

Korkmaz, Mehmet, *Bahriyede Bir Ömür: Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa, Selenge Yayınları, 292 Sayfa, İstanbul 2022, ISBN: 9786257459396*

Çağrı ELİBOL*

Tarih bilimi, doğası itibarıyla retrospektif bir mahiyette olup kısaca “geçmişin günümüzde tekrar inşası” olarak tarif edilebilir. Tarih biliminin doğa bilimlerinde arzu edilen nesnellığe yakınsaması bu bilim dalında arzu edilen en önemli hususlardan biri olarak ön plana çıkmakla birlikte bunun zorluğuna esas olarak “yaşananın evrendeki tüm parametrelerinin bilinemeyeceği” gerçeği bu hedefin gerçekleştirilmesini imkânsız kılmaktadır. Bahse konu zorluğun bertarafı için tarihçiler, derinlemesine araştırmanın, mukayeseli incelemelerin ve alan uzmanlıklarının önemine işaret etmekte; nesnellığe yakınsamada bu yolu benimsemektedir. Bu bağlamda Mehmet Korkmaz’ın eseri, ele aldığı konu ve dönemin incelenmesi kapsamında büyük önemi haiz, konusunda öncü ve derinlemesine eser olarak literatüre çok kıymetli katkı yapmasıyla ön plana çıkmaktadır.

“Bozcaadalı” lakaplı Hasan Hüsnü Paşa, Sultan Abdülaziz devrinden Sultan II. Abdülhamit devrine kadar geçen ve Türk tarihinde çok tartışmalı bir dönemde Türk donanmasını kumanda eden çok özel bir zamanda yaşamış; kariyeri, icraat ve kararları, şahsî özellikleri ve Sultan, devlet yönetim kademesi, Jön Türkler ve bahriye ile ilişkileri çerçevelerinde oldukça tartışmalı bir zât olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, yaşadığı devirden günümüze kadar geçen süre zarfında hakkında öne sürülen menfî ve müspet hususların ne anlamlar taşıdıkları ve doğrulukları ancak bu zâtın müstakilen ele alındığı detaylı bir araştırma ile yanıtlanabilir durumdadır. Literatürde bu eksikliğin giderilmesi kapsamında eser özel bir değer taşımaktadır.

* Doktora Öğrencisi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü. E-posta: cagrelibol[at]gmail.com, ORCID: 0000-0003-1892-532X.

Geliş Tarihi/Received: 24.06.2024
Kabul Tarihi/Accepted: 02.09.2024

Hasan Hüsnü Paşa'nın hayatını incelerken küresel ve yerel panoramadan ayrı bir özel kişi düşünmenin imkansızlığı malûmdur. Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nin ve hatta dünyanın en uzun yüzyılı olarak ele alınabilecek 19'uncu yüzyıl dinamikleri ve panoraması nelere işaret etmektedir? Yüzyılın ilk yarısı nisbeten dünya dengelerinin yeniden tesisine zemin olarak, ikinci yarısı ise küresel ölçekte Viktoryan devir ve süratli sanayileşme, yerel bakışta ise dağılıma ve çöküş devri ile buna mukavemet ve çözüm yolları arayışı odaklarında ele alınmalıdır. Bu bağlamda "Türk bahriyesi konunun hangi noktasındadır" sorusu pek çok tartışmanın ve eleştirinin malzemesi olup temelde ileri sürülen bazı hususlar şunlardır: Abdülaziz dönemi donanmanın inkişafı ne derecede zemin bulmuş ve kalıcı olmuştur? Avrupa'nın ikinci büyük deniz gücü olarak ele alınan donanma gerçekten bu büyüklüğe nisbet ile etkili midir? Devlet bu donanmayı işletme ve muhafazaya maruf mudur? II. Abdülhamid devrinde donanma çürümeye terk edilmiş ve arka plana mı itilmiştir? Bu sorulara yanıt aranır iken devrin en önemli isimlerinin karar ve icra mekanizmalarındaki durum, tutum ve icraatı aydınlatıcı mahiyettedir. Şahıslar odağındaki incelemeler ve izahatlar, devrin derinlemesine aydınlatılmasına büyük katkı sağlayabilecek ve mukayeseli / analitik bir yaklaşıma olanak sağlayacaktır. Bu bağlamda eserin öncü nitelikte olduğunun altı çizilmelidir.

Bahse konu husus ışığında kültürümüzde günlük, hatırat ve oral tarih gibi kaynakların Batı ülkelerine nazaran eksik durumda olmasının çalışmaların kısıtlı olmasına yol açmakta olduğu söylenebilir¹. Korkmaz, eserinde bu durumun bir yansıması olarak birincil kaynaklara; yani arşiv vesikalarına bağlı kalmak zaruretinde hareket etmiş, kısıtlı oranda basın haberleri ve üçüncül şahısların değerlendirmeleri gibi kaynaklardan istifade edebilmiştir. Bu sebeple "Paşa ne düşündü?" sorusuna yanıt birincil ağızdan verilememiştir. Ancak bu zafiyete karşın, yapılan geniş araştırmanın esere yönelik beklentinin karşılanmasına imkân sağladığı

¹ Literatürümüzde kişilerin kendi nokta-i nazarlarından dünyalarını ifade ettikleri günlük ve hatıratların oldukça kısıtlı olması, tarih araştırmalarında bir zafiyet alanı olarak öne çıkmaktadır. Bu kapsamda detaylı bir açıklama, devrin önde gelen ricalinden bir zat olan son Osmanlı Şeyhülislamı Ürgüplü Mustafa Hayri Efendi'nin torunu Ali Suat Ürgüplü tarafından yayınlanan eserin giriş kısmında yer almaktadır. Bkz. Mustafa Hayri, *Şeyhülislam Ürgüplü Mustafa Hayri Efendi'nin Meşrutiyet, Büyük Harp ve Mütareke Günlükleri (1909-1922)*, yay. haz. Ali Suat Ürgüplü Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2015.

görülmektedir. Korkmaz, ele alınan soruların odağındaki tarihsel süreçte kilit mevkide bulunan Paşa'nın eski deyim ile bir "hal tercemesi" niteliğinde olan eserin önsözünde, ifade ettiğimiz konuya özellikle değinmekte; yetkili makamlarda görev almış ve dönemin önemli devlet adamları arasında yer alan bazı sadrazam, nazır ve bürokratların durumuna bakıldığında, kapsamlı biyografilerinin bulunmaması bir yana, ansiklopedi maddelerinde dahi adlarının geçmediği göze çarpmakta olduğunu ifade etmektedir. Bu münasebetle yazar, bu kişilere yönelik ciddi ve titiz bir çalışmayla hazırlanacak biyografilerin, yalnızca özel hayatları gün yüzüne çıkarmakla kalmayarak aynı zamanda yaşadıkları dönemdeki siyasî, askerî, iktisadî, sosyal ve kültürel olaylara da ışık tutacağını altını çizmektedir. Nitekim bu eser ile modernleşme dönemi bahriyesinin hemen her kademesinde görev alarak kariyeri çizilen, ömrünü bahriyede geçiren ve asker/yönetici sınıfın en kilit isimlerinden olan Bozcaadalı Müşir Hasan Hüsnü Paşa'nın hayatından yola çıkılarak II. Abdülhamid devri Osmanlı donanması, denizcilik alanındaki faaliyetler ve donanmadaki gelişmeleri ele aldığını; böylece hem biyografik hem de dönemin monografisi olma özelliklerini barındıran bir çalışma ortaya koyduğunu, yazar yine önsözünde ifade etmektedir.

Eser, giriş ve müteakip dört bölümle beraber toplam beş bölümden müteşekkildir. Giriş kısmında yazar, eserin önemine ve literatüre katkısına, konuyu ele alma gereksinimine ve bunun tarih literatürüne faydalarına az önce ifade etmiş olduğumuz kapsam dahilinde vurgu yaparak bir başlangıç yapmakta; eserin hazırlanma sürecinde istifade ettiği kaynaklara ve bunlara erişimdeki birtakım güçlüklerle veya kolaylıklara değinerek Paşa'nın aile geçmişinden itibaren konunun ele alınmasına geçmektedir.

Birinci bölümde, öz itibariyle Paşa'nın Bahriye Nazırlığına giden kariyer yolunda geçirdiği başat kilometre taşları ve tarihî arka plan izah edilmektedir. Paşa'nın nazırlık makamına ilerleyen kariyerinde aile mirası, eğitimi ve meslek tecrübesi detaylı biçimde incelenmiş; buna koşut olarak devrinin temaları ve olayları ile ilişkiler kurulmuştur. Paşa'nın "Bozcaadalı" lakabının kuvvetle muhtemel babasından intikal ettiğine ve doğum yerine işaret etmediği, babası Bozcaadalı Hüseyin Paşa'nın bahriyeye ticaret kaptanlığından 1827 yılında geçtiği, Navarin'de askerlik kariyerine başladığı ve 1853 Sinop Baskını'nda büyük kahramanlıklar gösterdiği ve Rus donanmasına karşı gösterdiği

ağır mukavemet esnasında şehit düştüğü belirtilerek² aile tarihinin onun bahriye kariyerinde ve algılarında oluşturabileceği olumlu katkılara işaret edilmiştir. Muhtemelen babasından aldığı motivasyon ile ilk eğitimi hitamında 1842’de Mekteb-i Fünûn-ı Bahriye’ye girerek bahriyeli hayatına erken yaşta başlamış; hitamında 1847’de 16 yaşında harbiye sınıfından mühendis-i evvel ve mülâzım-ı sâni; yani asteğmen rütbesi ile mezun olmuştur. Okul eğitiminde iyi derecede İngilizce öğrendiği; bunun yanı sıra Rumca da çalıştığı bilinmektedir.

Mesleğin ilk yılından itibaren donanmanın çok çeşitli gemi sınıflarında görev almış; Akdeniz, Karadeniz ve Ege’de muhtelif görevlere iştirak etmiştir. 1853’te Karadağ ayaklanmasında ablukada görev almış; sonrasında İstanbul’a dönüşü hitamında Kaptanpaşa yaverliği yapmıştır. Bu esnada Kırım Harbi sürmektedir. Muharebeler sonrasında çeşitli gemilerde süvarilik yapmış; Sultan Abdülaziz’in 1863 yılı Mısır ziyaretinde görev almıştır. 1864 yılında kaymakam olarak Mecidiye, Feyz-i Bârî ve Ertuğrul gemilerinde süvarilik görevlerinde bulunmuştur. Bu görevlerinde zihin yapısının gelişimine büyük katkı sağlandığı mütalaa edilmektedir; özellikle Girit Adası’nın ablukasının özel bir tecrübe sağladığı söylenebilir³. 1868 yılında yine özel bir tecrübe edindiği görülmektedir. Miralay rütbesinde iken ilk kıta Avrupası seyahatini Toulon / Fransa’da inşa edilen üç harp gemisinin teslim alınarak ülkeye getirilmesi göreviyle gerçekleştirmiştir (Bahse konu

² Ali Fuat Türkgeldi, Hüseyin Paşa’nın Rus donanmasına karşı müdafaasını özetler iken, Paşa’nın kahramanlığı hakkında şu ifadelerde bulunmuştur: “*Fedakârlık itibarıyla, İngilizler için Amiral Nelson ne ise bizim için de Hüseyin Paşa odur. Nelson, Trafalgar Muharebesi’nde düşmana karşı galip gelmek için hayatını kaybettiyse Hüseyin Paşa da Sinop Muharebesi’nde düşmana karşı müdafa için canını feda etti.*”. Bkz. Ali Fuat Türkgeldi, *Maruf Simalar*, yay. haz. Selçuk Akşin Somel ve Mehmet Kalpaklı, TTK Yayınları, Ankara 2013, s. 229-231; akt. Mehmet Korkmaz, *Bahriyede Bir Ömür: Sultan II. Abdülhamid’in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa*, s. 25.

³ Bu kapsamda yazar şu değerlendirmede bulunmaktadır: “*Yeterli sayıda Osmanlı harp gemisi bulunmasına rağmen, bir Yunan harp gemisinin ablukayı yarması şaşkınlıkla karşılandı. Bu durum Osmanlı donanmasında gemi ve personel yönünden sorunlar olduğunu gün yüzüne çıkardı. Nitekim operasyon esnasında bir Türk gemisi süvarisi Port Said Limanı’na, bir diğeri de Yafa Limanı’na aradıkları halde bulamamışlardı. Edinilen bu tecrübeler ışığında nitelikli personel yetiştirilmesi amacıyla Heybeliada Bahriye Mektebi’nde ıslahat yapılmasının gerekli olduğu kanaati de hâsıl olmuştu.*”. Bkz. Mehmet Korkmaz, *Bahriyede Bir Ömür: Sultan II. Abdülhamid’in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa*, s. 31.

gemiler Mısır Hidivi tarafından Osmanlı Sultanı'na hediye edilen altı zırlı modern geminin üçüdür). Bu kapsamda önce Londra'ya, müteakiben Fransa'ya intikal etmiş ve dönemin ana akım düşüncelerine burada yakından temas etme şansı bulmuştur.

1874 Mayıs'ında üç ambarlı süvariliği rütbesi ile İstanbul'da liman kumandanı muavinliği makamına; hitamında aynı yıl mirliva rütbesine taltif edilmesi ile liman kumandanlığı makamına atanmıştır. Burada Osmanlı denizciliğine ilişkin daha kapsamlı bir vizyon ve muhakeme edinebilme şansı elde ettiğini ifade etmek yanlış olmayacaktır; zira Paşa'nın görevleri kapsamında liman işleri, ahşap harp gemileri ile nakliye gemilerinin kumandası görevleri tevdi edilmiştir. 1875'te çok mühim bir vazife olan ve merkezi Suda / Girit olan Bahr-i Sefid Filosu kumandasını altı ay süre ile devralmıştır. Bu kapsamda bahriye zabitanı ve eratına Akdeniz'de uygulamalı eğitimler verilmesi görevini deruhte etmiştir. Bu görevin özellikleri dikkat çekicidir: Sultan Abdülaziz'in denizciliğe ve uluslararası ilişkilere fevkalade önem verdiği bir dönemde Osmanlı sancağını Akdeniz'de göstermek ile geleceğin zabitan ve eratına uygulamalı eğitimler yaptırmak görevleri deruhte edilecektir; bu maksatla Sultan tarafından verilen talimattaki esaslar uygulanacaktır. Bu talimatlar ana hatları ile talimlere önem vermek, tasarrufa riayet etmek ve yelken kullanımına ağırlık vererek asgarî kömür kullanmaktır. Manevralar esnasında bahriye talebelerine yeknesak bir dış görünüşün sağlanabilmesi maksadıyla kıyafet diktirilmesi detayı, kömür kullanmakta mahdut davranılması talimatı yanında değerlendirildiğinde ekonomik ve teknik sorunların büyüklüğüne işaret etmektedir.

Görev sonrasında Paşa İstanbul Liman Kumandanlığı'na geri atanmış ve Ferik rütbesine yükseltilmiştir. Bahr-i Sefid Filosu Kumandanlığı'na ise İngiliz Hobart Paşa atanmıştır⁴. Bu durum Bahriye üzerindeki İngiliz etkisine işaret etmektedir.

⁴ Hobart Paşa Amerikan İç Savaşı'nda abluka yarma konusunda uzmanlık kazanmış ve bu kazanımı ile Girit İsyanı'nda önerileri ile Osmanlı hizmetine girmiştir. Tavsiye ettiği stratejinin uygulanması ile Yunanların adaya silah sokması engellenmiştir. Paşa, 93 Harbi'nde Rus donanmasının etkisiz bırakılmasında önemli görevler üstlenmiştir. 1881 yılında Müşir rütbesi verilmiştir. Bkz. Mehmet Korkmaz, *Bahriyede Bir Ömür: Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa*, s. 41.

Hasan Hüsni Paşa, bahriye kariyerindeki en önemli görevlerden biri olan Karadeniz Umum Kumandanlığı'na 13 Şubat 1877 tarihinde, Rusya ile harp ilanından iki ay önce atanmıştır. Bu harpte Karadeniz'deki deniz operasyonunun icrası Paşa'nın sorumluluğunda olup Karadeniz Filosu'na tevdi edilen ana vazifeler; askerî ve ticarî deniz nakliyatını korumak, Karadeniz kıyılarını korumak, Tuna Nehri ve havarisinde deniz-kara müşterek harekâtı ve ilerleyen dönemde Rus kıyılarının abluka altına almaktır. Donanmanın envanterinin bu harpteki performansı suretiyle genel değerlendirilmesinin yapılması mümkün olmuştur. Donanma envanteri, ağır borçlanma ile meydana getirilen, büyük ve zırhlı unsurlarının Avrupa menşeli olduğu Sultan Abdülaziz dönemi unsurlarından müteşekkil 30 zırhlı ve 106 ahşap gemiden ibarettir. Büyüklük olarak dünyada üç, Avrupa'da ise iki numaralı donanma olup zabitan ve erat terbiyesi düşüktür. Ruslar, nicel üstünlüğü Karadeniz'de karşılayabilecek durumda olmamaları sebebiyle yeni teknolojiden istifade ederek asimetrik etki oluşturma yoluna gitmiş; torpidobotlar ve deniz mayınlarından istifade etmiştir. Bu durum ağır yapıdaki Karadeniz Filosu'nun arzu edilen güçlü etkiyi oluşturmaya mâni olmuştur. Kruvazör, mayın tarama ve torpido ihtiyaçları tespit edilmiş; teknik idamedeki zorluklar ve talimdeki noksanlıklar ile operatif seviye karar almadaki sorunlar ortaya koyulmuştur. Tüm olumsuzluklara rağmen Türk filosu Rusların Karadeniz'de etkin olmasına müsaade etmemiş, inisiyatifi ele almış; hatta yer yer kara harekâtını desteklemiştir. Paşa, bu sahnede önemli bir sınav vermiş ve geleceğe dair zihin tasavvurunu şekillendirmiş; devlet ricali ve Sultan'ın takdirini kazanmıştır.

Harp hitamında 1878'de Rumeli kıyılarında asayiş tanzim ve muhafaza için icra edilen harekâtın kumandası Paşa'ya tevdi edilmiş; Bahr-i Sefid Rumeli Filosu Adriyatik'ten Çanakale Boğazı'na kadar süregelen kıyılarda görev icra etmiştir. Bu görevin 1886 yılına kadar sürdüğü ifade edilmekte; göreve zırhlılar dahil çok sayıda harp gemisinin iştirak ettiği belirtilmektedir. Bu panaroma 93 Harbi neticesinde zırhlıların Haliç'e çekilerek çürümeye terk edildiği savını yanlışlamaktadır. Paşa, bahriye kariyerindeki uzun yolculuğun neticesinde liyakati, tecrübesi, mesleğin hemen her basamağında bulunması, muhakeme yeteneği, inisiyatif almadaki başarısı gibi hususlar değerlendirmesinde ehliyet ve liyakat sahibi olduğunu ispat etmiş; böylelikle 20 Ocak 1879 tarihinde Şûrâ-yı Bahriye Reisliği makamına

taltif ve tayin edilmiştir. Bu makam bahriyenin en üst karar alma organı olup askerî ve sivil denizciliğe ilişkin tüm hususlar burada müzakere edilmektedir. Böylelikle Paşa bahriyenin işlevsel olarak ikinci kumandanı konumuna terfi etmiş bulunmakta ve bahriyeye tam bir hakimiyet sağlamaktadır. Bahriye Nazırlığı'na kadar geçen iki yıllık süre zarfında bahriyenin yeniden teşkilatlanması, ıslahatı, terfi ve atamalar ile ihtiyar ve liyakatsiz personelin emekliliği konuları başta olmak üzere çok önemli kararlara imza atmıştır. Bu noktada Paşa'dan kıdemli amirallerin emekliliğe sevkini de sağlaması, O'nun nazırlığa giden yolda rakipsiz kalmasına olanak teşkil etmiştir.

Korkmaz ikinci bölümde Paşa'nın Bahriye Nazırı olarak aldığı kararları ve icraatlarını izah etmektedir. Tanzimat dönemi ile denizcilik alanında düzenlemeler sürat ile gerçekleştirilmeye çalışılmış; başta bahriyeye ilişkin istişarelerin yapıldığı Bahriye Meclisi kurulmuş (1840'ta kurulan bu meclis 1877'de aynı işlevler ile Şûrâ-yı Bahriye'ye dönüştürülmüştür), 11 Mart 1867 tarihinde *kaptanpaşalık* makamının lağvedilerek uhdesinde sivil ve askerî deniz gücü ve diğer denizcilik işlerinden mesul Bahriye Nezareti kurulmuş; II. Meşrutiyet'e kadar yine sorumluluk ve yetki alanına İdare-i Mahsusa (Denizyolu Taşımacılığı) ve Ereğli Maden-i Hümayunu dahil edilmiştir. Paşa'nın nazırlığına kadar geçen sürede nazırların sıklıkla değiştirildiği; ayrıca Bahriye Mektebi'nden mezun olanların sayıca az nazır olduğu hususları dikkate alındığında, Paşa'nın 9 Ocak 1881'den vefatına kadar geçen 22,5 yılda kesintisiz olarak (iki günlük kısa bir kesinti göz ardı edilmesi doğrultusunda) nazırlık görevinde bulunması oldukça dikkat çekici ve önemlidir. Paşa nazırlık makamına geçtiğinde bahriyenin sorunlarına vakıf bir durumda ve bu yoldaki tüm kariyer adımlarını atmış vaziyettedir. Bu makama geldiğinde genel bir panorama değerlendirmesi yapılırsa şu hususlar göz önünde tutulmalıdır. 93 Harbi yaraları sarılmaya çalışılmakta; Kıbrıs 1878'de İngilizlerin eline geçmiş bulunmakta, 1881'de Mısır yine İngilizlerce işgal edilmiş vaziyette Ermeni meselesi baş göstermekte, Rus emelindeki Doğu illeri meselesi gündemde ve 1875'de malî iflas ilan edilerek Düyûn-ı Umûmiyye ile ülke ekonomisi yabancı denetimine girmiş vaziyettedir. Genel hâl bu halde olduğundan dönemin sıkı bir idare tarzı ile ve otoriter biçimde yönetilmesi gayri tabii görülmemelidir. Ayrıca silahlı kuvvetlerde ıslahat faaliyetleri savaşlar sonrasında zarurî görülerek kara ordusuna tercihen stratejik öncelik verilmiş ve 1882'de ilk Alman heyeti ordu ıslahatına destek için

gelmiştir. Yine başka bir nokta, II. Abdülhamid döneminde nazırların çok sık değiştiği gerçeği nazar-ı dikkate alındığında Paşa'nın böylesi uzun süre makamında bulunması (dönemin en uzun süreli nazırlık görevidir) dikkat çekicidir. Buna esas olarak padişaha sadakati, tüm bahriye işlerine hakimiyeti, bulunduğu meclis ve komisyonlarda neredeyse tek söz sahibi olması gibi temeller mevcuttur. Dönem tanıkları O'nun hakkında "ikinci bir Abdülhamid" tanımlamasında bulunmuşlardır.

Paşa'nın dönem ricalinden ayrılan birtakım özellikleri hakkında yazar önemli bilgiler nakletmektedir. Paşa, jurnalcılık ve hafiyelik faaliyetlerine şiddetle karşı durmakta ve emri altındaki maiyetinden bu faaliyetlere karışanları üst sınırdan cezalandırmaktadır. Örnek olarak Tersâne-i Âmire muhasebe memuru Şevki Efendi'nin Saray'a jurnal verdiği haberi ile onun memuriyetini sonlandırmış, bir tabib kolağasını yine aynı faaliyet sebebiyle Basra'ya sürgün görevine yollamıştır. Paşa, uzmanlık alanında muhalefet etmekten çekinmemektedir; gerekirse istifa etme kozunu kullanmaktadır. Sözelimi Padişah'ın nezarete ilişkin kimi karar ve icraatlarında müdahalesi olduğunda zaman zaman görüşlerinde ısrar etmiştir. Paşa'nın eleştirildiği bir nokta, otoriter tutumundan ötürüdür. Örneğin, Şûrâ-yı Bahriye tarafına sunmadan bazı emirler vermesi eleştiri konusudur. Paşa, iş takip ve kontrolünde yüksek derecede disiplinlidir. Konuya ilişkin ihtar ve gerekirse cezalandırmalardan çekinmemekte, maiyetinden ve nezaret personelinden sıkı disiplinli takip ve kontrol beklediğini her fırsatta ifade etmektedir. Örnek olarak 1900 yılında *Mansure* korvetinin onarımının tamamlanmasından iki gün sonra birtakım noksanlarının tespit edilmesi üzerine memurların sorumsuzluğunu ihtar etmiş, bu hususun devamı halinde Tersâne-i Âmire'deki inşaat ve tamirat birimleri amir ve memurlarını istisnasız Dîvân-ı Harb'e sevk edeceğini söylemiştir. Paşa'nın yayımladığı bazı tamimler genelgeçer kural ve âdete dönüşmüş olup halihazırda uygulanan pek çok uygulama vardır. Örneğin süreli yayın geleneğimiz Paşa dönemindeki çabalar nihayetinde oluşmuştur. Arşiv işleri konusunda verdiği emirler çok önemlidir; zira Bahriye Nezareti arşivinin diğer bazı kurumlara nazaran düzenli biçimde günümüze intikal etmesi bu uygulama esasları sayesinde. Seraskerlik ve Harbiye Nezareti ile Tophâne-i Âmire arşivlerinde bu düzen ne yazık ki görülememektedir. Bahriye modernizasyonu ve iyileştirmeleri için birtakım komisyonlar kurmuş ve başlarında olarak idare etmiştir. Bunlara örnek olarak Islahat, Fen, Tercüme, Torpido, Küttab Komisyonları öncül niteliktedir.

Paşa'nın Tersâne-i Âmire ve donanma modernizasyonu çalışmaları, nazırlık süresinin belki de en önde gelen icraatları olarak günümüze intikal etmiştir. 93 Harbi sonrasında 120 civarında gemi olduğu, bunların 18 adedinin zırhlı olduğu (yedi fırkateyn, sekiz korvet, üç duba) bilinmektedir. Gemilerin çoğunun Haliç'e nazırlığı döneminde çektirilerek çürümeye terk edildiği savı hakkında yazar, Sultan Abdülhamid'in gemileri yakın dönemde yaşananlardan duyduğu endişe üzerine bir tehdit algısı ile Haliç'e çektirmiş olduğu tevatürünün var olduğunu, ancak asıl olanın işletim maliyetleri ile bazılarının dönem teknolojisine uygun olmadığı için atıl kaldığını ifade etmektedir. Öyle ki Sultan'ın emri ile Paşa, modernizasyon faaliyetleri ile yakinen ilgilenmiştir. Bu duruma örnek olarak gemi toplarının arkadan dolmalı güncel teknik yeterlikteki yenileri (Krupp marka) toplar ile değiştirilmesi harbin hitamındaki üç yıl içinde tamamlanmıştır. İlaveten bazı zırhlıların sahil hatlarında aktif olarak görevlendirildiği de önceki kısımlarda anlatılmıştır. Bu kapsamda örnekler 1897 yılına kadar mevcuttur, ki bu yıl Yunan Harbi'ne tesadüf etmektedir. 1882 yılından itibaren gemilerin büyük kısmı Haliç'te kalmış olup buna ilişkin Padişah iradesine yapılan geniş araştırmalarda rastlanılmadığını; ancak bunun alışkanlıklar haricinde (genel alışkanlık yazılı iradelerdir) bir şifahî emir mucibi olduğudur. Gemilerin Haliç'e çekilmesine tezat olarak bahriyedeki modernizasyon faaliyetleri kapsamında, dönemin teknolojisinden de feyz alınmış olduğu ve yeni gemi imalat ve temin faaliyetlerinde torpidobotlar gibi süratli ve asimetric etkili, özellikle de kıyı savunmasında etkin unsurların bahriyeye katıldığı görülmektedir. 12 torpidobot temin planı bu duruma örnek olup 1883'te ilk üç geminin Fransa'dan geldiği, Tersâne-i Âmire'nin ise inşa etme kapasitesinde olduğu mülahazası ışığında yeni gemilerin ülkede imal edilebileceği ve bu yolda süratle yol katedildiği ifade edilmektedir.

Sultan'ın donanmaya ilişkin ilgisine yönelik olarak 1884 yılında genel durumu ortaya koyan detaylı bir inceleme tezkeresi yapılması emrini verdiği, bu tezkerede ülke sahil hattı uzunluğu esas alındığında büyük ve modern bir donanmanın elzem olduğu hususunun üzerinde durulduğu belirtilmektedir. Yine 1886 yılında ele alınan bir rapor ile sahil hattının uzun olduğu ve buna denk bir donanmanın "satın alınması" gerekliliği belirtilmiştir. Bu rapora istinaden Padişah'ın yorumu dikkat çekici mahiyettedir. Yunanlıların da torpidolara sahip olduğu gerçeğine mukabil süratle donanmanın da edinmesi emri verilmiştir. Bahse konu

raporda halihazırda 33 hazır geminin bulunduğu ve bu güç ile Yunan tehlikesine karşı mukavemetin gerçekleştirilebileceği değerlendirilmiştir. Arzu edilen modernizasyonların bütçe kısıtlılığı sebebiyle yapılamadığı, sipariş edilen torpidoların ücretlerinin ödenememesi sebebiyle büyük kısmının satın alınamadığı ve sekiz adet geminin halihazırda onarımlarının devam ettiği yine bu raporda belirtilmektedir. 1887 yılında Nazır tarafından kaleme alınan bir başka tezkerede Yunan ve Rus donanma politikaları etraflıca incelenmiştir. Bu tezkerede mezkûr devletlerin tersanelerinin çok süratli çalıştığı ve sürekli olarak yeni gemi inşa ettikleri, gemi inşa alanında büyük ilerleme kat ettikleri ve bizim onların çok gerisinde kaldığımız hususları üzerinde durulmuştur. Bu raporların tümünden anlaşıldığı üzere devrin teknik, bürokratik ve idarî ricalinin dünyadaki gelişmelerden haberdar olduğu ve ayrıca mevcut kendi durumumuzu eleştirebilme cesaretinde oldukları anlaşılmaktadır.

Eserde güncel teknoloji ışığında denizaltıların donanma envanterine katılmış olduğu hususuna da özel bir yer verilmiştir. Yunanistan'ın 1886 yılında İngiltere'den *Nordenfelt-I* denizaltısını alması üzerine Sultan bu serinin II ve III numaralı gemilerini derhal sipariş verdirmiştir; aynı yıl sipariş edilen denizaltılara Abdülhamit ve Abdülmecid isimleri verilmiştir. Nazır, süreci doğrudan idare etmiştir. Alınan denizaltıların birtakım kusurları bulunmuştur. Örneğin seyir sialarının az olduğu ve torpil ateşlemenin neredeyse imkânsız olduğu hususları belirtilmiştir. Üretici firma tarafından yapılan incelemede durum personelin yetersiz eğitimine bağlanmış ve kusurlar reddedilmiştir. Böylelikle bu denizaltılar da Haliç'e çekilerek âtil bırakılmıştır. İlk denizaltı maceramızın sanılanın aksine teknolojik merak ve ilgiden ziyade siyâsî bir yarışın ürünü olduğu görülmektedir. Dönemin gemi inşa yeteneklerine büyük bir ihtimam gösterilmiştir. Tersâne-i Âmire bünyesinde çelik fırın fabrikası için İngiliz uzmanlar getirilmiş ve büyük ilerleme kaydedilmiş, fabrika büyük ebatlı kazanlar üretebilecek seviyeye getirilmiştir. Torpidobotlar için makineler satın alınmıştır. Kısmî oranda teknik aksam imâl yeteneği de kazanılmıştır. Bu gelişmelerden cesaret alan bahriye, modernleşen tersanede zırhlı yapabilecek yeterliliğe erişebilmek için yüksek malî kaynak talebinde bulunmuş, ancak maliyenin yetersizliği buna mâni olmuştur. Öyle ki acil onarımları yapabilmek için nezaret faiz ile borç alarak çare bulmaya çalışacak seviyededir.

1890 yılında yapılan bir incelemede eski gemilerin zırh dönüşümlerinin çok maliyetli olacağını tespit edilmesi ile bir tezkere ile Fransa'dan iki zırhlı kruvazör ve Almanya'dan da iki torpido satın almak üzere Padişah onayı alınmıştır. Yurt dışından uzmanların getirilmesi istenmesine karşın parasızlık sebebiyle bunlar gerçekleştirilememiştir. 1891 yılında mevcut zafiyet alanlarının giderilmesine yönelik olarak büyük gemiler yerine torpidobotların inşası fikri ön plana çıkmıştır. Böylelikle tersanenin gelişen imkanlarından istifade edilebilecek ve para yurt içinde kalacaktır. 1894 yılında temel sorun alanlarından biri olarak gemi kazanları ve topların durumu ele alınmaktadır. 1897 Yunan Harbi'nde görüleceği üzere gemiler bu teçhizatta ciddi sorunlar yaşamakta, onarımları arzu edilen seviyede yapılamamaktadır. 1895 yılında kaleme alınan bir başka raporda ülkenin denizden korunması prensibi üzerinde açık bir biçimde durulmuş, kara ordusunun mali kaynaklardan büyük oranda istifade ederken donanmanın mahrum bırakıldığından dem vurulmuştur. Ayrıca tersanenin modernleştirildiği, ancak parasızlık sebebiyle âtil durumda beklediği ifade edilmektedir. Öyle ki tersanede 1885 yılında *Hamidiye* firkateyni ve 1887 yılında *Mecidiye* torpidobotu inşa edilebilmiş, ayrıca bazı torpidolar İstanbul'da imal edilmiştir. 1894 yılına gelindiğinde tersanedeki manzaradan örnekler verilmektedir. Boru, çivi, elektrik, zift, ateş tuğlası fabrikaları açılmış, yerli imalata geçilmiş ve dış bağımlılık azaltılmıştır. Ayrıca gemi planları için resimhane açılmış ve inşa planları çizilmeye başlanılmıştır.

Yine çok yakın tarihte personel, eğitim ve teşkilâtın da modernleştirme faaliyetlerine tabi tutulduğu görülmektedir. Örneğin 1883'te Fen Komisyonu, 1882'de Matbaa-ı Bahriye (1885 yılında mükemmel duruma getirilmiştir), 1897'de Bahriye Müze ve Kütüphane İdaresi kurulmuştur. 1889'da süreli yayın geleneğimiz iki yayın ile başlatılmış, *Ceride-i Bahriye* ve *Mecmua-i Fünûn-ı Bahriye* yayınları hayata geçirilmiştir. Bahriye mektebine yeni teknoloji istikametinde torpido, elektrik ve mayın dersleri koyulmuş, kurmay subay seçim esasları 1897'den itibaren ilk üç derecede mezun olanlar biçiminde tespit edilmiş, İngilizce eğitimine ağırlık verilerek konuşma ve teknik İngilizce üzerine özellikle eğilinmiş, Hukuk-ı Düvel-i Bahriye (Deniz Hukuku) dersi ilave edilmiş, Bahriye Mektebi mezun sayısı arttırılarak yılda 20 mezun veren okulun 1889'dan itibaren 30-40 mezun vermesi sağlanmıştır. Ayrıca başarılı zabitanın yurtdışına eğitime gönderilenler de olmuştur. Özel bir alan olarak 1890 yılında Gedikli Mektebi açılarak

bahriyede astsubay sınıfı teşkil edilmiştir. Sicil sistemi, itfaiye, kalite kontrol komisyonları ve yardım sandıklarının kurulması yine bu devre rastlamaktadır. Görüldüğü üzere eğitim sisteminin âtl ve köhne olduğuna ilişkin iddialar yeterli zemin bulamamaktadır. Öz itibarıyla Paşa'nın nazırlıktaki icraatları değerlendirildiğinde; ilk yıllarında zırhlıların modernizasyonuna gayret sarf ettiği, harp teknoloji ve politikalarını yakinen takip ettiği, Tersâne-i Âmire'nin modernleşebilmesi için yeni fabrikalar açtırıp uzmanlar getirttiği, yeni gemi alımları veya imalleri için çaba sarfedilse de malî imkansızlıklar sebebiyle başarılı olamadığı, bahriyenin pek çok köklü kurum ve geleneğinin temellerini attığı söylenebilir. Üçüncü bölümde Paşa hakkında yaşanan sorunlar ve ithamlar ele alınmıştır. Bu bağlamda en şiddetli eleştirilerin, Paşa'nın bahriyeye hakimiyeti ve Padişah'ın onu azletmeyeceği inancı ile gittikçe otoriterleşmesinden ileri gelmektedir. Donanma politikasında ise iki temel konu etrafında ağır biçimde eleştirilmektedir. Bunlar Ertuğrul faciası ve donanmanın 1897 Yunan Harbi'nde faaliyet gösterememesidir. Ertuğrul faciasında geminin okyanus seyrüseferine uygun yapıda olmadığına bilinmesine ve tüm tenkitlere rağmen görevlendirilmesinde Nazır ağır biçimde eleştirilmektedir. Yunan Harbi kapsamındaki eleştiriler ise gemilerin Haliç'e kapatılarak materyal ve talim yönlerinden etkisiz bırakılması istikametindedir. Öyle ki gemilere iyi bakılmadığının yanı sıra gereksiz kurumlara eforun sarfedildiği, güvensizlik ortamı oluşturulduğu, demode sipariş ve üretimlerin yaptırıldığı, limanların ihmal edildiği hususları ifade edilmektedir. Padişaha atfedilen tüm bu suçlamalar ve eleştirilerden tabiatıyla Bahriye Nazırı da birinci dereceden sorumlu tutulmaktadır. Bu noktada savunma yapılırken stratejik tercihin sahil savunması ve kara ordusunun inkişafı yönünde olduğu belirtilse de hafif bir donanmanın neden bedene getirilmediği (alternatif bir hal tarzı olarak) sorgulanmaktadır. Yunan Harbi sonrasında yüklü bir gemi siparişinde bulunulması yine buna işaret etmektedir. Konu hakkında ağır bir eleştiri şu şekildedir: “*II. Abdülhamid döneminde donanma adeta bir üvey evlat gibiydi. Padişah, deniz kuvvetlerini yönetmek üzere Hasan Paşa'yı bu görevde tutacak ve onun 'donanmanın katili' olarak ün kazanmasına sebebiyet verecektir.*”⁵

⁵ Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul tarihsiz, s. 112; aktaran: Mehmet Korkmaz, *Bahriyede Bir Ömür: Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa*, s. 148.

Başka hususlardaki eleştirilerin başında Tersâne-i Âmire gelmektedir. 1908 tarihli Teftiş-i Askerî Komisyonu raporu, tersanede işlerin iyi gitmediğini; bunun Paşa devrinde başladığını, ancak bu dönemde bahriye tahsisatı az da olsa bir şekilde idare edilme çarelerinin bulunduğunu; şimdi ise bunun yapılamadığını belirtmektedir. Paşa'nın otoriter yapısı ve uzun soluklu nazırlığı nedeniyle kişisel eleştirilere de maruz kaldığı görülmektedir. Bu duruma örnek olarak 1897 Yunan Harbi'nde filo komutanı olarak görev yapan Hasan Rahmi Paşa; Hasan Hüsnü Paşa'nın kararları, idare tarzı, baskıcı tutumu ve kendi başına karar vermedeki ısrarı gibi hallerini Padişah'a bir mektup ile bildirmiştir. Anılan amiral, Nazır'dan sonraki ilk kıdem sırasında gelen bahriyelidir, ki bu durum bir rekabetin de olabileceğine, eleştiri dozunun bu minvalde yüksek tutulmuş olabileceğine ve doğrudan Padişah'a mektup yazabilecek bir cüreti gösterebilmesinin doğal olmayışına bakıldığında kuşku uyandırmaktadır. Nazırın baskıcı idaresi eleştirilere çokça konu edilmiştir. Buna örnek olarak Dersaadet Liman Dairesi gelirine el koyması, personel maaşlarını vermemesi ve olay ve durumlara doğrudan müdahil olması şikâyet alanlarındandır.

Paşa'nın çok zengin varidatı yine sorulara konu olmuştur. Öyle ki ihalelerden komisyon almak, tamiratlardan pay aldığı gibi gayri meşru işlerden para kazandığı, bunu sıklıkla yaptığı ve hatta Padişah tarafından durumun bilinmesine karşın sadakati sebebiyle bu uygunsuzlukların göz ardı edilmiş olduğu hususları belirtilmektedir. Gerçekten de vefatında görüleceği üzere çok büyük bir varidatı olmasının doğal olmadığı aşikârdır. Edebî eserlerde serveti hakkında yazılır iken, özellikle Jön Türkler "Kârûn-ı Sâni (İkinci Kârûn)" lakabını kullanmışlardır. Yolsuzluk hakkında somut delillere rastlanılmasa da sözlü olarak çokça ifade edilmesi ve mirası, kuvvetli şüpheye sebebiyet vermektedir. Paşa, uzun süreli nazırlığı ve kişisel özelliklerinden ötürü pek çok devlet adamı ile kötü ilişkiler içerisindeydi. Bahriyelilere keyfi tayinler, cezalar vermesi ve liyakat esası haricinde terfi ve atamalarda bulunması başka bir eleştiri alanıdır.

Dördüncü bölümde Paşa'nın kişilik özellikleri ve vefatı anlatılmaktadır. Bu kapsamda Paşa'nın iri yapıda olduğu, zenginlik ve lükse düşkünlüğü (sözelimi yalısında o devirde az rastlanan kalorifer bulunmaktadır), dindar, hatta tarîk olduğu, istediklerini kayırdığı, hatta bazılarının zengin olmasına vesile olduğu, ehl-i keyf olduğu ve saz-söz-raksı çok sevdiği hususları dönemin ikincil kaynaklarına istinaden

aktarılmaktadır. Eleştirilerin kümелendiği bu özelliklerine ilave olarak çok talebe yetiştirdiği, zeki olduğu, gerektiğinde Padişah'a muhalefet ettiği ve dalkavukluk yapmadığı, köklü denizcilik geleneğine bağlı olduğu gibi hususlar mevcuttur. Paşa'nın, 20'yi aşkın nişan ve madalya ile taltif edilmiş olup Fransa, İsveç, Almanya, İtalya, Rusya, Bulgaristan ve Karadağ'dan da madalyalar almış olması onun uluslararası alanda da faal olduğuna işaret etmektedir. Hasan Hüsnü Paşa, 1901-1903 yılları arasındaki ömrünün son iki yılını yoğun biçimde hastalıklarla mücadele ederek geçirmiş olup vefat sebebinin muhtemelen kanserden olduğu değerlendirilmektedir. 71 yıllık hayatının 61 yılını bahriyede geçiren Paşa'nın hayatına ilişkin diğer yaptığı hatıralar, çocukları, mirası ve eserleri gibi malumatları bölüm sonunda yer almaktadır.

Sonuç olarak Mehmet Korkmaz'ın "Bahriyede Bir Ömür: Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa" adlı eseri, Osmanlı Devleti'nin son döneminde yaşamış önemli bir devlet adamı ve denizcinin hayatını, kariyerini ve icraatlarını ele alan oldukça kapsamlı ve derinlikli bir çalışmadır. Eser, Hasan Hüsnü Paşa'nın yaşamı üzerinden dönemin siyasî, askerî, ekonomik, sosyal ve kültürel olaylarına ışık tutmakta hem biyografik hem de dönemin monografisi olma özelliklerini başarıyla yansıtmaktadır. Yazar, titiz bir araştırma ile birincil kaynaklara dayanarak Paşa'nın aile geçmişinden başlayıp Bahriye Nazırlığı'na uzanan kariyerini, dönemin önemli olaylarıyla ilişkilendirerek detaylı bir şekilde incelemiş, böylece II. Abdülhamid devri Osmanlı donanmasının durumunu, denizcilik alanındaki faaliyetleri ve gelişmeleri ortaya koymuştur. Eserin, Osmanlı Devleti'nin son dönemindeki denizcilik faaliyetlerine ve donanmanın durumuna ışık tutması açısından literatürdeki önemli bir boşluğu doldurduğu ve alana değerli bir katkı sunduğu görülmektedir.

Hasan Hüsnü Paşa'nın kariyeri boyunca çeşitli kademelerde edindiği tecrübeler, onun bir devlet adamı ve denizci olarak zihin yapısının gelişimine büyük katkı sağlamış, onu Osmanlı bahriyesinin en üst kademelerine taşımıştır. 93 Harbi sırasında Karadeniz Umum Kumandanlığı görevi, Paşa'nın donanmanın eksikliklerini ve ihtiyaçlarını yakından görmesine, geleceğe dair tasavvurlarını şekillendirmesine olanak tanımıştır. Şûrâ-yı Bahriye Reisliği ve Bahriye Nazırlığı görevlerinde bahriyenin ıslahatı, yeniden teşkilatlanması, personel yönetimi gibi hayatî konularda attığı önemli adımlar ve aldığı kararlar, onun vizyonunu ve liderlik vasıflarını göstermesi bakımından

dikkate değerdir. Korkmaz'ın eseri, tüm bu yönleriyle Hasan Hüsnü Paşa'nın Osmanlı Devleti'ne ve bahriyesine yaptığı hizmetleri ve katkıları ortaya koyan, dönemin denizcilik tarihi açısından önemli bir kaynak niteliğindedir.

Eserin denizcilik ve donanmalar hakkında genel okuyucuya yönelik bir tanıtım kısmı içermesi, gemi tipleri, rütbe ve nişanlar gibi konuların araştırma metninin öncül yahut ardılı olarak sunulmasının büyük önem ve kıymeti haiz olduğunu belirterek bu hususun eserin eksik bir kısmı olduğunu değerlendirmekteyiz.

KAYNAKÇA / REFERENCES

Araştırma ve İnceleme Eserleri

- YAVUZ, Celalettin, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul (tarihsiz)
- KORKMAZ, Mehmet, *Bahriyede bir Ömür: Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa*, Selenge Yayınları, İstanbul 2022
- Mustafa Hayri, *Şeyhülislam Ürgüplü Mustafa Hayri Efendi'nin Meşrutiyet, Büyük Harp ve Mütareke Günlükleri (1909-1922)*, yay. haz. Ali Suat Ürgüplü Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2015