



RUSYA’NIN İSTANBUL’U ELE GEÇİRME PLANINDA İLGİNÇ BİR TEKLİF: İDARE-İ MAHSUSA VAPURLARINI SATIN ALMA ÖNERİSİ*

Şahin DOĞAN**

** Doç. Dr. Akdeniz Üniversitesi,
Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü
E-Posta:
sahindogan@akdeniz.edu.tr

Boğazlar meselesi, her ne kadar yakın tarihte haklı olarak Türk-Rus ilişkileri çerçevesinde değerlendiriliyorsa da Rusların tarihsel olarak daha evvelden boğazlara olan ilgisi açıktır.¹ Özellikle Karadeniz’in kuzeyinde kontinental büyük bir devlet olarak 18. yüzyıldan sonra güçlenerek ortaya çıkan Rusya İmparatorluğu’nun dönemin sömürgeci büyük Avrupa devletlerinin bir takipçisi olarak denizlerde hâkimiyet kurma ve denizin getirdiği bolluk ve bereketten yararlanma arzusu, Rusya’nın Boğazlara olan ilgisini daha da artırmıştır. Elbette Rusya’nın coğrafi konumu bu hususta izlediği siyaseti belirleyen en önemli faktörlerin başında gelmekteydi. Zira Rusya İmparatorluğu’nun Batı sınırlarının Avrupa’da güçlü devletler ile olması Güneyde ise Osmanlı Devleti’nin bulunması Rusya’nın bir imparatorluk olarak ortaya çıkış sürecinde bu devletin şekillenmesinde önemli bir rol oynadı. Nitekim Rusya’nın Batı’da Avrupalı devletlerin, Güney de ise Osmanlı Devleti’nin komşusu olması onun hem dış hem de iç politikalarının oluşumunda oldukça etkili oldu. Bu coğrafyanın oluşturduğu siyasî koşullar nedeniyle ne Batı’ya ne de Güney’e doğru hareket edebilen Rusya, coğrafyanın ve siyasi teşekküllerin daha uygun olduğu Avrasya’nın kuzey ve doğu bozkırlarına, Güneyde ise Kafkasya’ya doğru topraklarını genişletmek durumunda kaldı. Ancak bu süreçte Rusya hiçbir zaman

* **Gönderim Tarihi:** 14.03.2017
Kabul Tarihi: 08.06.2017

¹ Bu hususta bk. Kurat, 2011: 1.

Güney'e nüfuz etme arzusundan vazgeçmedi. Anadolu, Balkanlar, Ortadoğu, Kafkasya, Hindistan, Karadeniz, Akdeniz, İstanbul ve Boğazlar gibi diğer büyük Avrupalı devletlerinin de ilgi alanı olan bölgeler Bir Rus imparatorluk stratejisi olarak Rus hariciyesinin ve ordusunun sürekli olarak gündeminde en önemli yeri aldı.²

I. Petro ile başlayan reformlar dönemi sonrası ortaya çıkan yeni Rusya'nın hem Batılı devletlerle hem de Güneyde Osmanlı ve İran ile olan münasebetleri yukarıda kısaca çerçevesini çizdiğimiz koşullarda gelişme gösterdi. Rusya bu koşullar altında hem Batılı büyük devletlerle hem güneyindeki komşularıyla hem de Doğusundaki devletlerle karşı karşıya geldiği gibi bu devletlerle oldukça sofistike ilişkiler (yoğun bir diplomasi, savaşlar, antlaşmalar, ekonomik ilişkiler, vs. gibi) geliştirmek zorunda kalmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda ise artık bu yüzyıldan sonra yavaş yavaş güç ve toprak kaybedildiği ve bu nedenle çok da arzu edilen sonuçların alınmadığı ıslahatların yapılacağı bir döneme girilmişken Rusya'da ise Petro'nun 18. yüzyılın hemen başında yaptığı reformlar Rusya'da başarılı olmuş ve bu başarının etkileri özellikle onun halefleri döneminde iç ve dış siyasette kendisini göstermiştir. Bu şekilde Rusya, bir İmparatorluk olarak Karadeniz'in kuzeyinde yükselirken Osmanlı Devleti'nin güç kaybederek 19. yüzyıla girmesi ve bu durumun süreklilik arz etmesi, iki ülke arasındaki dengelerde ve izledikleri siyasette olduğu gibi her iki imparatorluğun Batı ve Doğu ile olan ilişkilerinde de belirleyici bir faktör oldu.³ Ancak, şunu belirtmemiz gerekir ki Rusya I. Petro devrinde Osmanlı Devleti için henüz büyük bir tehlike değildi.⁴

Bilindiği gibi Kırım Savaşı'nı kaybeden Rusya, Osmanlı için bir müddet tehlike olmaktan uzaklaştı ise de Osmanlı-Rus ilişkilerinde, Doksan Üç Harbi önemli bir kırılma noktası oldu. Zira bu savaş, iki devlet arasındaki ilişkilerde dizginler artık Rusya'nın eline geçti ve aynı zamanda Rusya'nın Batılı büyük devletlere karşı da büyük bir koz elde etmesiyle sonuçlandı. Bu tarihten sonra her ne kadar Ayestefanos Antlaşması'nı Rusya, Batılı devletlere

² Rusya'nın jeopolitiği hakkında bk. Dusinskiy, 2003; A.G., 1904; Yaşenko, 1916.

³ Daha geniş bilgi için bk. Meyer, 2003: 3-15.

⁴ Ortaylı, 1999: 128.

kabul ettiremediyse de Osmanlı Devleti açısından Berlin Antlaşması da çok şeyi değiştirmedii. Diğer taraftan bu tarihlerden sonra artık Avrupa'da bu gelişmeler ilerleyen süreçte Rusya, İngiltere ve Fransa yakınlaşması için de önemli bir zemin oluşturdu.⁵

Berlin Kongresi de Ortadoğu'da bir istikrar yaratmadı. İngiltere, Kıbrıs'a yerleşti ve ciddi bir şekilde İstanbul'u İngiliz korumacılığı altında serbest bir limana dönüştürmenin planlarını yapmaya başladı. Bu nedenle 1879 yılının Eylül ayında Livadiya'da bazı yüksek unvanlı Rus devlet adamları II. Aleksandr'ın başkanlığında toplandılar. Bu toplantıda görüşülen meselelerden biri de Osmanlı Devleti'nin yıkılması durumunda Boğazların kaderinin ne olacağıydı. Bu görüşmeye katılmış olanlardan biri olan Saburov'un belirttiği üzere, Rusya iki şeye izin vermezdi: Bunlardan birincisi Avusturya-Macaristan'ın Balkanlar'da genişlemesi; diğeri ise Boğazların daimi olarak İngiltere tarafından işgal edilmesi idi. Bu görüşmede şartların Avrupa'daki Türk varlığını yok edilmesine götürdüğü bir durumda ise Boğazların ele geçirilmesi bir amaç olarak belirlenmişti. Toplantıda Rusya'nın müttefiki olarak ise Almanya öngörüldü. Buna mukabil olarak ise Alsas ve Loren'in Almanya sınırları dâhilinde olması garanti edilecekti.⁶

Rus idaresinin tedirginliği boş yere değildi. Zira 1882 yılının Eylül ayında İngiliz ordusu Mısır'a yerleşti. İngiltere zaten uzun bir zamandır Mehmet Ali'nin haleflerini yönetmekte ve bir anlamda Mısır Osmanlı Devleti'nin formal olarak bir parçası durumundaydı. Mısır Ordusu Tell-el-Kedire'de bozguna uğratılmıştı. Ve derhal Kıbrıs da ele geçirildi. Mısır'ın İngilizler tarafından ele geçirilmesi nedeniyle İstanbul'daki Rus elçisi A. İ. Nelidov, 1882 yılının Aralık ayında III. Aleksandr'a "Boğazların ele geçirilmesi hakkındaki raporunu" sundu. Bu raporda Osmanlı Devleti'ndeki istikrarsızlıktan, Osmanlı'nın tamamen yıkılması ihtimali ve İngiltere'nin Boğazları ele geçirmesinden bahsediliyordu. Nelidov, oluşacak şartlara göre Boğazların ele geçirilmesi için üç plan önermekteydi: 1. Osmanlı-Rus savaşı sırasında açık bir savaş ile 2. Osmanlı Devleti'nin bir içi sorun

⁵ Yukarıda kısaca bahsedilen siyasi süreç hakkında bk. Armaoğlu, 2003; Kurat, 2011.

⁶ Şirokorad, 2005: 511.

veya dış bir tehlike ile karşılaştığı anda ansızın saldırarak 3. Osmanlı Devleti ile ittifak yaparak barış yolu ile.⁷

Bunlarla birlikte Rusya'nın yönetici çevreleri, zırhlı savaş gemilerinin ve büyük yolcu/transport gemilerinin ortaya çıkmasıyla, Rusya'nın Güney sınırlarının büyük bir tehlike altına girmiş olduğunu anlamışlardı. 70'li yılların sonu ve 80'li yılların başlarında İstanbul'un deniz yolu ile ele geçirilmesi planları yapılmaktaydı. Zira 1877-1879 yılları arasındaki savaş, ordunun Boğazlara kara yolu ile hareket etmesi için ne kadar çok insan kaybının ve ne kadar uzun sürdüğünü açık bir şekilde göstermişti.⁸

İşte literatürde yaygın bir şekilde yer almış olan bu süreç içerisinde Rusya'nın boğazlara olan merakı her geçen gün artarak devam etti. Nihayet Rusya'nın dış politikasının en temel gündemlerinden biri olan boğazlar meselesi yukarıda belirttiğimiz gibi her ne kadar bilimsel literatürde oldukça geniş bir yer almış olsa da Akdes Nimet Kurat'ın çalışmaları dışında özellikle Sovyetler döneminde Rus arşivlerine ulaşımın mümkün olmaması nedeniyle bu konu da diğer konular gibi Türk araştırmacılar tarafından Rus arşivlerinden yararlanılarak ele alınamamış ve bu husustaki birçok detay da ortaya konulamamıştı. Ancak, 90'lı yıllardan sonra Sovyetler Birliğinin yıkılmasıyla Rus arşivlerine ulaşımın mümkün olması ile birlikte birçok diğer konu gibi artık bu konuda da tarihi detaylar ortaya konulabilmektedir. Nitekim Türk araştırmacıların Rus arşiv ve kaynaklarını kullanarak bu konuyu aydınlatan çalışmalar kaleme aldıklarını görüyoruz. Bu makalemizde de yararlandığımız, Gülnar Kara'nın "XIX. Yüzyılın Sonunda Rus Büyükelçisi A.N. Nelidov'un Boğazları İşgal Projesi";⁹ İhsan Çomak'ın "19. YY. Sonunda Rusya'nın Osmanlı Devleti Politikası ve Rusya Karadeniz Donanması Kaptanı Lev Brusilov'un Gözüyle Rusya'nın İstanbul Büyükelçisi A. İ. Nelidov"¹⁰ isimli makaleleri bu yeni çalışmalara örnek gösterilebilir.

İşte bu makalenin kaleme alınması da Rus Filo Arşivinde bulunan iki belgenin ortaya çıkmasıyla müm-

⁷ Şirokorad, 2005: 511.

⁸ Şirokorad, 2005: 512.

⁹ Bk. Karal, 2016: 404-414.

¹⁰ Bk. Çomak, 2015: 39-52.

kün olabilmiştir. Arşiv belgelerinin tarihi 1896 yılına ait olup yukarıda belirttiğimiz sürecin yani Ayestefenos Antlaşması'ndan sekiz yıl sonraya ait Türkiye'deki Rus Deniz Ataşesinin Ana karargâha yazdığı iki rapordur. Raporların biri 18 sayılı 23 (10) Ağustos 1896¹¹ tarihli; diğeri ise 19 sayılı 24 (11) Ağustos 1896¹² tarihlidir.

Söz konusu raporların hazırlandığı tarihlerde İstanbul'da Rusya'nın Büyükelçisi olarak yukarıda da sözü edilen Nelidov bulunmaktaydı. Nelidov 1877-1878 tarihleri arasında İstanbul'da bir müddet maslahatgüzar olarak çalışmış, 1882'de hususi bir görevle İstanbul'da bulunmuş ve nihayet 1883 senesinde 1897 senesine kadar devam edecek olan Rusya'nın İstanbul Büyükelçiliği görevine tayin olunmuştu. Kendisi boğazların ani bir baskın düzenlenerek ele geçirilmesi fikrini savunan ve bu hususta raporlar hazırlamasıyla bilinen bir şahsiyetti.¹³

Teğmen Stepanov imzalı olan bu raporlarda, o günlerde Girit'in muhasarası¹⁴ nedeniyle Tersane-i Amire'de büyük bir para sıkıntısı çekildiği anlaşılıyor. Nitekim Ataşenin almış olduğu bilgilere göre Tersane-i Amire'de 23 (10) Ağustos tarihinden bir hafta önce Bahriye Nazırı'nın¹⁵ emri üzerine İngiliz vapurlarına Londra'ya satmak üzere bakır ve demir hurdaları yüklenmişti. Bu hurdaların önemli bir bölümünü eski ahşap gemilerin bakır takviyeleri ve kaplamaları aynı zamanda eski makine parçaları oluşturmaktaydı. Demir hurdaları tonu 2 liradan satılan eski kazanlardı. Aynı zamanda vapurlardaki gümüş ve altın takımlar da satılmıştı.¹⁶

¹¹ RGAVMF (Rossiyskiy Gosudarstvennyy Arhiv Voenno-Morskogo Flota), Fond. 417, Op. 1, Delo 1516.L53b-53dob.

¹² RGAVMF (Rossiyskiy Gosudarstvennyy Arhiv Voenno-Morskogo Flota), Fond. 417, Op. 1, Delo 1516.L53e-eob.

¹³ Kurat, 2011:105-108.

¹⁴ 1821 senesinden beri idaresi bir sorun haline gelen Girit'te 1896 senesine gelinceye kadar birçok isyan ve mesele ortaya çıkmış, 1895 yılında da isyanlar devam etmiş ve 1896 senesinin 24 Mayıs'ında da Ada'da Kandiye ve Hanya'da Müslümanlarla Gayrimüslimler arasında çarpışmalar yaşanmıştı. Ada'da yaşanan bu süreç Büyük devletlerin müdahalesiyle de Girit'in Osmanlıdan önce fiilen daha sonra da hukuken ayrılmasıyla sonuçlanacaktır. (Girit sorunu hakkında geniş bilgi için bk. Adıyeke, 2000; Karal, Basım tarihi belirtilmemiş:118-126; Armaoğlu, 2003: 555-564.

¹⁵ Bu tarihlerde Bahriye Nazırı olarak görevde Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa bulunmaktaydı. Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa ilk önce 1881 yılında Bahriye Nazırı olmuş, ancak daha sonra bu görevi 1882 yılı içerisinde kısa bir dönem Ahmed Ratip Paşa sürdürmüştür. 1882 senesinde ise Hasan Hüsnü Paşa ikinci kez Bahriye Nazırı olarak atanmış ve bu makamda 1903 yılına kadar kesintisiz görev yapmıştır. (Bk. Oran, 2012)

¹⁶ RGAVMF,417, Op. 1, Delo 1516, L. 53b.

Her ne kadar şehirde bu satışın Bahriye Nazırı'nın kendi kişisel girişimi ile gerçekleştirildiği söylentileri yayılmış olsa da Stepanov'un almış olduğu bilgilere göre bu söylentiler şüpheliydi ve gerçekten de şu an Tersane-i Amire, Girit'in muhasarası ve birliklerin taşınması için gemilerin gönderilmesinin artması nedeniyle paraya ihtiyaç duymaktaydı.¹⁷ Zira daha 1895 senesi Aralık ayında Ada'da önemli bir güç haline gelen ihtilal komitesi, Vamos'daki Osmanlı garnizonunu uzun bir kuşatmadan sonra önemli kayıplar verdimiş ve Bâb-ı Ali, Ada'da bulunan askeri gücün yeterli olmaması nedeniyle Aydın'da redif fırkasından oluşturulacak askeri bir gücü Adaya gönderilmesini kararlaştırmıştı. 1896 senesinde de Turhan Paşanın Mart ayında ikinci kez Girit valiliğine atanmasından sonra Ada'da ortaya çıkan asayişsizlikler nedeniyle valilik ve kumandanlık görevlerini üzerine alan Abdullah Paşa zamanında Ada'daki Osmanlı askeri gücü on altı taburdan otuz tabura çıkarıldığı gibi Denizli'deki redif fırkası askerleri de Girit'e gönderilmek üzere silâh altına çağrıldı. Osmanlı Ada'daki askeri gücüne ek olarak bu askerleri de adaya gönderdi. Böylece açıkça anlaşıldığı üzere Girit'teki gelişmeler nedeniyle oldukça yoğun bir askeri faaliyet yaşanmaktaydı.¹⁸

Normal bütçe bütün bunlara yeterli değildi. Kısa bir süre önce alınmış olan kredinin ise hemen hemen tamamı harcanmıştı. Tersane-i Amire çalışanlarının maaş artırılma talepleri de yerine getirilememişti. Nitekim gemi komutanları ile Bahriye Nazırı arasında yapılan görüşmeler sırasında maaşlarının artırılması hususunu gündeme getirmiş, kendilerine görüşme sırasında derhal söz verilmiş ancak şu ana kadar bu dahi gerçekleştirilememişti.¹⁹

Tersane-i Amire'nin bu şekilde parasal güçlükler içerisinde olması nedeniyle Bahriye Nazırı, İdare-i Mahsusa'ya²⁰ ait bazı vapurları özel şahıslara kiraya

¹⁷ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 530b.

¹⁸ Adıyeke, 2000: 141-144.

¹⁹ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 530b.

²⁰ İdare-i Mahsusa'ya gelinceye kadar İstanbul'da bir ulaşım aracı olarak vapur işletmeciliği çok kısaca şu aşamalardan geçmiştir: 1844 yılında bir devlet işletmesi olarak Bahriye Nezaretine bağlı Hazine-i Hassa Vapurları idaresi kuruldu. Başlangıçta iki vapur ile İstanbul'da deniz ulaşımına katkı sunan Hazine-i Hassa idaresi zamanla vapur sayısını on beşe çıkardı. 1862 senesinde ise yapılan düzenlemeyle Hazine-i Hassa idaresi, Fevâid-i Osmaniye İdaresi adını aldı ve nazır unvanını taşıyan bir müdür idaresinde Bahriye Nezareti'nden bağımsız bir işletme haline getirildi. Bu idare daha sonra Sultan Abdülaziz döneminde 1871 senesinde İdare-i Aziziye'ye dönüştürüldü. İdare-i Aziziye Bahriye Nezareti'ne bağlandı ve başına Şûra-yı Devlet azası Bogos Efendi getirildi. Bogos Efendi Hazine-i Hassa Vapurları idaresinde çalışmış bir kişiydi.

vermeye sevk etmişti. Bu durum Rus ataşe tarafından “bizim için olağanüstü ilgi çekici bir arzu” şeklinde yorumlanarak bu bir fırsat olarak görülmekteydi. Zira İstanbul ile Asya tarafındaki havali arasında yolcu taşıma işini gerçekleştirmekte olan bu vapurlar Boğaz'da bir çıkarma operasyonu için oldukça işe yarar ve bununla birlikte bu vapurlara sahip olunması başkentin Anadolu yakası ile olan iletişiminin kesilmesi için de yararlı olabilirdi.²¹

Her ne kadar Boğaziçi'nde aynı vapurlara sahip Şirket-i Hayriye²² isimli bir başka şirket ulaşımı sağlamakta ve bu şirket daha ilgi çekici olmakla birlikte olağanüstü zengin olan bu şirketle ilişki kurmak mümkün değildi ve bu vapurlar ancak cebren ele geçirilebilirdi. Bu nedenle ortaya çıkan durum göz önünde bulundurulursa İdare-i Mahsusa'ya ait vapurlar ise zamanla Rusya'nın özel envanterine katarak her an sahip olunabilirdi.²³

Ana karargâhla bu düşüncelerini paylaşan Stepanov, “Bu konu hakkında talimatname arz ediyorum: Bu vapurların gizlice ele geçirilmesi için gayret göstermeye değer mi?” şeklinde karargâhın talimatnamesini talep ediyor ve bu konu hakkında belgeler topladığını; şu an için bir şirket ile görüşmeler başlamış olduğunu; ancak, anlaşıldığına göre bu görüşmelerin başarıyla sonuçlanmayacağını ifade ediyordu.²⁴ Bu bilgilerden anlaşıldığı üzere Stepanov, temas halinde olunan şirket ile bir sonuç alınamaz ise Rusya'nın böyle bir teşebbüste bulunması gerektiği yönündeydi. Ancak, Stepanov'un bu teklifine karşılık verilip verilmediği ve ana karargâhın bu hususta ne

II. Abdülhamid'in tahta çıkmasından sonra 1878 tarihinde İdare-i Aziziye'nin adı İdare-i Mahsusa olarak değiştirildi ve yönetim usulü de değiştirilerek genel müdürlükle yönetilmeye başlandı. İlk genel müdürü Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa oldu. İdare-i Mahsusa 1909 senesinde bir İngiliz şirketine satıldıysa da, bir süre sonra İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin iktidarı ele almasıyla bu satış sözleşmesi iptal edildi. İdare-i Mahsusa, 9 Eylül 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adını aldı ve böylece yeni bir döneme girmiş oldu. (Koraltürk, 2007: 481-483)

²¹ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 53v.

²² Bu şirket, Keçecizâde Fuad Paşa ve Ahmed Cevdet Paşa'nın girişimiyle 1851 tarihinde Osmanlı Devleti'nde ilk anonim şirket olarak kuruldu. Şirketin kuruluş amacı hem Boğaziçi'nde vapurla ulaşımı kolaylaştırmak hem de anonim denilen şirket-i itibariyelere bir örnek teşkil edecek olmasıydı. Şirketin 2000 hissesi 3 bin kuruştan satıldı. Dönemin padişahı Sultan Abdülmecid 100 senedi alarak en çok hisse senedi alan kişi oldu. Onu 50 hisse ile annesi Valide Bezmialem Sultan izledi. Geri kalan hisseler de devlet ricalinden olanlar ile tüccar ve bankerler tarafından satın alındı. Böylece Şirketin ilk sermayesi 60.000 kuruş toplanmış oldu. Kuruluşundan yaklaşık 40 yıl sonra 1895'lere doğru Şirketin 46 vapuru bulunmakta ve yıllık 9.872.177 yolcu taşınmaktaydı. Şirketin yıllık geliri 138.467,77 Lira idi. Şirketin sermayesi ise 200.000 liraya ulaşmıştı. (Bu hususta daha geniş bilgi için bk. Tutel, 1997; Akyıldız, 2010: 201-203; Koraltürk, 2007)

²³ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 53v.

²⁴ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 53v ob.

düşündüğüne ilişkin bir bilgimiz bulunmamaktadır. Ayrıca Rusya'nın böyle bir teşebbüsü oldu mu? Bu hususta da maalesef bir bilgiye sahip değiliz. Ancak bilindiği üzere Boğazların ele geçirilme planlarının tarihsel süreç içerisinde kâğıt üzerinde kaldığı gibi bu önerinin de kuvvetle muhtemel teşebbüs aşamasına geçmeden bir öneri olarak kalmış olması kuvvetle ihtimaldir.

Ayrıca 4 Ağustosta Odesa Bölge Karargâh Komutanı yardımcısı Tuğgeneral Çiçagov, Yunanistan'daki askerî ataşe Albay Kalnin ve Mühendis Yarbay Friman ve 8 Ağustosta ise Kerç kalesi uygulamalı dersler müdürü topçu Albay Timkovskiy olmak üzere bir komisyon İstanbul'a gelmiş ve Boğazlar bölgesinde Boğazların ele geçirilmesi planları için tespitler yapmaya başlamışlardı.²⁵

Bu komisyon Rus bataryalarının mevzilerini yerinde gözden geçiriyor ve müzakere ediyor; aynı zamanda Boğaz'da mayın mâniası oluşturulması meselesini çözümlenmeye çalışmaktaydı. Bunlarla birlikte birliklerin karaya çıkarılması, topların mevzilere tahliyesi ve nakledilmesi gibi meseleler üzerinde durulmaktaydı. Stepanov da Komisyonun bütün toplantı ve Asya ve Avrupa yakalarındaki araştırmalarında sürekli olarak bulunmaya gayret göstermekte ve kendisi de aynı zamanda Karayolları Müdürlüğü'nün planları hakkında detaylı malumat edinmişti. Stepanov'un "Ana Karargâha Gönderdiği Rapor"a göre Komisyonun İstanbul'un ele geçirme planı ile İstanbul'un işgali şu şekilde olmalıydı:²⁶

1-Rus Ordusunun toplam 25 bin kişiden oluşan iki müfrezesinden biri çok miktarda muhasara topu ile birlikte Odesa'da Russkoe Obşestvo'nun vapurlarına, diğeri ise Sivastopol'de Rus filosunun gemilerine bindirilecekti.

2-Yüklemenin yapılacağı günden bir gün evvel bütün gemiler Karadeniz'in kuzey limanlarında bekletilecek ve Odesa bölgesindeki posta, telgraf, iletişim yolları kesilecek.

3-Boğaziçi'ne gelindiğinde zırhlılar, Boğaz'ın kuzeyindeki müstahkem mevkilere ve Kireç burnunun ön tarafındaki kaleden ateş ederek Büyük Dere'ye yarararak gelecekler. Bununla birlikte aynı anda ateş

²⁵ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 53v ob.

²⁶ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 53v ob.

edilen müstahkem mevkieler ele geçirilmeden evvel birlikler karaya çıkartılacak. Bu operasyon kolay tatbik edilebilir sayılmaktadır.

4-Odesa birliği bir müddet sonra Türk bataryaları bizim elimizde olduğu vakit gelecektir. Hızlı bir şekilde büyük çoğunluğu mortardan (126 adet) oluşan topları boşaltacak. Topların küçük bölümünü ise (44 top) Büyükdere'deki konsolosluğun bahçesinin teraslarına yerleştirilecek. Ana bataryalar (46 top, 36 mortar vd.) hızlı bir şekilde Toygar Tepe, Karlı Tepe, Ermeni Mezarlığı ve Beykoz'a mevzilenecekti.²⁷

Stepanov bu hususta -elinde herhangi bir talimatname bulunmaması nedeniyle- mümkün olduğunca bakış açısını söylemekten kaçınmakla birlikte kendi görüşlerini de raporda belirterek Komisyon'un aldığı bazı kararlara katılmamaktaydı. Örneğin, Stepanov bu hatların her ikisinin de mayın mâniasının amacına cevap vermediği düşüncesindeydi. Ona göre mayınların Kanlıca ile Rumeli Hisarı arasındaki dar hatta döşenmesi daha faydalı olacaktı. Ancak onun bu düşüncesine karşılık mayın mâniasının amacının Boğaziçi'nin yukarı bölgesindeki koylara takviye kuvvetlerinin karaya çıkarılması ve erzakın boşaltılması olduğu söylendi.²⁸

Stepanov, Beykoz'dan ve öncü hafif bataryalardan ateş edilen Kanlıca'daki mânianın bu amaç için daha iyi olduğunu ve bununla birlikte Rusların Karlı Tepe'deki ana mevziilerini koruduğunu eğer Karlı Tepe düşman tarafından ele geçirilirse buranın gerisinde oluşturulmuş olan mânianın kendilerine yarardan çok zarar vereceğini ifade etmişti.²⁹

Ayrıca Komisyon üyeleri, Stepanov'a seçilen mevzilerin stratejik önemi ve genel olarak Boğaziçi'nin Kuzey bölgesindeki çıkartmalar ile ilgili herhangi bir açıklama yapmamışlardı. Stepanov'un dikkatini çeken önemli bir husus da şu olmuştu ki Komisyon General Brialmont'un son kitabına büyük önem veriyordu. "Defense des Cotes et les Tetes de Pont Permanentes. Par le General Brialmont. Un volume grand in-8 avec atlas infolio. Prih 30 fr. Brixelles

²⁷ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 53g-g ob.

²⁸ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 53d.

²⁹ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 53d.

1896." İsimli bu esere Rus Harbiye Nezareti Ana karar-gâhında da muhtemelen ehemmiyet verilmekteydi.³⁰

Rus Harbiye Nezaretinin Boğaziçi'ndeki çıkarmaya ilişkin tasarısından haberdar olan Stepanov, Boğaziçi'nin kuzeyinde projelendirilen çıkarmanın Rusya'yı çok uzun ve ağır bir savaşa sürükleyeceği fikrindeydi. Nitekim Boğazın yukarı bölgesine yani kuzey bölgelerine bir çıkartma yapılması durumunda Müttefikleri tarafından desteklenen Osmanlı Rusya'nın niyetini öğrenir öğrenmez derhal kendini korumak için bütün güçlerini seferber edebilecekti. Hızlıca birlikler toplanacak ve Rus bataryalarıyla İstanbul arasındaki doğal mevziler güçlendirilebilecekti.³¹

Stepanov'un sunduğu öneriden ise direkt olarak Boğaziçi'ne bir çıkartma yapılmasının daha uygun olduğu anlaşılıyor. Stepanov'un önerisine göre bu gerçekleştirilirse bütün Türk filosu hemen hemen karşı koymaksızın ele geçirileceği gibi, cephe gerisinde hâkim mevzilei ele geçirilecek ve Beykoz'a yerleştirilecek topları bu mevzilere yerleştirebileceklerdi. Böylece onun düşüncesine göre Boğaziçi'nin kuzeyindeki çöl yerine zengin bir silah stoku, iaşe ve mükemmel bir liman elde etmiş olacaktı. Ayrıca, Avrupa ve Asya demiryollarının istasyonlarını ele geçireceklerdi. Bu şekilde Boğaziçi'ni elde ederek Asya ile ulaşımı ellerinde tutmuş olacaktı. Stepanov'a göre eğer bununla birlikte bir de güçsüz bir garnizonun bulunduğu Çanakkale boğazını ele geçirirler ise o vakit Karadeniz'deki Rus hâkimiyeti sağlanmış olacaktı.³²

Sonuç

Sonuç olarak günümüzde Rus arşivlerine erişimin mümkün olmasıyla Türk-Rus ilişkilerine dair Rus arşiv belgelerinin kullanıma başlanmasıyla yeni ve detaylı bilgiler ortaya konulmakta ve bu disiplindeki bilgilerimiz daha da zenginleşmektedir. Rusların Boğazları ele geçirme planları da hiç kuşkusuz bu konuların en başında gelmektedir.

Her ne kadar Rusların bu planları daha sonra hayata geçirilemediyse de, elimizdeki Rus arşiv belgeleri de

³⁰ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 53d ob.

³¹ RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 53y.

³² RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516, L. 53y ob.

Rusların boğazları ele geçirme planlarında çeşitli detayları sunmakta ve bu planların oluşumundaki süreç hakkında önemli detaylar vermektedir. Raporları değerlendirdiğimizde boğazları ele geçirmek için çıkartmanın yapılacağı yerin tespit edilmesi için detaylı ve yerinde araştırmaların yapıldığı açık bir şekilde anlaşılıyor. Ayrıca boğazların ele geçirilmesi için çıkartma yapılacak yerin boğazların kuzey kesiminden ziyade -genel kanı bu yöndedir-, Stepanov direkt olarak Boğaziçi'ne bir çıkartma yapılmasını ve bu çıkartma için idare-i Mahsusa vapurların kullanılmasını teklif etmektedir. Zira Rus Harbiye Nezaretinin Boğaziçi'nde çıkarmaya ilişkin tasarısından haberdar olan Stepanov, Boğaziçi'nin kuzeyinde projelendirilen çıkartmanın Rusya'yı çok uzun ve ağır bir savaşa sürükleyeceği fikrindeydi.

Raporlardan dönemin Osmanlı iç gelişmeleri hakkında da bilgi edinebiliyoruz. Nitekim Girit meselesinin Tersane-i Amire'de de önemli bir mali sorun yarattığı anlaşılıyor. Bu nedenden dolayı İdare-i Mahsusa'ya ait bazı vapurların özel şahıslara kiraya verilmesi dahi gündeme geldiğini anlıyoruz. Ayrıca, Çanakkale Boğazının yeterince korunmadığı ve kolayca ele geçirilebileceği bilgisinin de dikkat çekici olduğu söylenebilir.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

Rossiyskiy Gosudarstvenniy Arhiv Voyenno-Morskogo Flota

RGAVMF, Fond. 417, Op. 1, Delo 1516.L53b-53dob.

RGAVMF Fond. 417, Op. 1, Delo 1516.L53e-eob.

Telif Eserler

A.G. (1904), *Naşi Zadaçi na Vostoke*, S. Peterburg.

Adıyeke, Ayşe Nükhet (2000), *Osmanlı İmparatorluğu ve Girit Bunalımı (1896-1908)*, Ankara: TTK Yay.

Akyıldız, Ali (2010), "Şirket-i Hayriye", *İA.*, C.39, İstanbul, 201-203.

Armaoğlu, Fahir (2003), *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Ankara: TTK Yay.

Çomak, İhsan (2015), “19. YY. Sonunda Rusya’nın Osmanlı Devleti Politikası ve Rusya Karadeniz Donanması Kaptanı Lev Brusilov’un Gözüyle Rusya’nın İstanbul Büyükelçisi A. İ. Nelidov”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, 47: 39-52, Ankara.

Dusinskiy, İ. İ. (2003), *Geopolitika Rossii*, Moskva.

Kara, Gülnar (2016), “XIX. Yüzyılın Sonunda Rus Büyükelçisi A.N. Nelidov’un Boğazları İşgal Projesi”, *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi SBE Dergisi*, (8), 14: 404-414.

Karal, Enver Ziya (Basım yeri ve tarihi belirtilmemiş). *Büyük Osmanlı Tarihi*, IV, TTK Yay.

Koraltürk, Murat (2007), “İstanbul’da Deniz Ulaşımı: İşletmeler, Gemiler-Gemiciler, Yollar-Yolcular”, *Türkler ve Deniz*, (Ed.: Özlem Kumrular), İstanbul, 481-483.

Kurat, Akdes Nimet (2011), *Türkiye ve Rusya*, Ankara: TTK Yay.

Langensiepen Bernd, Güteryüz, Ahmet (2000), *1828-1923 Osmanlı Donanması*, İstanbul.

Meyer, Mihail (2003), “18. Yüzyıldan Günümüze Rusya ve Türkiye İlişkileri”, *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, (Der.: Gülten Kazgan, Natalya Ulçenko), 3-15, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay.

Oran, Erdoğan (2012), *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, Basılmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü.

Ortaylı, İlber (1999), “XVIII. Yüzyıl Türk-Rus İlişkileri”, *Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl 1491-1992*, TTK. Yay., 125-134, Ankara.

Şirokorad, A. B. (2005), *Tısyaçeletnyaya Bitva za Tsargrad*, Moskva.

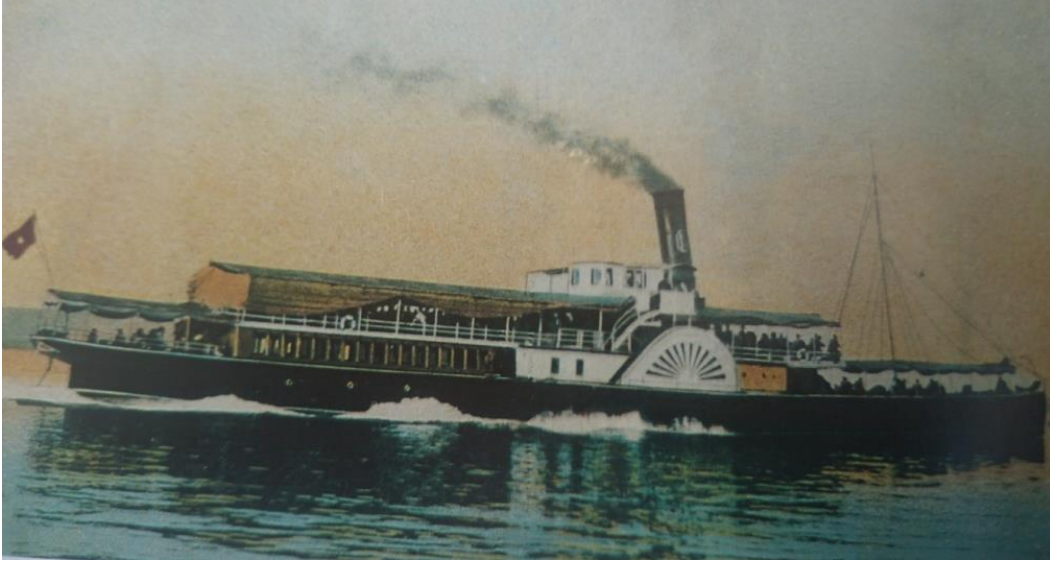
Tutel, Eser (1997), *Şirket-i Hayriye*, İstanbul: İletişim Yay.

Tutel, Eser (2005), *İstanbul’un Unutulmayan Gemileri*, İstanbul.

Yaşenko, A. (1916), *Ruskiye İnteresi v Maloy Azii*, Moskva.

EKLER

Resim 1: 27 Baca Numaralı “Sahilbent” Üsküdar iskelesinde. [Eser Tutel (2005), *İstanbul'un Unutulmayan Gemileri*, İstanbul.]



Resim 2: İdare-i Mahsusa vapurlarından “Aydın”. [Eser Tutel (2005), *İstanbul'un Unutulmayan Gemileri*, İstanbul.]

RUSYA'NIN İSTANBUL'U ELE GEÇİRME PLANINDA İLGİNÇ BİR TEKLİF: İDARE-İ MAHSUSA VAPURLARINI SATIN ALMA ÖNERİSİ

Özet: Tarih boyunca Rusya'nın dış politikasının en temel meselelerinden biri olan Boğazlar meselesi her ne kadar bilimsel literatürde oldukça geniş bir yer almış olsa da özellikle Sovyetler döneminde Rus arşivlerine ulaşımın neredeyse imkânsız olması nedeniyle bu konu da diğer konular gibi Türk araştırmacılar tarafından Rus arşivlerinden yararlanılarak yeterince ele alınamamış ve bu husustaki birçok detay da ortaya konulamamıştı. Ancak, 90'lı yıllardan sonra Sovyetler Birliği'nin yıkılmasıyla Rus arşivlerine ulaşımın mümkün olması ile birlikte birçok diğer konu gibi artık bu konuda da tarihi detaylar Rusya cephesinden ortaya konulabilmektedir. İşte bu makalenin kaleme alınması da Rus Filo arşivinde bulunan iki belgenin ortaya çıkmasıyla mümkün olabilmıştır. Söz konusu Arşiv belgelerinin tarihi 1896 yılına ait olup İstanbul'daki Rus Deniz Ataşesinin ana karargâha yazdığı raporlardır.

Anahtar Kelimeler: Rusya, Boğazlar, İdare-i Mahsusa Vapurları

AN INTERESTING OFFER IN RUSSIA'S PLAN TO CAPTURE ISTANBUL: A PROPOSAL TO BUY THE STEAMERS OF İDARE-I MAHSUSA

Abstract: Though the issue of the Turkish straits, which is one of the most important issues of Russia's foreign policy throughout history, has taken a considerable place in the scientific literature, especially since it is almost impossible to access the Russian archives during the Soviet period, this issue, like many others, has not been sufficiently handled by Turkish researchers using Russian archives and many details of this issue could not be revealed as well. However, with the collapse of the Soviet Union and the access to Russian archives after the 90s, like many other issues, also for this issue historical details can be presented from Russian side. The writing of this article became possible thanks to the appearance of two documents in the archives of the Russian Fleet. The date of the archive documents is 1896 and they are the reports of the Russian Naval Attaché in Istanbul written to the main headquarter.

Key Words: Russia, Straits, Steamers of İdare-i Mahsusa