

**Lambert, Andrew, Deniz Gücü Devletleri: Denizcilik
Kültürü, Kıta İmparatorlukları ve Modern Dünyayı İnşa
Eden Mücadele, çev. Dilara Dal, 403 Sayfa, Albaraka
Yayınları, İstanbul 2024, ISBN:978-605-4137-59-6**

*Nadire ÇEREZCİ BAYCAN**

Giriş

Denizler, insanlık tarihine yön veren en önemli unsur olagelmış, deniz gücü ise uygarlık tarihindeki ticari ve siyasi ilişkileri şekillendirmiştir. Deniz gücü; bir ulusun deniz savaşı için gücü ve etkinliğidir¹ ve emperyalist ülkeler tarafından; silahlı deniz gücü veya deniz kuvvetleri olarak kabul edilmektedir². Esasen, hiçbir şekilde bahri güç ile eş anlamda değildir³. Alfred T. Mahan; Grekçe bir terim olan ve “deniz” anlamına gelen “thalassa” ve “güç” anlamına gelen “kratos” kelimelerinin birleşiminden meydana gelen “talassokrazi” kelimesini “deniz gücü” şeklinde kullanmış⁴; coğrafi konum, fiziki yapı, arazinin büyüklüğü, nüfus sayısı, halkın ve hükümetin karakterinin deniz gücünü etkileyen koşullar olduğunu öne sürmüştür⁵. Deniz gücünün halkaları; üretim, taşımacılık ve sömürgelerdir⁶ zira deniz gücü haline gelen

* Dr, Serbest Araştırmacı. E-posta: nadirecerazci[at]yahoo.com, ORCID: 0009-0002-9491-9239.

Geliş Tarihi /Received: 22.03.2026

Kabul Tarihi/Accepted: 21.06.2026

¹ Oxford English Dictionary;
<https://www.oed.com/search/dictionary/?scope=Entries&q=sea+power/> (Erişim tarihi: 07.03.2026).

² S. G. Gorshkov, *Devletin Deniz Gücü*, çev. Orbay Ergün, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1990, s. 3.

³ William E. Lıvezey, *Mahan’a Göre Deniz Gücü*, çev. İlyas Gülenç, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1979, s. 29.

⁴ Adrew Lambert *Deniz Gücü Devletleri: Denizcilik Kültürü, Kıta İmparatorlukları ve Modern Dünyayı İnşa Eden Mücadele*, çev. Dilara Dal, Albaraka Yayınları, İstanbul 2024, s. 3.

⁵ Alfred Thayer Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi: 1660-1783*, çev. A. Tunçer Büyükonat, Grifin Yayınları, İstanbul 2011, s. 51.

⁶ Alfred Thayer Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi: 1660-1783*, s. 51-71.

devletlerin ortak özelliği, üretim kapasitelerindeki artıştır⁷. Deniz gücü olmak için; coğrafi avantajların veya güçlü donanmaların tek başına yeterli olmadığı, devletlerin deniz gücü kimliklerini; ticari, siyasi ve kültürel boyutlarıyla bizzat inşa etmeleri gerektiği anlaşılmaktadır.

Andrew Lambert’in “*Deniz Gücü Devletleri: Denizcilik Kültürü, Kıta İmparatorlukları ve Modern Dünyayı İnşa Eden Mücadele*” adlı kitabı, orijinal ismiyle “*Seapower States: Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict That Made the Modern World*” 2018 yılında yayımlanmıştır. Kitapta; Atina, Kartaca, Venedik, Hollanda Cumhuriyeti ve Britanya’nın “deniz gücü” kimlikleri etraflıca incelenmektedir. Antik dönemden günümüze uzanan kapsamlı bir zaman dilimini inceleyen yazar; deniz ticaretini ve deniz gücü üzerindeki etkisini, devletlerin kıtasal ölçekleri ile deniz gücü kimlikleri arasındaki ilişkiyi, deniz kültürünü, nicelik ve nitelik bakımından bahrî gücü ve savaş gemilerinin tarihsel evrimini kronolojik biçimde aktarmaktadır. Kıtasal güç olmakla deniz gücü olmak arasındaki derin farkı; bu beş deniz gücü devletinin siyasi seçimleri, bilinçli olarak inşa edilmiş kimlikleri ve kültürel değerleri üzerinden yorumlamaktadır. Esasen; “deniz gücü” kavramının, uluslararası alanda büyük yankı uyandıran stratejist ve tarihçi Alfred T. Mahan tarafından yalnızca strateji perspektifinden ele alınmasıyla, “deniz gücü devleti” tarifinin daraltılmış olduğu ve deniz gücünü bir kimlik olarak kavrayışımızın zayıflatıldığı iddiasını ortaya koymaktadır. Kitabın genel okuyucu kitlesini hedeflediği değerlendirilmektedir. Yazar Andrew Lambert; King’s College Londra, Savaş Araştırmaları bölümünde denizcilik tarihi profesörüdür. Araştırma ilgi alanları; deniz harp tarihi, teknoloji tarihi, strateji tarihi ve tarihsel yazındır. Yayımlanmış eserlerinde; yelkenli savaş filoları, yelkenli döneminde deniz savaşları, savaş gemilerinde buharlı döneme geçiş, korsanların tarihi ve Kırım Savaşı gibi konuları ele almıştır. Çevirisini yaparak kitabı Türkçe yazına kazandıran Dilara Dal; İstanbul Üniversitesi Yakınçağ anabilim dalında doçent ünvanıyla öğretim üyesi olarak görev yapmaktadır. Doktora sonrası çalışmalarını yazar Andrew Lambert ile birlikte yürütmüştür. Araştırma ilgi alanları; denizcilik kültürü ve deniz diplomasisidir. Yayımlanmış eserlerinde; yelkenli dönemi İslamî deniz gücü, Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlı Bahriye Teşkilatı, Deniz

⁷ İlyas Gülenç, *XXI.Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü*, Dönence Yayınları, İstanbul 2011, s. 25.

Harp Akademisi ve denizcilik eğitimleri ile 18.yy’da Sakız Adası’nın etnik yapısı gibi konuları ele almıştır. Deniz gücünün kültürel olarak ele alındığı ve deniz gücü kavramının etimolojik olarak incelendiği giriş bölümünde; yayılmacı emperyalist ülkelerin birer deniz gücü olmayıp, askerî güçlerini okyanusun dört bir yanına aktarmak için donanmalar inşa eden kıtasal devletler olduğuna vurgu yapılmıştır.

1. Özet

“Deniz Gücü Kimliğini Yaratmak” başlıklı ilk bölümde deniz ticaretinin tarihî seyri ve deniz gücünü nasıl şekillendirdiği aktarılmıştır. İlk ticarî emtia, gemi inşası ve tapınak projeleri için ihtiyaç duyulan kereste iken, M.Ö. 2000 yıllarında yelkenli gemilerle birlikte dökme yük taşımacılığı başlamış ve ardından madenler dolaşıma girmiştir. Gemiler emtianın yanı sıra fikirleri ve imgeleri de taşımış, deniz ticareti ilerleme ve değişime ilişkin fikirlere yön vermiştir. Taşınan yük ve ticaretin değeri; gemi tasarımı ve liman kentlerinin gelişmesini sağlamıştır. Devletler, deniz güvenliğini finanse etmek için deniz ticaretine egemen olup onu vergilendirmişlerdir. Yeni deniz rotaları seyir bilgisinin gelişimini tetiklemiş, bunlara hâkim olma mücadelesi de deniz savaşlarını, donanma gücü stratejisini ve deniz gücü devletlerini yaratmıştır.

Kitabın ikinci bölümünde, “Bir Deniz Gücü İnşası: Atina, Demokrasi ve İmparatorluk” başlığıyla Atina’nın özgün bir kültürel kimlik geliştirerek deniz gücü olma süreci anlatılmaktadır. Fenikeliler ve Kartacalıların geliştirdiği ilk uzman savaş gemisi olan “trieres”; sahip olduğu yetenekler ile bahrî güce dair tüm eski yaklaşımları değiştirmiş ve devletleri kendi savaş gemilerini inşa etmeye mecbur bırakmıştır. Ancak inşası ve işletimi oldukça masraflı olan bu gemiler için; talimli kürekçiler, çekek yerleri ve limanlar ile kereste ve diğer gemi inşa malzemelerine ihtiyaç duyulmuştur. Pers donanmasının varlık sebebi; Pers askerî gücünü Levanten kıyıların ötesine aktarmaktır. Mısır’ın fethinden sonra yönünü Ege’ye çeviren Persler, Lade’de büyük bir zafer kazanmıştır. Lade yenilgisi, Atina’yı bir terieres donanması kurmaya sevk etmiştir. Atina’nın bir deniz gücü haline gelmesi ise iç politikanın demokratikleşmesiyle mümkün olabilmektedir. Bu radikal yeniden yapılanma, devlet gelirlerini artırmış ve deniz gücü emperyalizminin temellerini oluşturmuştur. Herodotos’a göre; demokrasi, strateji ve kültür olarak deniz gücü, Atina’yı her zamankinden daha büyük hale getirmiştir.

M.Ö. 480’de kazanılan Salamis zaferiyle Atina deniz gücünün ani yükselişi; Pers ve Sparta için bir tehdit olmuştur. Atinalılar güçlerini mimari ile vurgulayarak muhteşem binalar inşa etmişlerdir. Atina’yı bir ada haline getiren “uzun surlar” demokrasinin kalıcı egemenliğini simgelemiştir. Ancak güç zehirlenmesi; Spartalılar ile süregelen savaşlarda Atina’nın kibirle hareket etmesine, muzaffer komutanlarını infaz etmesine ve nihayetinde M.Ö. 405’te Aegospotami (bugünkü Gelibolu yakınları)’de Sparta filosu tarafından bozguna uğratılmasına sebep olmuştur.

Sparta için asıl tehdit; Atina’nın bahrî gücü değil, filoların taşıyacağı fikirler ve düşünceler olmuştur. Bu sebeple Sparta, zaferin ardından oligarşik hükümeti kabul ettirmiş, Atina filosunu neredeyse yok etmiş ve “uzun surlar”ı yerle bir etmiştir. Atina deniz gücü; Büyük İskender tarafından uygulanan, deniz gücünü karadan ezme stratejisi ve Helenistik ardıl devletler tarafından, Atina deniz gücünü ayakta tutan ideolojinin yok edilmesiyle sona ermiştir. Ancak Atina’nın zengin kültürel mirası; tarihe, felsefeye, tiyatroya ve modern demokrasi kavramına nüfuz ederek, sonraki çağlarda Atina deniz gücünün devletler ve düşünürler tarafından yaşatılmaya devam etmesini sağlamıştır.

“Kartaca Filosunu Yakmak” başlıklı üçüncü bölümde; Kartaca’nın deniz çatışmalarını, yalnızca mühim ticaret yollarına, ada üslerine ve kaynaklara egemen olmak için devam ettirdiği, buna karşın Roma’nın orduyu asıl vurucu güç olarak kabul ettiği ve ordunun güç aktarımı için donanmayı kullandığı vurgulanmıştır. Bölgesel deniz gücü Kartaca’nın silahı; düşman gemilerini mahmuzlayıp etkisiz hale getiren, hızlı ve basit tasarıma sahip bir gemi olan *terierestir*. Maharetli dümenci ve kürekçiler gerektirmektedir, oysa Roma’nın deniz tecrübesi sınırlıdır. I. Dionysius, üç seviyeli kürek çekme sistemi ile fazla sayıda kürekçi kullanılarak, usta dümenci ihtiyacını en aza indiren *quinqueremeleri* geliştirmiştir. İkinci Kartaca (Pön) Savaşı’nda Hannibal’in mağlubiyeti sonrası Romalı General Scipio, Kartaca donanmasını ateşe vermiştir. Kartaca, yenilgiye rağmen Akdeniz’in en büyük liman kenti olmaya ve olağanüstü bir zenginlik üretmeye devam etmiş, deniz gücü mimarisinin etkileyici örneklerini meydana getirmiştir. Kadırğa filosuna hizmet etmek için inşa edilmiş en görkemli yapı olan “Harp Limanı” devletin zenginlik ve gücünü göstererek ziyaretçileri etkilerken, girişteki devasa surların Kartaca’yı dünyayla tanıştırması amaçlanmıştır. Deniz kapıları ise ticareti vergilendiren gümrük kapıları olmalarının yanı sıra; törensel

ve askerî işlevlere de sahip olmuştur. Kartaca deniz gücünün eşitlikçi bir siyasî eğilimin merkezi olması, sınıf ve ayrıcalıklar için bir tehdit olarak görülmüştür. Bu sebeple Üçüncü Kartaca (Pön) Savaşı, Roma için alternatif bir kültürün yok edilmesini amaçlayan varoluşsal bir çatışma olmuştur. Roma tarafından, Kartaca gücünün sembolü olan harp limanı üzerinden kente muazzam bir taarruz başlatılmış, popülist siyaset ve deniz gücünün bir daha asla dirilmemesi için tüm şehir yerle bir edilip yakılmış, kitapları, yazıtları, sanat eserleri ve heykelleri harap edilmiştir. Roma, Kartaca'yı ve deniz gücü meydan okumasını yeryüzünden silmiş ve deniz gücü bin yıl boyunca sessizliğe gömülmüştür.

Kitabın dördüncü bölümünde “Ticaret, Savaş ve Merasim: Venedik Deniz Gücü Devleti” başlığı ile Venedik Cumhuriyeti'nin bin yıl aranın ardından dirilen deniz gücü ele alınmaktadır. Venedik, güçler ayrılığına ve seçimlere dayanan kapsayıcı bir siyasî yapıyı benimsemiş, deniz yoluyla birbirine bağlı ve bahrî güçle korunan bir deniz ticaret imparatorluğu olmuştur. Venedik gerçek bir deniz gücüdür ve deniz gücü kimliği seçkin sınıf tarafından bilinçli olarak yaratılmıştır. 1000 yılına kadar kıyı, nehir ve lagün ticaretinin hâkim olduğu yerel bir aktörken, 1200'lere gelindiğinde, genişleyen topraklarla bir süper güce dönüşmüştür. Diğer deniz gücü devletlerinde olduğu gibi, temel gelirler toprak vergilerinden değil gümrük resimlerinden elde edilmiştir. Harita ve pusula sayesinde Venedik ticareti istikrar kazanmış ve Doğu Akdeniz'in egemen antreposu haline gelmiştir. Antrepo faaliyetlerinden elde edilen gümrük gelirleri, deniz gücü devletinin tüm projelerini finanse etmiştir. Deniz gücü kimliği, anıtsal mimari yapılarla zenginleştirilmiş; San Marco Meydanı bir güç meydanı olarak geliştirilmiş, saraylar, törensel kapılar, yüksek tuğla duvarlar ve çekek yerleri, Venedik gücünü seçkin ziyaretçilere göstermek için kullanılmıştır. Venedikliler, birçok kaynaktan fikirler ve eserler alarak kendi tarihlerini yazmanın yanı sıra mimari, sanat, edebiyat ve müzik gibi her türlü sanatsal aracı kullanmışlardır.

Venedik bahri egemenliği; Osmanlılar için varoluşsal bir tehdit oluşturmamakla birlikte, Doğu Akdeniz ticaretinde Osmanlı devlet gelirlerine zarar vermiştir. 1400'lü yılların sonlarına doğru, Osmanlı İmparatorluğunun amansız ilerleyişi, Venedik için yüzyıllar sürecektir gerilemenin ve çöküşün başlangıcı olmuştur. 16. yy'da Osmanlı İmparatorluğu Doğu Akdeniz'de gittikçe genişlemiş ve ticarete hâkim olmuştur. Yaşanan veba salgınlarında kaybedilen tecrübeli denizci

nüfusun yerini denizci olmayan göçmenlerin doldurması, Venedik deniz gücü kimliğini zayıflatmaya başlamıştır. 17. yy'a gelindiğinde dünya ticaret kalıpları değişmiş, yüksek değerli baharat, ipek ve lüks malların taşındığı kadirgaların yerini üç direkli gemiler almaya başlamış ve yeni ticaret rotaları oluşmuştur. İngilizler, Elizabeth devrinin yükselen deniz gücü ideolojisi ile harekete geçtiklerinden, Venedik doğu-batı ticaretinin liderliğini daha fazla sürdürememiştir. Venedik'in gücü gittikçe azalırken, antrepodan imalat kentine geçiş başlamıştır. Endüstri ve sermaye; deniz taşımacılığının yerini almıştır. İhtiyaç dışı ticaret kadirgaları, "galleass" adı verilen, her biri beş kadirgadan daha fazla top taşıyan, büyük, ağır silahlı, kürekli ve yelkenli hibrit gemilere dönüştürülmüş ve İnebahtı'da kullanılmıştır. 17. yy'ın sonlarına gelindiğinde seçkinler, Fransız egemenliğine savaştan teslim olmuşlardır. Napolyon, Venedik kimliğini tanımlayan arşivleri ve sanat hazinelerini çalarak, tıpkı Romalıların Kartaca'ya yaptığı gibi, Venedik'in saygınlığını sistematik bir biçimde yok etmiştir. Fransız ve Avusturya işgalleriyle büyük ölçüde küçülerek İtalya ile bütünleşen Venedik, Adriyatik'in kör ucunda dekoratif bir cazibe merkezine indirgenmiştir. Harikulade kültürel hazinelere sahiptir ancak bunların arasında hiç gemi bulunmamaktadır. Kentin modern sembolü, büyük savaş ve ticaret kadirgaları veya İnebahtı'nın destansı *galleass*ları değil, bir su taksisi olan gondollardır.

"Deniz'i Hangi Büyük Kazanç Uğruna Açıyoruz: Hollanda Deniz Gücü Devleti" başlıklı beşinci bölümde; Hollanda'nın çoğu kez bir deniz gücü olarak tanımlandığı, ancak yalnızca 20 yıl boyunca bir deniz gücü olarak hareket ettiği aktarılmaktadır. Hollanda'nın; gıda, kereste ve demir gibi temel ham maddelere olan bağımlılığı, 16. yy'da Asya, Karayipler, Brezilya ve Arktika ticaretini geliştirmiştir. Aslında bir deniz gücü olmak için koşullar elverişlidir ancak sınırlı topraklara ve yetersiz insan gücüne sahip bir kara devleti olan Cumhuriyet; dönemin en güçlü devleti olan İspanya'ya karşı profesyonel bir orduyu finanse etmek zorunda kalmıştır. Cumhuriyet'i yöneten askerî lider konumundaki "Stadholder"lar verasete dayalı statüye geçmeyi hedeflemişler, prenslik hırsına karşı çıkan Amsterdam ise deniz gücü cumhuriyetinin güçlü donanmasıyla güvence altına alınmış, barışçıl ticaret politikasını savunmuştur. Mücadeleler sonucu iktidar karadan denize yönelmiş, deniz ticareti ve imparatorluk kısa bir "Altın Çağ" yaratmıştır.

Birinci Hollanda-İngiltere Savaşı'nda alınan yenilgi, güçlü bir donanmanın önemini ortaya koymuştur. İleri topçuluk taktiklerini kullanarak deniz kontrolünü sağlamak üzere inşa edilen filonun, profesyonel subaylarla birleştirilmesi sonucu oluşan “yeni donanma” oldukça maliyetlidir ancak Cumhuriyet'in ideolojisinde merkezî bir rol oynamaktadır. Bu haliyle “Gerçek Özgürlük” Cumhuriyeti, istisnai bir büyük güç olmayı hedefleyen bir deniz gücü devleti haline gelmiştir. 1653-1672 yılları arasında, Avrupa sisteminde görece kapsayıcı siyaset ve bahri güçle tanımlanmış gerçek bir deniz gücü olarak hareket etmiştir. Deniz taşımacılığı, yerel vergilerle finanse edilen, muhafız gemiler ve fırkateynlerden oluşan bir filo ile korunmuştur. Amsterdam; mal ve hizmetlerin taşınıp yeniden dağıtıldığı, gümrük vergileri ve nakliye ücretleriyle finanse edilen bir donanmanın güvenliğini sağladığı, büyüyen ve küresel ticaret sisteminin merkezi haline gelmiştir. Ayrıca Amsterdam'da mimari; yeni bir vizyonu, bir ticaret cumhuriyetini ve bahri gücü şekillendirmiştir. Heemskerck Abidesi, deniz subaylarını onurlandırmak ve gelecek nesillere ilham vermek için yapılmıştır. Mimarının yanı sıra gerçekçi deniz manzaraları ve gemi tasvirlerinin yer aldığı yağlıboya ve goblen tablolar yaygınlaşmıştır. Ancak yedi eyaletten yalnızca üç denizci eyaletin deniz gücü kimliğini bilinçli olarak seçmiş olması, Cumhuriyet'in ideolojik ve kültürel temelini zaman içerisinde değiştirmiş ve Fransız istilasıyla birlikte “Altın Çağ” sona ermiştir. “Gerçek Özgürlük” rejimi devrildiğinde, ticaret Amsterdam'dan Londra'ya geçmiş ve Cumhuriyet kıtasal hedefleri benimseyen eski haline geri dönmüş, “Stadholder” makamı ve ordular yeniden kurulmuştur.

Kitabın altıncı bölümünde, “Deniz devletleri ve Deniz Aşırı İmparatorluklar, Bir Bakış Açısı Sorunu” başlığı altında deniz gücü olamayan devletler incelenmektedir. Deniz devletleri olmaksızın dünyanın daha karanlık bir yer olacağını, yaratıcılığı güçlü kılan kültürel çeşitlilik ve alışverişten yoksun kalınacağını ifade eden yazar; Portekiz, Rodos ve Ceneviz'in, süper güç olacak kadar büyük olmadığı gibi birer deniz gücü de olamadığı, ancak Portekiz'in son iki deniz gücü devletini şekillendiren kadim bilgi ve yeni fikirler için taşıyıcı olarak üstlendiği rol sebebiyle, deniz gücü ile ilişkisinin diğerlerinden daha karmaşık olduğunu ifade etmiştir.

“Kıtasal Deniz Harp Gücünün Sınırları; Mutlakiyetçilik, Komuta Ekonomileri ve Tek Parti Rejimleri” başlıklı yedinci bölümde, tarihte süper güç statüsüne ulaşan ve güçlü donanmalara da sahip olan kıtasal askerî güçlere örnek olarak; Pers İmparatorluğu, Roma İmparatorluğu, Osmanlı İmparatorluğu, Habsburg İspanyası ve Bourbon Fransası verilmiş ve deniz gücü karşıtları olarak nitelendirilmiştir. Stratejik bir araç olarak, güçlü bir donanma oluşturan büyük kıtasal güçlerden biri olan Rusya’da Petro dönemi, denizcilik kültürünün yaşatılmaya çalışıldığı istisnâî bir dönem olarak ele alınmıştır. Petro, kıtasal genişlemenin bahri desteğe bağlı olduğunu kavramış, deniz ve gemicilerle kişisel olarak ilgilenmiş, resim sanatı aracılığıyla halka deniz kültürünü aşılama çalışmıştır. Ancak halk denizciliği ve deniz kültürünü hiçbir zaman benimseyememiştir.

Sekizinci bölüm; “İngiltere: Son Deniz Gücü” başlığıyla beş deniz gücü devletlerinin sonuncusunu ele almaktadır. Başlangıçta kara için ve karada savaşan, ayrıca ticarî ufku sınırlı olan İngiltere, VIII. Henry döneminde Avrupa sisteminin dışına çıkarıldığı zaman, deniz gücünün temellerini atmıştır. Kraliyet Donanması oluşturulmuş ve hazineden finanse edilmiştir. Henry’nin filosu Akdeniz kadirgâsının efsanevi gücünü yenilgiye uğratarak Manş Denizi’nin kontrolünü ele geçirmiştir. I. Elizabeth döneminde deniz gücü kültür üzerinde etkili olmuş, Shakespeare ve emsalleri tarafından deniz gücünden esinlenen bir dil şekillendirilmiştir. Aynı dönemde, İspanya’nın yükselen gücüne karşı Kraliyet Donanması teknolojik olarak geliştirilmiş bir deniz kontrol filosuna dönüştürülmüştür. İspanya Armadası karşısında kazanılan zafer, büyük törenlerle kutlanmıştır. I. Charles döneminde ise gemilerin büyüklüğüne ve ateş gücüne odaklanılmış, ihtişamlı gemiler inşa edilmiştir. Deniz sanatının yaratılması için, Hollandalı denizciler ve yetenekli zanaatkarlar İngiltere’ye davet edilmiş ve deniz gücü sanatı vasıtasıyla kültürel liderlik elde edilmiştir. İngilizler için yeni bir ikonografi kullanılmış, Hollandalıların tercih ettiği sakin denizcilik sahnelerinin yerine, fırtınadaki gemiler tasvir edilmiştir. İngiltere, cumhuriyetçi bir model benimseyip, toprak sahibi aristokrasisinin statüsünü koruyup, kralları sembolik liderlere dönüştürerek bir deniz gücü haline gelmiştir. Bu yeni siyasî model, denizcilik stratejilerinin izlenmesi için gerekli kaynakların serbest kalmasını sağlamıştır.

İngiltere, 17. ve 18. yy’da gerçekleşen savaşlarda emsalsiz bir deniz gücü haline gelmiş, güvenliğini ordulara ve kalelere değil muharebe filosuna bağlamıştır. 18. yy’daki varoluşsal savaşlarda bile İngiliz ticaretini güvence altına alan fırkateyn ve korvetlerin ayakta kalmasına öncelik vermiş, vergi artışlarıyla finansman sağlamıştır. 19. Yüzyıl ortalarında buharlı savaş gemilerinin geliştirilmesiyle oluşan Fransız tehdidine karşı “Nelson Sütunu” ve deniz gücü projesinin zirve noktası olan “Trafalgar Meydanı” gibi yeni sembollerle deniz gücü kimliği pekiştirilmiştir. 19. Yüzyıl Britanyası; bahri gücü, endüstriyel üstünlüğü ve ulusal hedefleri yansıtan, demirden ve çelikten devasa gemilere sahip olmuştur. Dört ağır topu ve iki bacası ile adeta demirden yüzen bir kale olan dretnotları filosuna katmıştır. İngiliz deniz gücü, bir ada devleti olmanın stratejik avantajlarını, bölgesel genişleme ve kaynak artışıyla birleştirdiği için varlığını devam ettirmiştir. Ancak Amerika Birleşik Devletleri; kapitalizm için tehdit oluşturan Britanya’nın stratejik gücünü hedef almış ve bu karar İngiltere deniz gücü devletinin de sonu olmuştur. Esasen Amerika; Almanya ve Fransa’dan örnek aldığı kıtasal modelleri uygulayan bir stratejik güçtür ve ordunun varlığını donanmanın varlığından daha önde tutmuştur. Ancak, Mahan’ın bölgesel ve ticari genişlemenin Amerikan tarihi üzerindeki etkisini inceleyen kitabı, kıtasal egemenliği hedefleyen Amerika için etkili olmuş ve yazarın “Roma Donanması”na benzettiği “Yeni Amerikan Donanması” inşa edilmiştir. 1945’te Amerikan Donanması, İngiliz Kraliyet Donanmasını güç ve büyüklük bakımından çok geride bırakarak Pasifik Savaşı’nı tek başına kazanmıştır. İngiltere son diplomatik kredisini kullanarak 1948’de NATO’nun kurulmasını sağlamıştır. Böylece deniz gücü, Avrupa’nın güvenliğini garanti altına alabilecek Batılı demokratik bir konsorsiyuma geçmiştir.

Kitabın dokuzuncu ve son bölümünde; günümüzde deniz gücü incelenmiştir. Rusya, Çin ve Amerika’nın; sıra dışı bir kimlik olan deniz gücüne bel bağlamak için çok büyük ve çok güçlü olduklarına vurgu yapılmıştır. Rusya gibi Çin de deniz kontrolü için rekabet etmeye yönelik bir hedefe sahip değildir. Amerika’nın, okyanus güvenliği veya küresel taşımacılık alanında stratejik bir ilgisi yoktur. Çin ve Amerika, neredeyse tüm alanlarda yerel kaynaklara sahip ve özünde daimî surette kara güçleridir. Çin’in birbirinden bağımsız olarak faaliyet gösteren Halk Kurtuluş Ordusu Deniz Kuvvetleri dışında bir donanması bulunmamaktadır. Doğu Asya deniz hakimiyeti için Amerika ve Çin

arasında büyük bir rekabet olsa da ikisinin de deniz gücü olmaya dair bir hedefi bulunmamaktadır. Çağdaş deniz devletlerinin karşı karşıya olduğu en önemli tehdit; deniz yetki alanlarının genişlemesiyle birlikte açık denizlerin daralmaya başlamış olmasıdır.

2. Yöntem ve Tartışma

Alan literatürüne değerli bir katkı sağladığı değerlendirilen eser kitap incelemesi yöntemiyle ele alınmış ve okuyucunun derinlemesine bilgi sahibi olması amacıyla kapsamlı tanıtımı yapılmıştır.

Sonuç bölümünde yazar; beş deniz gücü devletinin, geleneksel kıtasal büyük güçlere karşı koyacak ölçekte olmadığını, ekonomik refah ve gıda için deniz ticaretine bağımlı olduğunu ve deniz kontrolünü kaybetmemek için bir filo oluşturarak, göreceli avantajlarını en üst düzeye çıkardıklarını ve deniz gücü devletine dönüştüklerini ifade etmiştir. Deniz gücü devletleri, siyasi kapsayıcılığı benimsemiş, denizcilik ekonomisi ve stratejisinin düğüm noktası olan liman ve deniz üslerini birbirine bağlayan ticaret imparatorlukları kurmuş, karasal varlıklarını üsler ve antrepolarla sınırlı tutmuş, askerî kuvvetler yerine deniz kuvvetlerine öncelik vermişlerdir. Deniz gücü devletleri; denizcilik kültürüne, deniz sanatına ve denizcilikle ilgili bir dile sahiptiler. Özetle deniz gücü; denizciliğin stratejik ve ekonomik avantajlarından faydalanmaya çalışan orta ölçekli güçlerin, büyük güçler gibi hareket etmelerini sağlamak için bilinçli olarak yarattıkları bir kimliktir. Temel göstergeler; seçkin sınıfı güçlendiren oligarşik/cumhuriyetçi siyasî modelin benimsenmesi, ordulardan ziyade donanmaya odaklanması, denizle iç içe bir kültür geliştirilmesidir.

Sonuç

Deniz gücünün dünya tarihini nasıl şekillendirdiğine dair pek çok çalışmanın varlığına karşın; kitabın en güçlü yanının, kıtasal süper güçlerle rekabet edebilecek büyüklükte olmamasına rağmen kendi varlığını inşa eden küçük deniz devletlerinin, değerlerine odaklanarak nasıl rekabet edebilir hale geldiklerini vurgulamış olmasıdır. Deniz gücüne ilişkin tanım ve yorumlarda, “kimlik” meselesinin ihmal edildiğine dikkat çeken yazar, beş deniz gücü devletinin denizcilik kültür ve sanatından örneklerle tezini etkili biçimde desteklemiştir. Yazarın kullandığı edebî ve akıcı dil, kitabı sürükleyici bir tarihsel romana dönüştürmüştür. Kitap, yalnızca denizcilik tarihi değil, siyasî tarih ve

jeopolitik alanlarına ilgi duyanları da etkileyecek detaylı akademik bilgi sunmaktadır. Bu yanıyla; denizcilik tarihi, denizcilik stratejisi ya da coğrafya alanlarına daha az ilgi duyan okurlar için yoğun ve fazla zengin bir içeriğe sahip olduğu eleştirisi yapılabilir. Kitap, Alfred T. Mahan'ın tüm dünya tarafından kabul gören deniz gücü teorisine yönelik bir eleştiri üzerine kurgulanmış, hatta bu teoriye bir alternatif geliştirmek amacıyla yazılmıştır. Kitabın en zayıf yanının, Alfred T. Mahan'ın görüşleri ve kazandığı ün hakkında, yazarın keskin ve iddialı bir dil kullanması olduğu değerlendirilmektedir. Okuyucunun zihninde daha derin bir etki yaratmak amacıyla; kitapta yer alan gemi tipleri, sanat eserleri ve mimari yapıların görsellerine daha fazla yer verilmesi uygun olabilir. Her bakımdan iddiasına ulaşan, deniz gücü devleti olmanın kriterlerini bir tarihçe üzerinden net biçimde ortaya koyan ve okuyucuda farkındalık oluşturarak daha derin okumalar yapmaya teşvik eden kıymetli bir eserdir.

KAYNAKÇA / REFERENCES

Araştırma ve İnceleme Eserleri / Secondary Sources

GORSHKOV, S. G., *Devletin Deniz Gücü*, çev. Orbay Ergün, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1990

GÜLENÇ, İlyas, *XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü*, Dönence Yayınları, İstanbul 2011

LAMBERT, Adrew, *Deniz Gücü Devletleri: Denizcilik Kültürü, Kıta İmparatorlukları ve Modern Dünyayı İnşa Eden Mücadele*, çev. Dilara Dal, Albaraka Yayınları, İstanbul 2024

LIVEZEY, William E., *Mahan'a Göre Deniz Gücü*, çev. İlyas Gülenç, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1979

MAHAN, Alfred Thayer, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi: 1660-1783*, çev. A. Tunçer Büyükonat, Grifin Yayınları, İstanbul 2011

İnternet Kaynakları / Online Sources

Oxford English Dictionary;

<https://www.oed.com/search/dictionary/?scope=Entries&q=sea+power/> (Erişim Tarihi: 07.03.2026)