti[79].

f- Osmanlı Savaş Gemilerinin Durumu ve Görev Alanı

Savaş arifesinde Osmanlı donanmasını teşkil eden belli başlı zırhlı, firkateyn, torpido, korvet ve sair gemiler ve bu gemilerin savaş arifesinde ve sırasındaki durumları ise şöyleydi:

Hamidiye firkateyni bataryasında eski tip Armstorng cinsten bir kısım top bulunmakla birlikte harap bir vaziyet arz eden bu toplarının oksitlenmiş olması dolayısıyla bir iş görememiştir[80]. Ayrıca firkateynin, daha önce de zikredildiği üzere, dâhil batımları su almış olduğundan üç yüz ton miktarındaki bu su dört yüz efrat tarafından geceli gündüzlü çalışılmak suretiyle ancak yirmi günde boşaltılabilmiştir. Makinalardan intikal eden bu kirli ve pis sular gemi efradı arasında tifo ve benzeri hastalıkların yayılmasına neden olmuştur. Gerek firkateynin su alması ve gerekse bu pis suların bir takım hastalıklara sebebiyet vermesi Hamidiye Firkateyni'nin Lapseki'den hareket etmesini

---

[75]DMA, MB II, H, nr 1056/77, 24 Rebiulevvel 315/12 Ağustos 313; DMA, MB II, H, nr 1106/9, 25 Zilkade 314/15 Nisan 313.

[76]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 3-4, 10.

[77]Vecihi ve Rüfekası, aynı eser, s. 139.

[78]Abdülkadir Tevfik, a.g.e.; A. Büyüktuğrul ise bazı farklılıklar ile bu taksimatı şu şekilde göstermektedir: İnce Filo: Berk-i Efşan ve Pelenk-Derya Torpidogeçerleriyle birinci ve ikinci sınıf torpido istimbotları, Mekke, Medine, Hüdeyde ve Dolmabahçe ticaret gemileri; Ağır Filo: Zırhlı Hamidiye, Mesudiye, Osmaniye, Aziziye, Orhaniye Zırhlı Firkateynleri ile Necm-i Şevket ve Hıfzurrahman Korvetleri. Bak: aynı eser, s. 317; Ayrıca bak: Sertoğlu, Murat; "Osmanlı Devleti'nin Kazandığı Son Harp Türk-Yunan Savaşı 1897 (1313)", Türk Dünyası Tarih Dergisi, sayı 10, Ekim 87, İstanbul, s. 34.

[79]DMA, MB II, H, nr 1106/23, 3 Rebiulevvel 315/21 Temmuz 313.

[80]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 52.

geciktirmiş, bu durum ise genel olarak donanmanın seyrini yavaşlatmıştır[81]. Firkateyn, söylenenin ve genel kabulün aksine saatte ancak altı altı buçuk deniz mili sürat yapabilmiştir[82].

Aziziye ve Osmaniye Firkateynlerinin top kızakları tecrübe esnasında parçalanmış, bu cihetten atıl bir halde kalmışlardır. Mezkûr firkateynler süratleri ve sair savaş teçhizatları ve gerekleri bakımından ise oldukça kifayetsiz bir durum arz etmişlerdir[83].

Mesudiye firkateyni bir kısım toplara haiz olmuşsa da bunlar üç kısa ve 15 cm'lik Krup toplarıyla eski Armstrong tarzındaki toplardan meydana gelmekteydi. Sonradan Nordnüfeld cinsinden bir kaç adet top yerleştirilmişse de bu topların hiç birinde siper ve sair cinsinden temel unsurların bulunmaması, makine kazanlarının üç dört tanesinin harap bir vaziyet arz etmesi ve ancak yedi deniz mili süratine malik olması ve tamir ve tadile ihtiyaç duyar bir hal arz etmesi Mesudiye Firkateyni'ni düşman karşısına çıkamaz ve mukavemette bulunamaz bir hale sokmuştur[84]. Donanmayı teşkil eden gemilerden Mesudiye firkateyni hariç, diğerlerinin tümünün dümenleri buhar makinesi ile harekete geçmekteydi. Bu durum ise harp ve manevra esnasında mevkilerini muhafaza edemeyip millerce mesafe geride kalmalarına neden olmuştur[85]. Ateş tecrübesinde tam bir başarı sergileyememiş olan Orhaniye firkateyni ile Mansure Ahşab Korveti'nin topları sakat, top pabuçları parçalanmış ve ağır topları istenilen şekilde geminin her iki tarafını çevirmekten ve hakkıyla hareket etmekten uzak kalmıştır. Necm-i Şevket ve Hıfzurrahman Korvetleri'nin silahları az ve eksik olduğu gibi makineleri de iyi çalışmamış, süratleri ise dört beş mili geçmemiştir. Donanma için zaruret durumunda olan kruvazörler bakımından Osmanlı donanması fakirdi denebilir. Bahriye Nezâreti Mekke, Medine, İzmir ve Hüdeyde adlı posta vapurlarına bir kaç Kaval topu yerleştirerek, her ne kadar uygun olmasalar da, bunları kruvazör olarak donanmaya katma gereği hissetmiştir[86].

Donanma refakatinde bulunan ve baş ve kıç taraflarına birer kıta 12 cm'lik eski Krup topu konulmuş olmakla birlikte ihtiyaca muvafık olmayan Pelenk-Derya torpidogeçeri[87] ile Ejder ve Berk-i Efşan adlı torpidogeçerleri hakkında vesikalarda ***"ekser cihetten sürat ve metaneti haizdir"***[88] denilmekte ve on dokuz deniz mili hız yapabildikleri söylenmekte ise de on dört milden fazla sürat yapamadıkları görülmüştür[89]. Bu torpidogeçerlerin durumu Hasan Rami Paşa tarafından ise: ***"Marifet-i ihtikâr-perverâne ile (aldatma yoluyla) gâli (pahalı bir) fiyat ile (Almanya'da) yaptırılmış ve hiç birinin üzerinde esliha-i hazıra vaz ve tabiye edilmeyerek (modern silahlar yerleştirilmeyerek) ve makine ve kazanlarınca muktezî (gerekli) olan mükemmeliyet dahî nazar-ı dikkate alınmayarak ihanet ve ihtikârla donanmaya ilhak edilmiş zayıf, silahsız, muntazam posta vapurlarına nazaran bile süratsiz sefinelerden (gemlerden) ibarettir"***[90] şeklinde beyan edilmiştir.

Donanmada ayrıca sayıları ona varan Torpido İstimbotları yer almıştır. Bunlardan ancak bir ikisi elektrik fenerine sahip[91] olmakla birlikte hiç biri sürekli ve muntazam bir süratle seyredebilecek bir durum arz etmemiştir[92].

Yunanistan'ın deniz gücünü hazırlamaya başlaması üzerine Osmanlı donanmasının teçhizi ve hazırlanması, sahillerinin muhafazası, Osmanlı savaş gemilerinin Yunan torpido ve sairesinden korunması, muhtemel bir taarruza karşı lazım gelen Osmanlı limanlarının tahkim edilmesi, kısacası

---

[81]Aynı eser, c. I, s. 5-6; Büyüktuğrul, aynı eser, s. 314.
[82]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 52; Pears, aynı eser, s. 171; Büyüktuğrul, aynı eser, s. 314.
[83]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 52; Büyüktuğrul, aynı eser, s. 314.
[84]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 53; Aynı eser, s. 314.
[85]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 53.
[86]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 52; Büyüktuğrul, aynı eser, s. 314-315.
[87]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 54.
[88]DMA, MB II, H, nr 1106/9, 25 Zilkade 1314/15 Nisan 1313.
[89]Büyüktuğrul, aynı eser, s. 314-315.
[90]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 52, 77. Bahriye Nezâreti'nin ihanet, ihtikar ve ihmalkarlığı için ayrıca bak: s. 75-77.
[91]Aynı eser, c.I, s. 22-23.
[92]Büyüktuğrul, aynı eser, s. 314-315.

gerekli olan deniz tedarikinin icrası için lüzumlu olan tedbirlerin alınması hakkında müzakerelerde bulunulmuştur[93].

Savaş öncesinde Osmanlı donanmasının faaliyet gösterdiği belli başlı yerler olarak Basra, Beyrut, Bingazi, Çanakkale, Cidde, Deriye, Ereğli, Girit, İşkodra, İzmir, Karadeniz, Kızıldeniz, Midilli, Preveze, Rodos, Sakız, Selanik, Sisam, Trablusgarp, Trabzon[94] gibi bir kısım liman ve denizleri görmekteyiz. Ancak Donanma Komutanlığı'nca, vuku bulacak muhtemel bir Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Akdeniz adaları ve Anadolu sahillerine ilaveten[95], Çanakkale boğazı ile Selanik ve İzmir limanları birinci derecede korunması gereken yerler olarak kabul dilmiştir. Zira Çanakkale boğazı genelde Osmanlı Devleti'nin can damarını teşkil ederken savaş dolayısıyla da ayrı bir ehemmiyet arz etmiştir. Selanik limanı ise bir taraftan Makedonya ile bağlantılı bulunurken diğer taraftan da Balkan milliyetlerini ve topraklarını yakından alakadar etmekteydi. Ehemmiyet bakımından öncelik arz eden bu iki noktadan sonra ise hem savaş alanına yakınlığı ve hem de hatırı sayılır bir ticarî faaliyete sahne olması bakımından İzmir limanı ile Edremit bölgesinin müdafaa ve muhafazası gelmekteydi. Yunanlıların, Hidra sınıfı zırhlılarının üstünlüğünü gören Donanma Komutanlığı Bahriye Nezâreti'ne bir rapor sunarak bir kısım tekliflerde bulunmuştur. Donanma Komutanlığı'nın mezkûr teklifine esas olan hususlar şu şekilde sıralanabilir:

1) Boğazın muhafazası için boğaz girişinin deniz cihetinden takviye ve muhafazası için Bozcaada ve Midilli adaları arası açıklarına bir deniz kuvveti tayin edilmesi;

2) İzmir, Selanik ve Edremit gibi ticarî limanların müdafaada tutulması;

3) Haiz olduğu ehemmiyet ve düşman sahillerine yakınlığı dolayısıyla Selanik limanını korumak üzere buraya savunma ve saldırı hareketlerini icra etmeye muktedir gemilerden oluşan küçük bir savaş filosunun sevk edilmesi ve aynı zamanda mücavir alanlarda düşmanın ticarî faaliyetlerine sekte vurulmaya çalışılması;

4) Gerek Osmanlı sahillerinin ortasında bulunması ve gerekse İstanbul'a yakınlığı dolayısıyla gemilerin savaş malzemesi almalarına elverişli bir konum arz etmesi dolayısıyla Çanakkale boğazının denizden icra edilecek hareketlerin merkezi olarak kararlaştırılması;

5) İdâre-i Mahsûsa'dan donanmaya ilhak edilen nakliye vapurlarının[96] donanmayı teşkil eden fırkalar maiyetinde depo hizmetinde istihdam ile istifadeleri yoluna gidilmesi[97].

Yunan donanmasının Osmanlı donanması karşısındaki üstün durumu dolayısıyladır ki Osmanlı Hükümeti Yunan donanmasının muhtemel teşebbüslerine karşı savunma tedbirleri almayı gerekli görmüş ve bu maksatla Çanakkale boğazı, Selanik körfezi ile Akdeniz adalarında tedbirler almıştır. Bu alanlardaki faaliyetler ve alınan tedbirler ise şu şekilde sıralanabilir:

Daha önce de belirtildiği üzere Osmanlı donanmasına dâhil olan gemilerin bir kısmının makine dairesine varacak kadar içlerine su almaları, genel olarak kazanlarının kullanım dışı olması ve onarıma muhtaç bulunması, çok sınırlı bir hıza sahip olup daha fazla sürat yapamamaları, hareketle ilgili muhtelif nizamların çok ağır ve düzensiz olarak icra edilebilmesi, mücehhez oldukları silahların eski ve kifayetsiz oluşu, top atışları sırasında namluların kazıklarından fırlayıp çıkması, parçalanması ve ekseriyetinin işlemez halde olduklarının anlaşılması[98] ve yeni zırhlı, kruvazör ve muharip gemilerinin satın alınmasına olan ihtiyacın kaçınılmaz olduğunun görülmesi donanmanın mevcut hali ile savaşa

---

[93]BOA, YEE: İ/156-27/156/3. Savaşın ilanı üzerine Osmanlı donanmasına verilen talimat için ayrıca bak: Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 39-40.

[94]BOA, YEE: J/90-1/90/138, 11 Mayıs 302.

[95]Bu yerler daha evvelce de Yunanlıların en fazla taarruzlarına maruz kalan yerler olmuştur. Bak: BOA, YEE: 18/79-122/106/40.

[96]DMA, MB II, H, nr 1106/18, 9 Zilhicce 314/29 Nisan 313. Bu vapurlar İdâre-i Mahsûsa'nın nakliyat hizmetinde kullanılmak üzere yabancı kumpanyalar elinde uzun süre kaldıktan sonra Bahriye Dairesi tarafından satın alınmış ve savaş sırasında üzerlerine eski tunç Kaval topları yerleştirilerek kruvazör süsü verilmiş ve İnce Filo'ya ilhak olunmuş köhne posta vapurlarından ibaretti. Bak: Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 77.

[97]Aynı eser, c. I, s. 28-29; Tezel, aynı eser, s. 556; Besbelli, aynı makale, s. 28.

[98]Aynı makale, s. 28-29; Sun, Selim; 1897 Osmanlı-Yunan Harbi, Genelkurmay Askeri Tarih ve Strateji Etüd Başkanlığı, Ankara, trs., s. 44.

istenilen ölçülerde katkıda bulunmasının mümkün olmadığını ortaya koymuştur. Bu sebeple donanmanın işe yarar muayyen gemilerinden bir kısmının donanma komutanının emrinde olarak Çanakkale boğazının uygun yerlerine demir atarak muhtemel Yunan taarruzlarına karşı boğazın korunmasında savunma görevi üstlenmeleri ve bu noktada kıyı bataryalarına yardımcı olması göreviyle savaş süresince Çanakkale boğazında tutulmaları kararlaştırılmıştır[99]. Mevcut durumundan kaynaklanan böyle bir karar neticesinde donanmaya bağlı gemiler savaşın neticesini belirleyici bir unsur olmaktan çıkıp Çanakkale'de birer yüzer istihkâm haline gelmiştir. Zaten Hasan Rami Paşa da Sultan II. Abdulhamid'in donanmanın Müşir Ethem Paşa'nın karadaki zaferine ne zaman katılacağı yolundaki telgrafına 17 Mayıs 1897 tarihinde verdiği mukabil cevabında donanmanın bu durumuna temasla elde muharebe edebilecek tek bir savaş gemisinin olmadığını ve dolayısıyla da mevcut gemilerin birer yüzer istihkâm olarak boğaz dâhilinde yer almış bulunduğunu arz etmiştir[100].

Savaş sırasında Yunan savaş gemilerinin herhangi bir tecavüzüne imkân vermemek için Çanakkale girişindeki yasağın ihtiyaten Seddülbahir ile Kumkale girişine kadar genişletilmesi ve buraların deniz cihetinden tahkim edilmesi kararlaştırılmıştır[101]. Bu iş için 21 Nisan 1897 tarihinde Mirliva Mehmed Paşa kumandasında Na'ra'da Birinci Filo'ya iltihak etmiş olan Orhaniye firkateyni ile Hıfzurrahman ve Mansure korvetleri ile Necm-i Şevket ve Hizber dubaları ve üç kıta torpido istimbotu görevlendirilmiştir[102]. Ayrıca boğaz trafiğini kontrol etmek, alınan kararları uygulamak ve emniyeti sağlamak üzere 27 Mart 1897'den itibaren boğazda bir karakol hizmeti kurulmuştur. Ancak bu işe tahsis edilen torpidobotlardan çoğunun kazanları akmış ve dolayısıyla artan su ve kömür sarfiyatları zorlukla karşılanabilmiştir[103]. Yine bir taraftan talimlerde bulunmak ve diğer taraftan da karakol vazifesini ifa etmek üzere altı adet torpido ile bir kruvazör de Akdeniz'e sevk olunmuştur[104].

17 Nisan 1897 tarihinde Yunanistan'a karşı savaş ilan edilmesi üzerine gerek Çanakkale boğazını savunması noktasında ve gerekse limanda bulunduğu müddet zarfında nasıl hareket edeceği yolunda donanmaya gerekli talimat verilmiş, liman fenerlerinden başka bir ışığın olmasına da müsaade edilmemiştir. Bu yöndeki talimatlar üzerine Çanakkale ile Kilidülbahir arasındaki fenerler söndürülmüş[105], sadece Akdeniz boğazının tahkim olunan yerleri geceleri elektrik fenerleri yakılmak suretiyle aydınlatılmıştır[106]. Ayrıca Yunan savaş gemilerinin bir yolunu bularak boğaza sokulmalarından korkulduğundan ve zaten bu yolda bir takım duyumlar da alınmış olduğundan meydana gelebilecek mahzurlara mahal bırakmamak için Mesajeri, Maritem, Levayed ve Floriyo Royerteno kumpanyalarına geceleyin Akdeniz boğazından geçmeleri hakkında daha evvel verilmiş olan müsaade tehir edilmiş, yapılan bir takım düzenlemelerden sonra mezkûr kumpanyaya bağlı gemilerin ancak özel işaretlerle geçmeleri söz konusu olmuştur[107].

Osmanlı donanmasının faaliyet alanlarından bir diğerini ise savaş mahalline yakınlığı ve ehemmiyeti dolayısıyla önem arz eden Selanik limanı ve civarı oluşturmuştur.

Avrupa konsoloslarının Yunan savaş gemilerinin buraya taarruzda bulunmaları durumunda tebaalarını nasıl koruyacaklarını kendi aralarında müzakere etmeleri Osmanlı Hükümeti'ni Selanik limanının emniyet konusunda daha da endişelendirmiştir. Zira Selanik limanı istihkâmı ve müdafaası olmayan bir liman durumundaydı. Osmanlı Devleti Yunanistan'ın buraya asker ihraç etmesi halinde Büyük devletlerin ikinci bir Girit meselesi gibi Makedonya meselesini de ortaya çıkarmalarından endişe etmiş, ayrıca Alasonya ve Yanya cihetlerinde bulunan Osmanlı askerî kıtalarının muvazene

---

[99]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 36, 54-55; Sun, s. 44; Vecihi ve Rüfekası, aynı eser, s. 132, 149; Pears, aynı eser, s. 171.

[100]Tezel, aynı eser, s. 556; Besbelli, aynı makale, s. 28.

[101]BOA, İr. Yun., nr 882, 26 Zilkade 314/16 Nisan 313; BOA, İr. Yun., nr 874, 26 Zilkade 314/16 Nisan 313; Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 54-55.

[102]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 40-41.

[103]Tezel, aynı eser, s. 556.

[104]BOA, İr. Yun., nr 829, 14 Şevval 314/6 Mart 313.

[105]BOA, İr. Yun., nr 882, 26 Zilkade 314/16 Nisan 313.

[106]DMA, MB II, H, nr 1106/18, 7 Zilhicce 314/27 Nisan 313.

[107]DMA, MB II, H, nr 1060/73, 27 Zilkade 314/17 Nisan 313; BOA, İr. Yun., nr 874, 26 Zilkade 314/16 Nisan 313; BOA, İr. Yun., nr 882, 26 Zilkade 314/16 Nisan 313.

hatlarının bozulması gibi vahim bir durumun zuhurundan çekinmiştir[108]. Bu gelişme ve düşüncelerin de etkisiyledir ki muhtemel bir Yunan saldırısını önlemek üzere Selanik limanının muhafazası için 4 zırhlı firkateyn ile 9 torpidobot ve 2 yardımcı gemi bu bölgeye sevk edilmiştir[109]. Selanik limanının girişi olan Karaburun açıklarına ise iki sıra olmak üzere iki cins torpido konulmuş ve burada bulunan fenerler de geceleri söndürülmüştür[110]. Yine buradaki Duna ve Ayanomi fenerlerinin de yakılmasına müsaade edilmemiştir[111]. Fenerlerin söndürülmüş olmasından dolayı savaş süresince bu limanlar geceleyin yabancı gemilerin giriş ve çıkışına kapalı tutulmuştur[112]. Limana gidecek dost devletler gemileri ise ancak karakol gemisi tarafından verilen istimbot veya filikeler rehberliğinde hareket etmişlerdir[113].

Karaburun'dan Kesendire cihetine doğru Yunanistan'ın asker sevk edip Osmanlı şimendifer hattını tahrip ve askerî sevkıyatı tatil etmeleri mümkün ve muhtemel olan mahallerde birbirine yardımda bulunabilecek ve düşmanın asker çıkarabileceği yerlere hep birden toplanabilecek bir surette beş tabur kadar asker ile bir batarya top tabiye olunmuştur[114]. Ayrıca Aydın Redif Fırkası ile Denizli Redif Livası Daireleri'nden Müstahfız ve Redif sınıfından bir kısım askerlerin buraya sevki yoluna gidilmiştir[115].

Alınan tüm tedbirlere rağmen savaşın ilanından sonra Yunan savaş gemilerinin geceleyin Karaburun taraflarında görülmesi bunların Selanik limanına taarruzda bulunabilecekleri endişesini doğurmuştur. Bu nedenle Selanik Bahriye Kumandanı kendisine çekilen bir telgrafla uyarılmış, kendisine fevkalade uyanık ve ihtiyatla hareket edilerek savaş gemilerinin Kesendire ve sair yerlere gönderilmemesi ve Yunanlıların taarruzuna hedef olunmaktan şiddetle sakınılması talimatı verilmiş ve ayrıca civar limanlar reislerinin de benzer bir şekilde uyarılması bildirilmiştir[116]. Bu tedbire ilaveten Selanik limanına Yunanlıların muhtemel bir taarruzlarına karşı burada ve civarda bulunan Osmanlı istimbotlarının siyaha boyanması istenmiş[117] ve düşman gemilerine karşı nasıl davranılacağının kararlaştırılması emredilmiştir[118].

Osmanlı Hükümeti ve Bahriye Nezâreti bu doğrultuda faaliyetlerde bulunurken Selanik'te bulunan Avusturya ve İngiliz konsolosları ise emniyetleri gereği ilave savaş gemileri yollanması için kendi devletleri nezdinde girişimlerde bulunmuşlardır. Atina'daki Osmanlı sefiri de Osmanlı donanmasından bir filonun ve askerî kuvvetin acele bir surette Selanik'e sevk olunması ve liman girişlerinde geceleyin fener yakılması lüzumunu dile getirmiştir. Bu gelişmeler üzerine Osmanlı Hükümeti de Selanik'e takviye askerî kuvvetler sevk etme yoluna gitmiştir[119].

Savaş arifesinde askerî tedbirler alınan, savaş sırasında ise alınan tedbirlerin muhafazasına çalışılmış olan yerlerden biri diğerini de İzmir limanı ve çevresi oluşturmuştur. Haiz olduğu ehemmiyet yanında gece ve gündüzün her saatinde devamlı bir surette ticaret ve posta vapurlarının

---

[108]BOA, YEE: 39/301/18/114, 23 Zilkade 314/13 Nisan 313.

[109]Tezel, aynı eser, s. 556; Besbelli, aynı makale, s. 28.

[110]BOA, Y.A.Hus., nr 371/80, 9 Şubat 313; BOA, YEE: 39/301/18/114, 14 Nisan 313; BOA, Y.A.Res., nr 87/25, 8 Muharrem 315/28 Mayıs 313; DMA, MB II, H, nr 1060/55 , 20 Zilkade 314/10 Nisan 313; DMA, GEHTLDB, Aİ, nr 29/47, 20 Zilkade 314/10 Nisan 313; BOA, İr. Yun., nr 874, 26 Zilkade 314/16 Nisan 313; BOA, İr. Yun., nr 1025, 23 Receb 315/26 Teşrinisani 313; A. Rıza Bey, aynı eser, s. 17.

[111]BOA, Y.A.Res., nr 86/39, 16 Zilkade 314/6 Nisan 313; DMA, MB II, H, nr 1117/69, 15 şaban 315/27 Kanunuevvel 313. Konu için ayrıca bir sonraki dipnota bakınız.

[112]DMA, MB II, H, nr 1060/55, 20 Zilkade 314/10 Nisan 313; DMA, GEHTLDB, Adlî İşler (Aİ), nr 29/47, 20 Zilkade 314/10 Nisan 313; BOA, İr. Yun., nr 858, 16 Zilkade 314/6 Nisan 313.

[113]BOA, YEE: 39/301/18/114, 14 Nisan 313; DMA, MB II, H, nr 1060/55, 20 Zilkade 314/10 Nisan 313; DMA, GEHTLDB, Aİ, nr 29/47, 20 Zilkade 314/10 Nisan 313.

[114]BOA, YEE: 39/301/18/114, 23 Zilkade 314/13 Nisan 313.

[115]BOA, İr. Yun., nr 863, 23 Zilkade 314/13 Nisan 313.

[116]DMA, MB II, H, nr 1086/20, 5 Nisan 313.

[117]DMA, MB II, H, nr 1106/5, 10 Nisan 313/20 Zilkade 314.

[118]BOA, YEE: 39/301/18/114, 23 Zilkade 314/13 N02.03.2012isan 313.

[119]BOA, Y.A.Hus., nr 371/80, 9 Şubat 313.

buraya girip çıkmakta olması bu limanın emniyeti açısından tehlikeli addedilmiştir[120]. Ayrıca Korfu'da Yunanlıların gizli bir surette hazırlık içerisinde oldukları ve Pire'ye hareket etmesi emrolunan zırhlı iki savaş gemisinin Pire'ye ulaşmalarının ardından İzmir, Midilli ve Sakız gibi önem arz eden bir kısım yerleri topa tutmak düşüncesinde bulundukları istihbar edilmiştir. Alınan bu ve benzeri bilgiler neticesinde İzmir ve civarı limanları emniyetleri açısından daha da önem kazanmıştır[121]. Bu sebeple Selanik limanı için alınan tedbirlerin ve geçerli kılınan usullerin İzmir limanı için de geçerli olması kararı benimsenmiş[122], buraya gönderilen İskender korveti limanın münasip noktalarına yerleştirilecek olan torpidoların idare ve tayini ve limanının muhafazasından sorumlu tutulmuştur[123].

Diğer taraftan boğazın, İzmir'in ve sahildeki bir kısım limanlar ile adaların girişlerini korumak üzere[124] donanmaya bağlı zırhlı Osmaniye ve Orhaniye firkateynleri ile Necm-i Şevket, Hıfzurrahman ve Mansure korvetlerinin Akdeniz adaları etrafında gezdirilmeleri kararlaştırılmıştır[125]. Bu gemilerin deruhtesi ise İkinci Fırka Kumandanı Mirliva Hayri Paşa'ya verilmiştir[126]. Gerek bir kısım gemilerin adalar arasında bulunmalarını sağlamak ve gerekse sair yerlerde vazifelendirilmek ve muayyen bir intizam dairesinde hareket etmelerini temin etmek maksadıyla donanmaya bağlı gemiler beş filoya ayrılmıştır[127]. Ayrıca mezkûr adaların hem karadan olan emniyetini sağlamak ve hem de buraya yönelik kara kuvvetlerini artırmak bakımından Aydın Redif Fırkası ile Denizli Redif Livası Daireleri'nde mevcut olan Müstahfız ve Redif efradıyla mezkûr havalide teşkil olunmuş olan üç Müstahfiz taburu bir firkaya dönüştürülmüştür[128]. Bu tedbirlere ilaveten Sisam adasının da tarassut altında tutulması[129] karara bağlanmıştır.

Savaşın ilanı üzerine boğazlar ve savaş mıntıkasına yakın olan limanlar için alınan tedbirler gözden geçirildiği gibi taarruza muhatap olmaları ihtimali zayıf da olsa bu türden muayyen bazı yerler için de tedbir alma yoluna gidilmiştir. Bu noktada Trabzon Liman Riyaseti'ne ve civarındaki liman reislerine ve İşkodra Bahriyesi'ne Yunanistan donanmasının taarruzlarına hedef olunmasından sakınılması bildirilmiş ve hatta Cidde ve Basra Bahriye Kumandanlıkları'na[130] ihtiyatlı olmaları yolunda ihtarlarda bulunulmuştur. Ayrıca Dersaadet Liman Dairesi Tahrirat Kalemi'nden merkezde bulunan liman reislerine Osmanlı sahillerine hiç bir surette zararlı eşya ve yasak silah sokulmasına meydan verilmemesi için tüm liman idarelerince gayet basiretli davranılması bildirilmiş ve bu konuda mezkûr reisliklere mükerreren tebligatlarda bulunulmuştur[131].

g- Osmanlı-Yunan Donanmalarının Mukayesesi

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı arifesinde Osmanlı donanmasının durumuna nazaran Yunan donanması denizlere hâkim bir vaziyet arz etmiştir. Yunan donanmasında yer alan zırhlılar 24, 15 ve 8 cm'lik ve daha bir hayli seri ateşli toplarla mücehhez bulunmaktayken Osmanlı donanmasında tam donanımlı bir gemiden söz etmek pek mümkün değildir. Yunan savaş gemilerinin haiz olduğu topların menzil mesafeleri ile Osmanlı savaş gemilerinde bulunan topların menzil mesafeleri de farklılık arz

---

[120]DMA, GEHTLDB, Aİ, nr 29/47, 24 Zilkade 314/14 Nisan 313.

[121]BOA, İr. Yun., nr 962, 12 Safer 315/30 Haziran 313.

[122]DMA, GEHTLDB, Aİ, nr 29/47, 24 Zilkade 314/14 Nisan 313; DMA, MB I, Fenerler (F), nr 1056/2, 7 Muharrem 315/28 Mayıs 313; BOA, İr. Yun., nr 874, 26 Zilkade 314/16 Nisan 313; BOA, İr. Yun., nr 1025, 23 Receb 315/26 Teşrinisani 313; BOA, Y.A.Res., nr 87/25, 8 Muharrem 315/28 Mayıs 313.

[123]DMA, MB II, H, nr 1086/63, 15 Nisan 313.

[124]BOA, YEE: İ/156-42/156/3, 26 Muharrem 98; Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 30.

[125]DMA, MB II, H, nr 1106/23, 3 Rebiulevvel 315/21 Temmuz 313; DMA, MB II, H, nr 1106/24, 3 Rebiulevvel 315/21 Temmuz 313; DMA, MB II, H, nr 1106/26, 3 Rebiulevvel 315/21 Temmuz 313.

[126]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 90.

[127]DMA, MB II, H, nr 1106/23, 3 Rebiulevvel 315/21 Temmuz 313. Bu filolar için Donanmanın Taksimi başlıklı kısma bakınız.

[128]BOA, İr. Yun., nr 863, 23 Zilkade 314/13 Nisan 313.

[129]DMA, MB II, H, nr 1086/64, 24 Zilkade 314/14 Nisan 313.

[130]DMA, MB II, H, nr 1086/21, 5 Nisan 313.

[131]DMA, GEHTLDB, Asayiş (Asş.), nr 118/10, 5 Nisan 313.

etmiştir. Yunan donanmasında 17 mile kadar sürat yapabilen üç mükemmel zırhlı gemi[132], 4 kruvazör, torpido istimbotları ve daha bir kaç önemli gemi yer alırken buna mukabil Osmanlı donanması kâğıt üzerinde 13 mile kadar sürat yapabilen, fiiliyatta ise bu rakamın oldukça altındaki bir hızla seyredebilen[133], topsuz tüfeksiz, derme çatma ve sakat bir takım gemilerden oluşmuştur[134]. Gerek yukarıda zikredilen hususlar ve gerekse Üçüncü Filo'nun geç hareket etmiş olması[135] Osmanlı Devleti'nin deniz kuvveti bakımından Yunanistan'dan geride bulunduğunu açıkça göstermekteydi[136].

Genel olarak ele alındığında Yunan donanmasının teknik ve teçhizat bakımından Osmanlı donanmasına olan üstünlüğü tartışma kabul etmez ise de Osmanlı donanması sayı bakımından Yunan donanmasından çok daha fazla idi. Ayrıca Osmanlı donanmasında bulunan torpidobotlar Yunan torpidobotlarından çok daha ziyade işe yarar bir durum arz etmiştir[137].

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nın deniz cephesi incelendiği vakit Osmanlı donanmasının savaş sırasında basit bir savunma dışında ciddi denebilecek hiç bir iş yapmadığı açıkça görülür. Savaş sırasında donanma savaşa gerçek manada katılamadığı için Yunan taarruzlarından değil, bilakis içerisinde bulunduğu ilgisizlik ve bakımsızlık yüzünden bir takım zorluk ve sıkıntılara maruz kalmıştır. Bu nedenle hariçten gelen tazyik ve saldırılara savaş sırasında donanma yerine daha ziyade bir kısım Osmanlı ticaret gemi, vapur ve benzeri deniz vasıtaları muhatap olmuşlar, Yunan gemilerinin saldırısına ve zaptına maruz kalmışlardır[138].

Netice

Savaş sırasında Osmanlı donanmasının pasif kalmasının ve hemen hemen ciddi hiç bir iş icra edememesinin bazı nedenleri bulunmaktadır. Savaş sırasında her şeyden evvel donanmanın teknik açıdan ve mürettebat bakımından günün şartlarına cevap verebilecek bir durumda olmadığı, dolayısıyla da savaş yapma kudretini kendisinde bulamamış olduğu görülmektedir. Donanmanın ihmal edilerek daha ziyade kara gücünün ele alınması ve demir yollarına önem verilmesi şeklindeki Sultan II. Abdulhamid'in uygulamaya koymuş bulunduğu politika donanmanın savaşta pasif kalmasının temel nedenlerinden en başta geleni olmuştur. Bu durumun tabii bir neticesi olarak donanmanın ihmal edilmesi yanında muhtemel bir Osmanlı-Yunan savaşında donanmanın nasıl bir plan dairesinde hareket ve muharebe edeceğine dair daha evvelden hiç bir hazırlığın yapılmamış olması da dikkati çekmektedir. Savaş çıktığı zaman bu noktada ne Bahriye Nezâreti nezdinde ne de Donanma Komutanlığı'nda taslak halinde de olsa hazırlanmış herhangi bir plana rastlanamamıştır[139]. Ancak savaş rüzgârlarının esmeye başlaması üzerine, sebebi her ne olursa olsun, o vakte kadar ihmal edilmiş olan donanmayı bakıma alma ihtiyacı hissedilmiş ve gruplara taksim edilmesi söz konusu olmuştur. Fakat son anda böyle bir yola başvurulmuş olması Osmanlı donanmasının Beşike limanını kısa bir ziyaretten sonra[140] tekrar Çanakkale'ye geri dönmesine, savaşta bulunma yerine Yunan donanmasını sınırlı bir oranda olmak üzere caydırıcı bir rol üstlenmekten öteye gidememesine engel olamamıştır. Bu durumun halk nezdinde ve nazarında ortaya çıkarmış olduğu olumsuzluk ise, bu işten sorumlu bulunanları, donanmanın Preveze gibi bazı ehemmiyetsiz yerlerde Yunan vapurlarına karşı top atışlarıyla elde etmiş olduğu sıradan üstünlükleri[141] gazetelerde neşretmeye[142] ve bu suretle mevcut hoşnutsuzlukları bertarafta bulunmaya sevk etmiştir. Bu neşriyatlarla halkın kalbinde ve

---

[132]Aynı eser, c. I, s. 27 ve 51.

[133]Büyüktuğrul, aynı eser, s. 315.

[134]Aynı eser, s. 315; Vecihi ve Rüfekası, aynı eser, s. 39.

[135]Bir kayda göre bu filo hiç hareket edememiştir. Bak: Aynı eser, s. 139.

[136]Abdülkadir Tevfik, a.g.e.

[137]Rami Paşa, aynı eser, c. I, s. 51.

[138]Örneğin İzmir tüccarlarından ve Osmanlı tebaasından bulunan Hacı Davud Ferkuh Efendi'nin Yorkives isimli vapuru hamulesi ile beraber Yunanlılar tarafından zapt olunmuştur.

[139]Büyüktuğrul, aynı eser, s. 297.

[140]Goltz Paşa, aynı eser, s. 34.

[141]BOA, İr. Yun., nr 852, 16 Zilkade 314; BOA, İr. Yun., nr 857, 7 Nisan 314.

[142]Bu konudaki muzafferiyet haberinin 17 Zilkade 314 tarihli gazetelerde yayımlanması irade buyrulmuştur.

kafasında donanmanın başarılı faaliyetler icra etmekte olduğu kanaati ve hissi uyandırılmaya çalışılmış, kamuoyunun gözü boyanarak, donanmanın gerçek durumu kamufle edilmek istenmiştir.

Durum böyle olmakla birlikte bu noktada göz ardı edilmemesi gereken bir diğer husus ise savaşın ilan edilmesinin hemen akabinde Müşir Edhem Paşa komutasındaki Osmanlı kara kuvvetlerinin hemen her tarafta arka arkaya galibiyetler elde etmesi ve Yunan kuvvetlerini ric'ate mecbur ederek Atina'nın işgalini muhtemel bir hale getirmiş olmasıdır. Osmanlı donanmasının bu savaşta aktif bir faaliyetinin olmadığı şüphesiz ise de kara kuvvetlerinin muzafferiyetlerinin daimi olmasında ve savaşın, genel netice itibariyle, müspet bir şekilde sonuçlanmasında dolaylı da olsa rolü söz konusudur. Başta Çanakkale, dolayısıyla da boğazlar olmak üzere gerek Selanik ve İzmir limanlarını ve gerekse Akdeniz adaları ve sair yerleri müdafaa konumunda bulunması donanmanın dolaylı ve aynı zamanda önemli bir hizmet görmesini sağlamıştır.

Osmanlı donanmasının savaş sırasında yaşadığı sıkıntılardan bir diğerini -ve dolayısıyla muhtemelen savaşta hareketsiz kalışının bir başka sebebini- de donanma için gerekli olan kömürün temini noktasında yaşanan sıkıntılar oluşturmuştur. Donanma için lüzum duyulan kömürün öncelikle Avrupa'dan alınması düşünülmüştür. Ancak bunun büyük masraflar doğuracağı ve böyle bir masrafı karşılamaya ise hazinenin mevcut durumunun müsait olmadığı beyanıyla ihtiyaç duyulan kömürün Ereğli'den temin edilmesi istenmiştir. Bu görüşün tatbiki halinde kömür alımı için yapılacak masrafın asgarî düzeyde olması yanında harcamaların harice çıkmayıp dâhilde kalacağı da belirtilmiştir. Fakat Ereğli Kömür Ocakları bu tarihlerde bu ihtiyacı karşılamaya müsait olmadığı ve ocaklar açılıncaya kadar da beklemenin imkânı bulunmadığı için elzem olan miktarın yine Avrupa'dan satın alınması zaruret haline gelmiştir[143]. Bu durum ise gayet tabiî olarak gecikmelere ve dolayısıyla da sıkıntılara sebebiyet vermiştir.

Donanmanın bütün eksiklerine ve savaş sırasında pasif bir faaliyet içerisinde olması gerçeğine rağmen savaştan sonra gerek Bahriye Nâzırı ve gerekse Donanma Komutanı hiç bir ceza görmemişler, eskiden olduğu gibi görevlerine devam edebilmişlerdir[144]. Böyle bir durumun yaşanması ise donanmanın ihmali konusunda tek suçlunun Bahriye Nâzırı ve Donanma Komutanı olmadığını, bu noktada başta Sultan II. Abdulhamid olmak üzere daha başka devlet ricalinin de ihmali bulunduğunu ortaya koymaktadır.

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı baz alındığı takdirde, yukarıda ifade edilmeye çalışılan gerçeklerden de anlaşılacağı üzere, görülen odur ki, Sultan II. Abdulhamid iktidarı sırasında genel olarak donanma ihmal etmiştir. Onun bu ihmalinin nedenlerini üç ana başlık etrafında toplamak yanlış olmayacaktır.

Her şeyden evvel, Sultan II. Abdulhamid şahsiyet olarak fazla denecek derecede şüphe ve vesvese sahibi bir insan olarak öne çıkar. Böyle bir halet-i rûhiye ise onu tabii olarak muhtemel şeylerin endişesini duymaya itmiştir. 1876'da Sultan Abdülaziz'in tahtan indirilmesinde donanmanın kullanılmış olması, aynı akıbetin kendisi için de mümkün olabileceği inancı[145] bu dönemde donanmanın ihmal edilmesinin temel nedenlerinden biri olarak sayılabilir.

İkinci ve daha gerçekçi neden olarak ise Sultan II. Abdulhamid'in Osmanlı donanmasının yatırım yapılsa da, sınâî ilerlemeler neticesinde oldukça üstün bir vaziyete gelmiş olan Batı donanmaları ile rekabet edemeyeceğine inanmış olmasıdır denebilir. Böyle bir kanaate sahip olunması da gayet tabiî bir durum arz eder. Zira bu dönem Osmanlı Devleti'ne bakıldığı zaman malî yapısının bozukluğu, bütçesinin hemen her dönem açık verdiği ve borçlanma politikasının asgari düzeyde de olsa devam ettiği görülür. Ayrıca donanmayı geliştirebilmek için öncelikle liman, tersane, eğitim, teknoloji ve saire gibi alt yapıya ihtiyaç vardır. Bunu sağlamak ise, temin etmekteki güçlükler bir tarafa, hem hatırı sayılır bir maddî yükü ön görmekte ve hem de uzun bir zamana ihtiyaç duymaktadır. Oysaki Osmanlı devletinin mütecaviz devletlere karşı koymak ve topraklarını muhafaza edebilmek için uzun zaman alacak bir yatırıma evet diyebilecek bir durumu yoktur. Diğer taraftan böyle bir yatırım için gerekli

[143]BOA, YEE: İ/156-42/156/3 ve İ/156-27/156/3, 26 Muharrem 298.

[144]Büyüktuğrul, "1897 Osmanlı-Yunan Savaşı İçin Yeni Belge", Belleten, c. XXXVI, Sayı 143, Ankara 1972, s. 329, s. 313.

[145]Goltz Paşa, Osmanlı-Yunan Seferi 1313-1897, Ter. Yakub Şevki, Dersaadet 1326, s. 33.

olan paranın temin edildiği ve durumun nezaketine rağmen evet denildiği bir an için varsayılsa dahi, onca zamandır yapılan ıslahat tecrübeleri ve sonuçları göz önüne alındığı takdirde, neticenin müspet ve rekabetçi olabileceğini de kimse garanti edemezdi.

İhmalin, ikinci neden kadar gerçekçi ve makul olan üçüncü sebebi ise yukarıda arz edilen durumdan ve sayılan nedenlerden ötürü, Sultan II. Abdulhamid'in devlet politikasını deniz kuvvetine dayanmaktan çıkarıp kara ordusuna istinad ettirmeye yönelmesi ve bu nedenle savunma bütçesini kara ordusunun ıslahı ve yeni demir yollarının yapımı için kullanmayı daha mantıklı bulmasıdır[146].

Böyle bir politika, şartları ve siyasi ve iktisadi gelişmeleri dikkate alındığında, Abdulhamid dönemi için gayet tutarlı ve gerçekçi bir tercih olarak gözükmektedir. Zira Abdulhamid dönemi ve sonrasına bakıldığı zaman ulaşım ve taşımacılıkta demiryoluna ciddi bir değer atfedilip önem verildiğini görmekteyiz[147]. Demiryollarının Avrupa'da gördüğü itibar bir tarafa, Abdulhamid döneminde izlenen bu yöndeki politikanın meydana getirdiği atmosfer ve yapımı gerçekleştirilen demiryollarının sağladığı faydalar göz önüne alındığı zaman bile söz konusu politikanın geçerliliği kendiliğinden ortaya çıkmaktadır.

Yukarıdaki ifadelere bakarak Abdulhamid döneminde deniz gücünün veya diğer bir ifade ile donanmanın tamamıyla, hiç bir şekilde yatırım yapılmayarak kendi haline bırakıldığı kanaatine varmak da yanlış olur. Bu dönem donanmasının geri kalışında içinde bulunulan zamanın gereklerinin, eğer illa da kusurlu biri aranacaksa Sultan Abdulhamid ve devletin özellikle malî ve siyasî yapısının kusuru yanında kusuru olan bir diğer zümre de yine bu dönemin idarecileri olmuştur denebilir.

Sultan II. Abdulhamid devrinde kara kuvvetlerine paralel olarak donanmanın da ıslah olunması için her türlü malzemenin imal ve tedariki muhtelif zamanlarda irade buyrulmuştur. Hatta bu iş için gerekli olan tahsisatın ödendiği de görülmektedir. Ancak bu noktada sadır olan iradeler üzerine gerek zırhlıların ve gerekse top ve sair levazımatın dâhilde çok daha ucuz bir fiyatla imal edilebileceği ve dolayısıyla da hazinenin bu işin külfetinden büyük derecede kurtarılabileceği beyan edilmiş, lazım gelen teçhizatın imali noktasında Bahriye Dairesi tarafından Sultan'a taahhütte dahi bulunulmuştur. Fakat bütün bunlara rağmen taahhüt edilenlerin hiç biri tahakkuk ettirilmemiştir[148]. Bahriye Nâzırı, Padişah'a sadakatini ispatlamak maksadıyla donanmayı Haliç'te kelimenin tam manasıyla kendi haline bırakmış gözükmektedir[149]. Donanma komutanı Hasan Rami Paşa ise savaş öncesi her ay daire başkanlarının imzalarıyla Sultan II. Abdulhamid'e donanma her an için savaş yapmaya hazırdır yolunda raporlar vermiştir[150]. Ancak savaş öncesinde Yunanistan'ın Girit'e torpidolarla sevk ettiği askerlerini karaya çıkarılması üzerine Sultan II. Abdulhamid'in Girit'e gönderilmek maksadıyla donanmaya dâhil olan gemilerden elverişli olanlarının tespiti ve kendisine bildirilmesi isteğinde bulunması karşısında aynı donanma komutanı ***"açık denize çıkacak, uzun zaman dolaşacak gemimiz yoktur"*** diyerek daha evvelki beyanının tam tersi ve yine bir takım ümerânın imzasını hâvi bir tutanağı Padişah'a takdim etmekten çekinmemiştir[151]. Bu nedenle Sultan II. Abdulhamid dönemi donanması ihmal edilmiş olmakla birlikte bunun tek ve birinci derecede suçlusunun Sultan II. Abdulhamid olmadığını teslim etmek gerekir.

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda donanmanın ciddi hiç bir iş yapamamış olması ve içler acısı bir durum arz etmesi üzerine Donanma Komutanlığı Bahriye Nezâreti'ne sunduğu bir layiha ile donanmanın hiç olmazsa bir kısmının yabancı tersanelerde ıslahını, yeni gemiler sipariş edilmesini, bunların inşasına nezâret etmek üzere heyetler gönderilmesini, donanmayla alakalı görevlerin ehil kişiler eliyle yürütülmesini, Şûrâ-yı Bahriye'nin ıslahını ve muhtelif cinslerden oluşan bir kısım savaş gemilerinin satın alınmasını gündeme getirmiştir[152]. Savaş öncesi tersane ve tophane için yapılan üç

---

[146]Kocabaş, II. Abdulhamid, Şahsiyeti ve Politikası, İstanbul 1995, s. 300; Büyüktuğrul, aynı makale, s. 329.

[147] Bilgi için bak: Shereen Khairallah; Railways in the Middle East 1856-1948, Political and Economic Background, Librairie du Liban. (Basım yeri ve yılı yok.

[148]Hasan Rami Paşa, aynı eser, s. 51.

[149]A. Rıza Bey, aynı eser, s. 21.

[150]Büyüktuğrul, aynı eser, c. III, s. 247.

[151]Hasırcızâde, aynı eser, 72; Büyüktuğrul, aynı makale, s. 330.

[152]Tezel, aynı eser, c. I, s. 557.

milyon lira tutarındaki fevkalade harcamaya ilaveten[153] savaş tazminatından bir kısmının da Kara Kuvvetleri yanında Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyacı için harcanması noktasında irade çıkmış[154], savaş sonrasında yapılan müzakereler neticesinde donanmaya bir takım yeni gemilerin alınmasına ve bir kısmının da tamir edilmesine karar verilmiştir. Böyle bir kararın alınmasında donanmanın savaş sırasında müdafaada kalmasının, Osmanlı Devleti'nin sahil bakımından zenginliğinin, siyasî ve ekonomik açıdan ehemmiyet arz eden adalarının mevcudiyetinin, mülkünün muhafaza ve müdafaası yanında savaş öncesi donanmanın atış talimlerinde görülen aksamalarını incelemek ve nedenlerini tespit etmek üzere kurulan komisyonun hazırlayıp Sultan II. Abdulhamid'e sunmuş olduğu raporda yeni gemiler alınması gerektiğine işaret edilmiş olmasının önemli bir tesiri olmuştur. Donanmanın ıslahı ve yenilenmesinin gerekliliğine olan inanç neticesinde çürüyen gemiler bir kısım yerli ve yabancı tersanelere gönderilmiş ve tamire tabi tutulmuşlardır. Hatta bu noktada Sultan II. Abdulhamid, Sultan Abdülaziz'den[155] sonra Osmanlı tarihinde yabancı şirket ve devletlere en fazla savaş gemisi siparişinde bulunan padişah olmuştur[156].

Tadil ve ıslah olunacak gemiler daha ziyade korvet cinsinden olanlara münhasır kalmıştır. Bunların bir kısmı İtalya ve Almanya'ya yaptırılmış diğer bir kısmı ise Haliç'te ıslaha tabi tutulmuşlardır. Satın alınanlar ise kruvazör, muhrip ve torpidobot nevinden gemilerdir. Bunlar da genelde İngiltere, Amerika, İtalya, Almanya ve Fransa'ya sipariş edilmişlerdir. Bu tarihlerde mezkûr ülkeler de dâhil olmak üzere bir kısım Avrupa ülkelerinden 3 kruvazör, 2 torpido kruvozörü, 16 torpidobot, 7 gambot ve 2 yardımcı gemi satın alınmış ve ayrıca 2 zırhlı ve 3 korvetin tadili yoluna gidilmiştir[157]. Örneğin Hamidiye ve Mecidiye isimleriyle inşa ettirilen iki kruvazörden birisi Armstrong of Newcastle, diğeri ise American Firms of Cramps'e sipariş edilmiştir. Mesudiye gemisi ise Ansaldos of Genova firması tarafından yenilenmiştir[158].

Her ne kadar savaş sonrası donanmaya yeni bir takım gemiler alınmış ve yine donanmaya bağlı gemilerin bir kısmının ıslahı söz konusu olmuşsa ise de bunlar da öncekiler gibi Haliç'e demir atmaktan kendilerini kurtaramamışlardır[159]. Sultan II. Abdulhamid'in böyle bir politika izlemesinin nedeni onun demiryolu politikası ile açıklanabilirse de iç ve dış nedenlere dayanan çeşitli ihtimallere de bağlanabilir.

Bu ihtimallerden ilki olarak Avrupa Devletleri'ne gemi siparişinde bulunulmasının temel nedeni bu ülkelere karşı o dönemde izlenmekte olan siyasetin tabii bir neticesi olarak yapılmış olabileceğidir. Avrupa devletlerinin savaş öncesindeki ılımlı tavırlarını muhafaza etmek ve savaş sonrasında olumsuz bir tavır takınmalarına fırsat vermemek düşüncesi Sultan II. Abdulhamid'i böyle bir yola itmiş olabilir. Zaten siparişlerin tek bir ülke yerine muhtelif devletlere yapılmış olması da bu ihtimali

---

[153]BOA, YEE: İ/156-42/156/3, 28 Muharrem 315/18 Kanunuevvel 313.

[154]BOA, Y.A.Hus., nr 92/77, 16 Zilhicce 315/26 Nisan 314.

[155]Abdülaziz döneminde ödünç paralarla Osmanlı donanmasının geliştirildiği iddiası oldukça yaygın bir kanaattir. Böyle bir kanaat mevcut olmakla birlikte bu dönemdeki iç ve dış borçların ancak yüzde ikisi nispetinde bir meblağın donanmaya sarf edilmesi söz konusu olmuştur. Bu dönemde alınan gemiler, bu gemilerin haiz oldukları teçhizat ve fiyatları için bak: Ziya Karamursal, Osmanlı Malî Tarihi Hakkında Tetkikler, Ankara 1989, s. 100.

[156]Kocabaş, aynı eser, s. 300.

[157]Besbelli, aynı makale, s. 30, 33.

[158]Pears, aynı eser, s. 171; A. Reşit Rey, Gördüklerim-Yaptıklarım (1890-1922), İstanbul 1945, s. 38. Bir iddiaya göre Sultan II. Abdulhamid'in donanmayı Haliç'e hapsetmesine rağmen Cramps, Ansaldos ve Armstrong firmalarına gemi siparişinde bulunmasının temel nedeni Ermeni olaylarının yaşandığı tarihlerde Amerikan, Fransız, İtalyan ve İngiliz vatandaşlarının maruz kaldıkları zararlardan kaynaklanmıştır. Mezkur devletlerin vatandaşlarının maruz kaldıkları zarara karşılık tazminat talebinde bulunmaları ve bunun Saray tarafından reddolunması üzerine zuhur eden gerilimi yumuşatmak ve bu devletlerin zecrî tedbirlere başvurulacağı yolundaki tehditlerini bertaraf etmek maksadıyla mezkur devletler orta elçileri ile temasa geçilmiş, onlar vasıtasıyla da ilgili şirketlerle irtibat kurularak siparişlerde bulunulmuştur. Ancak zırhlıların parası ödenirken orta elçiler de unutulmamıştır. Orta elçilerin bu şekilde görülmeleri ve tatmin edilmeleri ile de mezkûr devletlerin tazminat taleplerinin önüne geçildiği gibi Osmanlı Devleti'nin itibarı zahiren de olsa korunmuştur. Bak: Pears, aynı eser, s. 171-712.

[159]Aynı eser, s. 171; Besbelli, aynı makale, s. 30.

destekler gözükmektedir. Diğer bir ifade ile bu devrede geçerli olan muvazene politikası için gemi sipariş ve tamirlerinden de yararlanılmıştır.

Bir diğer ihtimal ise savaşta pasif kalan ve dost ve düşmanı artık işe yaramaz kanaat ve hükmüne sevk eden donanmanın mezkûr yapısını, alınan ve ıslah olunan gemilerle izale etme gayretidir. Özellikle Balkan hükümetlerinin isyan ve bağımsızlık gibi menfi temayül ve teşebbüsler içerisinde bulunmalarına meydan vermeme fikrinin bu noktada etkili olduğu düşünülebilir. Bunlara ilaveten dâhildeki muhalefet guruplarının donanmanın içerisinde bulunduğu durumu siyasî açıdan sermaye konusu haline getirmelerine fırsat vermeme adına yeni gemiler satın alınması kararının varıldığı söylenebilir.

Bütün bu ihtimallere ve donanmanın Haliç'e bağlanmasına rağmen gerek Donanma Komutanlığı'nın ve gerekse daha başka birimlerin yeni gemiler satın alınması ve eskilerinin işe yarar hale getirilmesi noktasındaki girişimleri ve bu girişimlerin müspet bir şekilde neticelenmesi şüphesiz ki savaşın olumlu taraflarından birisini teşkil etmiştir. Bu dönemde alınan ve ıslaha tabi tutulan gemiler her ne niyet ve düşünce ile alınmış ve yapılmış olurlarsa olsunlar mezkur gemiler Meşrutiyet devri donanmasının önemli bir kısmını vücuda getirmiş, Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı sırasında kendilerinden istifade edilme yoluna gidilmiş ve hatta bu gemilerin bir kısmı Cumhuriyet döneminde Deniz Eğitim Filosu olarak[160] kullanılmıştır.

[160]Besbelli, aynı makale, s. 30-31.