



Academic Akademik
Literature Literatür

The Journal of Sosyal Bilimler
Social Sciences Araştırmaları
Research Dergisi

AZİZİYE ZIRHLISI İSYANI

Selçuk SARI

Ordu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,
Tarih Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi

DOI : 10.29329/akalid.2024.619.5
Makale Geliş Tarihi : 25 Nisan 2023
Makale Kabul Tarihi : 25 Nisan 2023
Makale Sonuçlanma Tarihi : 19 Haziran 2023
Makale Yayım Tarihi : 29 Nisan 2024
Sayfa Aralığı : 102-122

Selçuk SARI, “Aziziye Zırhlısı İsyanı”, *Akademik Literatür Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (AKALID)*, C.1, S.2, Nisan 2024, s. 102-122.

Öz

1878’de Girit’te huzursuzluklar yeniden arttı ve yeni bir isyana dönüştü. Otorite ve güvenlik sağlamak amacıyla içinde Aziziye zırhlısının da yer aldığı bir filo Girit’e gönderildi. Suda Limanı’na demirleyen zırhlıda idari ve kişisel sebeplerden dolayı kaptan değişimi gerekti. Gruplaşmaların getirdiği gerginlikler ile birlikte gemide görev ortamı kalmamıştı. Otoriteyi sağlayabilmek için yeniden kaptan değişimine karar verildi. Fakat görev değişimi için gönderilen kaptan gemiye alınmadı. Böylece Aziziye zırhlısında isyan başladı. 1880’de gerçekleşen hadise iki ay kadar devam etti. Yaşananlar gemide subay olarak görev yapan Süleyman Nutki Bey’in hatıratında da yer bulmuştur. Mevcut belge ve bilgiler ışığında konu aydınlığa kavuşturulmaya çalışılacaktır. Olayın sebepleri, gelişimi ve sonucu, devletin hadiseye

yaklaşımı ve Osmanlı bahriyesindeki tesiri incelenecek ve dönemin deniz gücü konusunda bazı tespitler yapılmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Aziziye, Girit, Hatırat, İsyan, Zırhlı.

Aziziye Battleship

Abstract

In 1878, unrest increased again in Crete. A fleet, including the Aziziye ironclad, was sent to Crete to reestablish authority and security. A change of captain/commander was required due to administrative and personal reasons on the battleship anchored in Suda Port. With the tensions brought about by the groupings, there was no duty atmosphere on the ship. In order to provide authority, it was decided to change the commander. However, the commander sent for the change of duty was not taken on board. Thus, the revolt began aboard the Aziziye ironclad ("agitation" as the documents of the period describe it). The incident that took place in 1880 continued for two months. The events also took place in the memoirs of Süleyman Nutki Bey, who served as an officer on the ship. The subject will be clarified in the light of existing documents and information in hand. The reasons for the event and its developments and result, and the approach of the state to the event and its effect on the Ottoman navy will be examined and some determinations will be made about the naval power of the period.

Keywords: Aziziye, Crete, Ironclad, Memoir, Revolt

Giriş

İnsan topluluklarının bulunduğu ortamda bir takım hoşnutsuzluk, anlaşmazlık ve mücadelelerin yaşanması kaçınılmazdır. Sınırsızlık duygusu yaratan ve insan aidiyet duygusunu zorlayan deniz gibi bir coğrafyada, gemi gibi son derece sınırlı bir mekânda bu anlaşmazlıklar daha da kaçınılmaz hale gelmektedir.¹ Dünya tarihi gemilerde yaşanan isyanlarla doludur. Bu isyanların bir kısmı ticaret gemilerinde, önemli bir kısmı da askeri nitelikli

¹ Gemiler işlevlerini denizciler sayesinde yerine getirmektedir. Çalışılan iş ortamı kişinin performansını etkileyen en önemli unsurlardan birisidir. Denizcilikte içinde bulunulan gemi ve sahip olduğu imkânlar büyük önem arz etmektedir. Çünkü denizcilik bir yaşam biçimi ve gemiler de yaşam alanlarıdır. Günlük hayatta kişi hayatının bir bölümünü işine/işyerine ayırıp kalan bölümünü sosyal hayatına ayırabilmektedir. Ancak denizcilikte bu durum pek mümkün değildir. Zorlu koşullarda çalışmakta ve izole bir hayat yaşamaktadırlar. Bu sebeple gemi yaşamını hapisane hayatına benzeten denizciler olmaktadır (Ayrıntılı bilgi için bkz. Mert Akcanbaş, Kübra Uslu, "Gemi Adamlarında Stres, Tükenmişlik, Depresyon Düzeyleri ve İlişkilerinin İncelenmesi", *İş Sağlığı ve Güvenliği Akademi Dergisi (Açık Erişim)*, Sayı 1 (2022), c.5, s. 33-49.

gemilerde yani savaş gemilerinde yaşandı. İsyân hareketlerinin kimi ekonomik ve sosyal koşullardan kimi de politik-siyasi sebeplerden ortaya çıktı. Fakat gemilerde yaşanan isyanları temelde yaşam koşullarının tetiklediği görülmektedir. İnsan onuruna aykırı hareketler ve ırkçılık isyan faktörlerinden birisiydi. Örneğin Brezilya donanmasında yaşanan Kırpi isyanına (Revolta da Chibata) ırkçılık ve ağır cezalar sebep olmuştu.²

HMS *Drednought*'un 1906 yılında Kraliyet Deniz Kuvvetlerinde hizmete girmesi deniz gücü açısından çığır açtı. Güney Amerika Kıtası ülkeleri dreadnot edinme yarışına girdi. Arjantin ve Şili ile rekabet halinde olan Brezilya iki adet dreadnot siparişi verdi. Brezilya donanması dreadnotları teslim aldı fakat gemide görevlendirecek yeterli personeli yoktu. Her bir dreadnotta ortalama bin personelin görev alması gerekiyorken Brezilya donanmasında dreadnot başına ancak üç yüz personel düşüyordu. Donanma personeli sayı ve nitelik olarak yetersiz kalınca İngilizlerden destek alındı. Böylece komuta kademesinde İngiliz subayların yer aldığı bir personel grubu oluştu. İş açığını kapatmak için personele baskı ve ağır cezalar uygulanıyordu. Özellikle sık başvurulan kırbaç cezası çok tepki çekiyordu. Neticede 10 Kasım 1910'da Rio de Janeiro Limanında demirli olan *Sao Paulo* ve *Minas Geraes* dreadnotlarında isyan başladı. Donanmada uygulanan fiziksel ceza ve köleliğe son verilmesi istendi. İlâveten talepleri reddedilirse limanda demirli gemilerden şehrin topa tutulacağı iletildi. İsyân kısa sürede yayılmadan bastırıldı fakat etkisi Brezilya sınırlarını aştı. Görüldü ki düşmanı caydırması için alınan gemilerin topları kendi halkına da dönebiliyordu. Büyük hayallerle alınan dreadnotlar gözden düştü. Ardından sipariş verilen *Rio de Janeiro* dreadnotu da Brezilya hükümeti tarafından satışa çıkarıldı. Osmanlı Devleti'nde bu gemiye talip oldu. *I. Osman* ismi ile satın alındı fakat Osmanlı Devleti'ne teslim edilmedi.³

Yirminci yüzyılın başlarında Çarlık Rusya donanmasında yaşanan Potemkin isyanı da insanlık dışı muamelenin sonucuydu. 1905 yılında Çarlık Rusya'nın Karadeniz filosunda personelin yaşam koşulları çok ağırdı. Şiddete dayanan disiplin, ağır cezalar ve ast-üst çekişmesi isyanın çıkışında etkili oldu. Yönetim zafiyeti ideolojik yaklaşımların da etkisiyle isyana

² George Reid Andrews , “Black Political Protest in Sao Paulo, 1888-1988”, *Journal of Latin American Studies*, Sayı 24 (1992), s. 147-171.

³ Serhat Güvenç, *Osmanlıların Dreadnot Düşleri*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011, s. 19-30.

dönüştü. Politik ortamın da etkisiyle hareket büyüdü. İsyanın ateşi zırhlının mutfağından çıktı. Personelin yemeklerinde kullanılmak üzere *Potemkin* zırhlısına getirilen etler saklama koşullarına riayet edilmediğinden kurtlandı. Personelden bazıları duruma şahit oldu. Engellenmeye çalışılsa da tüm personel durumu öğrendi. Gemi doktoru etlerde incelemede bulundu. Neticede “*etler tuzlu su ile yıkandığında kurt kalma*z” diyerek tüketilmesine onay verdi. Doktorun kararı tepkiye sebep oldu. Bir kısım personel kararı protesto etti. Ardından protestocuların kaydı tutulmak istendi. Bu aşamada komutan ve askerler arasında yaşanan sürtüşmede isyan patlak verdi. İsyanın Rusya’nın Karadeniz filosunu tamamen sarma ihtimali komşu devletleri tedirgin etti. Osmanlı Devleti olası bir Boğaz teşebbüsüne karşı İzzettin vapurunu görevlendirdi. İlaveten Boğaz’ın belirli noktalarına topların yerleştirilmesine karar verildi.⁴

Birinci Dünya Savaşı sürecinde Alman donanmasında yaşanan Kiel isyanı ekonomik ve politik etkenlerin sonucu oluştu. ABD’nin savaşa iştiraki ile Birinci Dünya Savaşı’nın seyri değişmişti. Elde ettikleri bölgeleri terk etmek zorunda kalmak Alman ordusunu moral açısından çökertti. Buna karşılık Alman Deniz Kuvvetleri karşı harekete geçerek moral yükseltmek istedi. Siyasi otoritenin çekinik tavrı askeri yetkilerde tepki yarattı. Gemilerdeki monoton hayat, bıkkınlık veren talimler tahammül edilmez bir hal almıştı. Hükümet göz ardı edilerek harekât planlanırken isyan haberleri çıktı. Savaş ekonomisi nedeniyle aşırı çalıştırılan işçiler halk ile birleşti. Limanda bulunan gemilerde görevli askerlerinde katılımıyla hareket büyüdü. Toplumun öfkesi sokağa patladı. Yaşanan hadise Almanya’da sosyalist hareketin işine yaradı. Bu hareketin büyük desteğini alan gruplar büyük bir politik krizin oluşmasını sağladı. Silahlanan yirmi bine yakın asker şehre hâkim oldu. 30 Ekim’de 1918’de başlayan isyan 6 Kasım’a gelindiğinde bütün Alman şehirlerine yayıldı. Neticede Almanya’da Kayzer Wilhem görevinden ayrılmak zorunda kaldı.⁵

⁴ İlhan Ekinci, “Potemkin Zırhlısı İsyanı ve Boğazlar Meselesi”, *Toplumsal Tarih Dergisi*, Sayı 76 (2000), s. 39-49; Hasip Saygılı, “1905 Potemkin İsyanı ve Sultan II. Abdülhamid”, *FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, Sayı 7 (2016), s. 267-290.

⁵ Nesrin Sancak, “Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Donanması ile Alman Donanması Arasındaki İlişkiler”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2016, s. 83-85.

1921 Kronstadt isyanı da 1918-1920 yılları arasında yaşanan Rus İç Savaşı sürecinin sonucu olarak ortaya çıktı. Kronstadt'ın bir parçasını oluşturduğu Baltık Filosu, 1920 itibariyle her açıdan kriz içerisindeydi. Baltık bahriyelileri, gerçek bir filodan çok bir filonun kalıntıları arasında yaşayan bir grup insan görünümündeydi. Yaşanan iç ve dış gelişmelerden memnuniyetsizlik, demokratik yönetim talebi ve savaş ekonomisinin yıkıcı sonuçları askerin muhalefetine sebep oldu.⁶ Tüm bu koşulların etkisinde artık Kronstadtlı denizciler dizginlenemiyordu. 28 Şubat 1921'de Kronstadt İsyanı'nın politik ilkelerini oluşturan on beş maddelik bir önerge kabul edildi. Bolşevik yönetimi 5 Mart'ta denizcilere isyanı durdurup teslim olmalarını içeren bir ultimatom verdi fakat kabul görmedi. Denizciler kabul etmeyince 7 Mart'ta müdahale başladı fakat Bolşevik kuvvetler halkın da desteğini alan denizcilere karşı koyamadı. Bu süreçte Bolşevik kuvvetlerin içerisinde bulunan siyasiler halka propaganda imkânı buldu. Savaş komünizmi politikasından vazgeçildiği ve koşulların iyileştirileceği haberleri yayıldı. Bu yenilik haberleri, işçi ve köylülerin Kronstadtlı denizcilere sırtını dönerek hükümete yaklaşmasına neden oldu. Ardından başlatılan üçüncü saldırıda denizciler desteksiz kaldı ve 18 Mart'ta Kronstadt isyanı bastırıldı.⁷

1929 Büyük Buhranı da isyanları beraberinde getirdi. Tasarruf tedbirleri çerçevesinde askeri harcamalar ve askeri personel giderleri de azaltıldı. Mevcut maaş miktarının yetersiz olduğu halde bir de kesintilerin yapılmasıyla personel tepki gösterdi. 1931 yılında Şili donanmasında yaşanan isyan da dönemin sonucudur. Şili donanmasında personelin bir kısmı mevcut ekonomik koşullarda maaşların yüzde on azaltılmasından ve ek ödemelerdeki kesintilerden memnun değildi. Özellikle düşük rütbeli askerlerde tepkiye sebep oldu. Şili donanmasının en büyük gemisi olan *Latorre*'nin personeli durumu protesto etti. Gemi komutanına taleplerini ileten bir dilekçe verildi. Fakat komutan dilekçeyi görmezden gelerek üst makamlara iletmeyi reddetti. Duruma razı gelmeleri telkin edildi. Komuta kademesi erlerin taleplerine destek vermeyince erlerin tepkisi arttı. Neticede *Latorre* gemisinin mürettebatı harekete geçerek isyan başlattı. Maaş kesintisinin kaldırılması, ücretsiz kıyafet verilmesi, dış borç ödemelerini durdurup içeride halka destek olunması, halka tarım arazi tahsisi ile tarım

⁶ Merve İrem Yapıcı, "Kronstadt'tan Nep'e Uzanan Süreçte Batılı Güçlerin Sovyet Politikası", *History Studies*, Sayı 13 (2021), C. 6, s. 4-10.

⁷ Yapıcı, "Kronstadt'tan Nep'e Uzanan Süreçte Batılı Güçlerin Sovyet Politikası", s. 5-10.

üretimini artırılması ve ülkeye yatırım yapılması talep edildi. İsyan donanmanın tamamından destek görmedi. Diğer kuvvet birimleri de hükümet tarafında durarak isyana destek vermedi. İstedikleri ezici etkiyi yaratamadılar fakat olay deniz tarihinde dikkat çeken bir hadise olarak yerini aldı.⁸

1931 yılında İngiliz Kraliyet Donanması Atlantik Filosu'nun Cromarty Firth Üssü'nde yaşanan isyan da Büyük Buhranın tetiklediği bir hadiseydi. Invergordon İsyanı olarak tarihe geçen olayın sebebi kemer sıkma politikalarının donanmaya yansımaysdı. Dönemin İngiliz hükümeti ekonomik buhran sebebiyle bahriye personelinin maaşlarında indirim gitmişti. Sıkıntılı bir dönemde mevcut maaşlarında düşürülmesi personelde tepki yarattı. 15 Eylül 1931'de personel kesintiye tepki olarak ayaklandı. Personelin bir kısmı gemilerin baş kasaralarına toplandı. Limanda demirli gemilerin çapa zincirlerine asılarak gemilerin demir alıp ayrılmasına engel olundu. Bazı gemilerde otorite sağlansa da *Valiant*, *Rodney*, *Hood* ve *Nelson* kruvazörlerinde otorite sağlanamadı. Olayın haber alınması üzerine Atlantik Filosu derhal Invergordon'dan merkez üssü Portsmouth'a geri çağırıldı. İngiliz hükümeti olayın altında öncelikle siyasi faktörler aradı. İsyanın sosyalizm temelli olduğu şüphesi üzerine istihbarat teşkilatı da devreye girdi. Olayların ortaya çıkışı ve büyümesinde komutan Wilfred Tomkinson sorumlu tutuldu. İsyancılara göz yummakla suçlandı. Invergordon isyanı İngiliz donanmasının zafiyeti olarak kayıtlara geçti.⁹

Askeri tarihe bakıldığında bazı gemilerin de birden çok isyana sahne olduğu görülmektedir. Örneğin Yunan donanmasına ait *Averaof* zırhlısı görev sürecinde birkaç isyana sahne oldu. *Averof* Zırhlısı, dönemin güçlü gemilerinden birisi olarak; Balkan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı'nda Yunan donanmasının sancak gemisi olarak görev aldı. 1 Mart 1935'teki Venezelos yanlısı siyasi hareketlerde isyancılar tarafından kullanıldı. İkinci Dünya Savaşı'nda, eski olmasına rağmen, tekrar Yunan filosunun amiral gemisi oldu. Teknolojisinin artık eskidiği bu gemi muharebeye uygun değildi. Bu sebeple Yunan donanması başkanı *Averof*'un batırılarak kullanılmaz hale getirilmesini istedi fakat bomba infilak etmedi. *Averof*'un kap-

⁸ William F. Sater, "The Abortive Kronstadt: The Chilean Naval Mutiny of 1931", *The Hispanic American Historical Review*, Sayı 60 (1980), s. 239-268.

⁹ Christopher M. Bell, "The Royal Navy and the Lesson's of the Invergordon Mutiny", *War in History*, Sayı 12 (2005), s. 75-92.

tanı Damilatis, gemisinin imha edilmesine razı olmadı. 18 Nisan 1941 tarihinde isyan ederek *Averof* ile birlikte Yunanistan'dan ayrıldı ve gemiyi İskenderiye'ye getirdi. Ardından Hint Okyanusu'ndaki savaş filolarına katıldı ve uzun süre Hindistan'da kaldı. 13 Ekim 1941 tarihinde komünistler tarafından gemide bir isyana daha teşebbüs edilse de başarılı olamadı ve failer yakalandı.¹⁰

1. Osmanlı Bahriyesinde İsyân Hareketleri

Türk tarihinde karadaki askeri isyanlar ile ilgili çalışmalar mevcuttur. Fakat denizde/gemide yaşanan askeri isyanlar geri planda kalmıştır. Kaynak olarak başvurduğumuz çalışmalarda denizcilerin karıştığı bazı hadiseler yer verilmiştir. Fakat denizlerde yaşanan askeri isyanlara dair özel bir çalışma bulunmamaktadır. Avrupalı denizciler arasında isyanlar sıklıkla ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nde de her dönem askeri isyanlar yaşanmasına rağmen bahriyede durumun farklı olduğu ifade edilmektedir. Leventlerin reislerine son derece bağlı oldukları varsayımıyla denizlerde isyan hareketlerinin görülmediği yorumları yapılmıştır. Hatta deniz askerinin isyan etmek bir tarafa isyanların bastırılmasında ana faktör olarak kullanıldıkları ifade edilmektedir. Bu doğrultuda bazı kaynaklarda Osmanlı donanmasında isyan hareketine rastlanmadığı varsayımı dahi yapılmaktadır.¹¹

Bu noktada Kâtip Çelebi XVII. yüzyılda kaleme aldığı “Tuhfetü'l Kibâr Fi Esfâri'l Bihâr” eserinde dönemi ve öncesi hakkında önemli bilgiler vermektedir. Eser belirli bir isyandan bahsetmemiştir. Ancak gemilerde isyan ihtimali üzerinde de durmaktadır. Özellikle gemilerde istihdam edilen forsaların seçimine dikkat çekmektedir. “*Gemilerin kürekçisi müşakkar ola, yani Türk ve forsa karışık ola. Eski kapudanlar kürekçilerin iyisini seçüp, baştarda küreğine üç forsa üç Türk korlardı. Forsalardan çok sakınıla. İstanbul gemile-*

¹⁰ Maria Vasilikiotou (Meryem Batan), Savaşta ve Barışta Bir Yunan Gemisi: Averof-Yunan Kaynakları Üzerinden Bir Analiz, *Ankara Anadolu ve Rumeli Araştırmaları Dergisi*, ANKARAD, Sayı 6 (2021), s. 55, 80, 81.

¹¹ Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisadi Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2018, s.71-85; Emrah Safa Gürkan, *Sultanın Korsanları* (8.baskı), Kronik Yayınları, İstanbul 2022, s.216-218.

rinde de çok kâfir konmayup mirî kâfir defter ile gemilere dağıtıla. Bir gemide elli kâfire kapudanlar rıza verirler. Türk bildiği kadar kürek çektiği yeğdir; forsa ustalığına tamah olunmaya. Bugüne dek forsanın basıp gittiği gemiler sayısızdır” ifadeleriyle bir duruma dikkat çekmektedir. Kâtip Çelebi'nin ifadeleri, her dönemde donanmada isyan tehdidi olduğunun hatta yaşandığının göstergesidir.¹²

Denizde olmasa da denizcilerin başlattığı bazı olaylar da yaşanmıştır. Denizde isyan ile denizci isyanları yapısal olarak farklılık gösterse de örnekleri Osmanlı tarihinde de mevcuttur. 1770 Çeşme Baskınından sağ kurtulan denizci askerler, başıboş şekilde İstanbul'a doğru yola çıktıklarında bir isyanın fitili ateşleniyordu. Çeşme Baskınında yaşanan büyük kaybın üzerine karada da mağlubiyetler yaşandı, kayıplar verildi. Larga ve Kartal Muharebelerinde alınan yenilgi kıvılcım yarattı. Yaşananların müsebbibi olarak görülen III. Mustafa tahttan indirilmek istendi. Donanmadan birçok denizci, İstanbul sokaklarında günlerce terör estirdi. Yaşananlar İngiliz elçisi John Murray'ın raporlarına da yansdı.¹³

Bir diğer hadise 1772'de Beşinci Yeniçeri Ortası'nda bulunan Laz Denizciler ve Galata-Pera Muhafızı Akdenizli Kalyoncular arasında yaşandı. Akdenizli kalyoncuların ve onların hizmetinde görev alan birkaç Rum hizmetlinin, mahalle halkına yaptıkları uygunsuz hareketler Yeniçeri grubunda tepki topladı. Ardından iki grup birbirine girdi. Dört, beş bin asker Galata'ya toplandı. Limanda demirli gemilerin topları şehre doğrultuldu. Hatta zaman zaman ateşlendi. III. Mustafa olaya bizzat el koydu ve sorumlu görülen Rum hizmetliler idam edildi. Kalyoncular görevlerinin başına gönderildi. Buna rağmen mağduriyet duygusuyla taşkınlıklara devam ettiler. III. Mustafa'nın etkisiyle olaylar büyümeden bastırıldı.¹⁴

XIX. yüzyılda donanmanın Mısır Hidivliği'ne teslim edilmesi yine merkezi otoriteye karşı bir tavırdı. Siyasi temelli bir isyan olarak da nitelendirilebilir. Olaya sarayda yaşanan İngiliz-Rus hizipçiliği, siyasi entrikalar ve kişisel vehimler sebep oldu. II. Mahmut'un vefat haberi gemi personelini derinden etkiledi. Kısıtlı iletişim imkânları sarayda olan biteni öğrenmeyi

¹² Seda Çakmakcioğlu-Çetin Şan, *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan, Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr (Kâtip Çelebi)*, Kabalcı Yayınları, İstanbul 2007, s. 195.

¹³ Erhan Afyoncu, *Osmanlı İmparatorluğunda Askeri İsyanlar ve Darbeler*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2018, s. 285-286.

¹⁴ Erhan Afyoncu, *Osmanlı İmparatorluğunda Askeri İsyanlar ve Darbeler*, s. 287-288.

engelliyordu. Doğruluğu teyide muhtaç haberler de vehimleri artırdı. Fevzi Paşa ne yapacağına karar veremiyordu. II. Mahmut'un zehirlenerek öldürüldüğü ve devletin Ruslara teslim edileceği fikrine kapıldı. Donanma devre dışı bırakılıp Rusların İstanbul'u işgaline göz yumulacağı fikrinden kurtulamıyordu. Nihayetinde Fevzi Paşa kararını verdi. Kavalalı Mehmet Ali Paşa'ya bir mektup gönderdi. Osmanlı'yı kurtarmak için birleşme teklifinde bulundu. Ardından da donanmayı İskenderiye'ye götürdü. Hadise uluslararası boyut kazandı. Avrupa devletlerinin temsilcileri devreye girdi. Fevzi Paşa İskenderiye'de çok zor duruma düştü. Osmanlı subay ve denizcilerinin durumu da farksızdı. Mehmed Ali Paşa da artan ekonomik ve siyasi külfetlerden rahatsız olmaya başladı. Donanmanın kendisinde bırakılmayacağını da anlamıştı. Dış ve iç aktörlerin etkisiyle sorun çözüldü. Geniş planda uluslararası güçlerin etkisi görünse de dar planda iç politikada hizipleşme, kişisel çıkar ve hesaplaşma planlarının yansıması olarak tarihteki yerini aldı.¹⁵

Bu çalışmaya konu olan *Aziziye* zırhlısı isyanı 1877-78 Osmanlı-Rus harbi sonrası yükselen Girit Meselesinin¹⁶ bir parçası olarak ortaya çıkmıştır. 1878'de Girit'te ayrılıkçı isyanlar yeniden başlamıştı. Belirli aralıklarla görülen bu isyanlar karşısında Osmanlı idaresi, Rum halkına bazı tavizler vererek önlem almaya çalıştı. Bir süre sonra bu ayrıcalıklardan da memnun kalmayan Rumlar, tekrar isyan etti¹⁷. Kontrolü sağlamak üzere bölgeye bir filo gönderildi. *Aziziye* zırhlı fırkateyni de filoda görev alan gemilerden birisiydi. Görev esnasında gemi personeli arasında bir isyan yaşandı. Hadisenin varlığını az sayıdaki belgeden ve Süleyman Nutki Bey'in ha-

¹⁵ Ahmet Dönmez, "Babiâli'de Hizip Çatışmaları: Ahmed Fevzi Paşa'nın Osmanlı Donanmasını Mısır Valisine Teslimi Olayı", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, sy.40, s. 43-57, 2016.

¹⁶ Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul'un fethinin ardından başlattığı Akdeniz'de egemenlik kurma sürecinin son halkası, iki yüz yıllık bir gecikmeyle Girit oldu. İstanbul'un fethinden sonra ekonomik ve stratejik önemi bir kat daha artan Ada, XV. Ve XVI. yüzyıllarda sık sık Türk akınlarına uğradı. Ancak fetih amaçlı akınlar XVI. yüzyıl boyunca gerçekleşemedi. XVII. yüzyıla gelindiğinde Girit stratejik açıdan yeniden önem kazandı (Ayrıntılı bilgi için bkz. Ayşe Nükhet Adıyeko, *Osmanlı İmparatorluğu ve Girit Bunalımı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 12, 13, Ankara, 1999).

¹⁷ Hasan Ali Cengiz, "Halepa Fermanı ve Sonrası Girit'te Yapılan Düzenlemeler", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Sayı 16 (2018), C.. 8, s. 74-89.

tıratından¹⁸ öğreniyoruz. Nutki'nin seyir zabiti olarak görev yaptığı ve yaklaşık 500 er ile 30 subayın bulunduğu Aziziye, 1879 yılı başında Girit'in Suda limanına geldi.¹⁹

Süleyman Nutki'nin kendisi de gemi personeli arasında bulunuyordu. Süleyman Nutki Osmanlı askeri denizcilik tarihinin önemli yazarlarından biridir. Konumuzu teşkil eden hadisenin oluşum, gelişim ve sonucu hakkında ayrıntılı bilgiler vermektedir. Mevcut bilgiler arşiv belgeleriyle teyit edilerek olay anlaşılmaya ve anlatılmaya çalışılmıştır. Arşiv belgelerinde Osmanlı yetkilerinin olayı açık bir isyan olarak nitelendirmediği görülmektedir. Daha ziyade bir galeyan olarak adlandırarak bunu hizmet içi askeri huzursuzluk olarak ele aldığı görülüyor. Bu durum da birçok sorunla uğraşılan dönemde hadiseyi büyütmeden kapatmaya gitmek istenilmiş olabileceğini akla getiriyor. Mevcut belge ve bilgiler ışığında yaşanan bu olay üzerinden genelde dönemin askeri yapısı özelde Osmanlı donanmasının bir yönü anlamaya ve aydınlatılmaya çalışılacaktır.

2. Aziziye Zırhlısı'nda İsyan Süreci

Süleyman Nutki Bey hatıratı gemilerdeki yaşam şartları ve dönemin bahriyesi hakkında önemli bilgiler içermektedir: *“Gemilerde disiplinsizlik hat safhadaydı. Farklı kaptan tayinleriyle disiplin artırılmaya çalışılıyordu. Gemilerde isyan çıkmaktaydı. İstedikleri kaptan görevlendirilmemesi, görev beğenmeme gibi sebeplerle ayaklanmaktaydılar. Askerin eğitimi zayıftı. Yemekler düzgün değildi. Yatakhaneler uygun değildi. Ne yelkenle ne de motorla gidemeyecek gemiler savaş gemisi diye gezdiriliyordu. Yüz kişilik gemilere 150-200 kişi bindirilirdi. Ast-üst ilişkisinde baba oğul hitapları kullanılırdı. Abdülmecid döneminin eseridir. Padişahın as-*

¹⁸ Hatırat ve günlükler resmi belgeleri dengeleyen gayri resmi belgeler olarak nitelenmektedir. Resmi evraklara yansıyan ifadelerin arkasında yaşanan gerçekleri görmemizi sağlayarak dengeyi sağlayabilmektedir. Dengeleme yanında deneyim aktarımını da sağlar. Ayrıntılı bilgi için bkz. “Askeri Tarihçiliğin Gayri Resmi Kaynakları: Asker Anıları ve Günlükleri” ed. Cevat Şahin-Gültekin Yıldız, *Osmanlı Askeri Tarihini Araştırmak: Yeni Kaynaklar Yeni Yaklaşımlar*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2012, s. 92.

¹⁹ Süleyman Nutki Bey 1854 yılında İstanbul'da doğdu. Deniz Binbaşısı Seyfi Mehmet Bey'in oğludur. 1867 yılında Bahriye Mektebi'nde eğitime başladı. 1875'te donanma da görev almaya başladı. Askeri ve sivil denizcilik adına kıymetli çalışmaları vardır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Korkmaz, "Aydın ve Müteşebbis Bir Bahriye Subayı: Süleyman Nutki Bey'in Hayatı (1854-1924) ve Eserleri", *Türk Savaş Çalışmaları Dergisi*, Sayı 2 (2021), s. 174.

kerlere oğul, askerin üstüyle birbirine baba-oğul hitaplarında bulunarak manevi bir bağ kurulmaya çalışılmaktaydı. Otorite boşluğu bu şekilde bir nebze giderilmeye çalışılıyordu. Bahriye teşkilatı amiralleri arasında şahsi kin ve çekememezlik mevcuttu”. Süleyman Nutki Bey’in yansıtmaya çalıştığı genel vaziyet, Aziziye zırhlısı ortamına ve hadisenin temel gerekçelerine işaret etmekteydi.²⁰

Aziziye zırhlısında bir isyanın ortaya çıkış süreci Süleyman Nutki’nin notlarında ayrıntılı olarak aktarılmıştır. Buna göre olayın ortaya çıkışı Aziziye zırhlısında süvari değişimiyle başladı. Aziziye zırhlısı, Girit’te bulunduğu süreçte birkaç defa süvari değişimi yaşandı. Hepsi de görev süresince memnuniyet yaratmıştı. Zor koşullara rağmen verimli bir görev süreci yaşanmıştı. Hiçbirisi personele kalp kırıcı bir söz etmemiş, davranış sergilememişti. Görev değişimlerinde de gidişleri üzüntü yaratmıştı. 1880 yıl başlangıcına kadar Aziziye zırhlısında emir ve kumanda sorunu yoktu. Bu dönem oldukça verimli ve keyifli bir süreç olarak aktarılıyordu. Süvari Rıza Bey ile Süvari Mehmet Bey’in görev değişimi her şeyi değiştirdi. Süleyman Nutki Bey’in ifadesi ile “eski günler aranır oldu”.²¹

Mehmet Bey’in *Aziziye* fırkateyninde görevlendirildikten sonra yaşananlar resmî belgelere de yansımıştır. *Aziziye* Fırkateyni’nde yaşananları hatıratan öğrendikten sonra arşiv belgelerinden de bilgi alındı. Hatıratların öznel eserler olması ve taraflı ele alınması ihtimali de göz önüne alınarak anlatımlar belgeler ile desteklendi. Osmanlı Devleti’nin olaya bakışı, yaşananların resmi kaynaklara yansımaları da incelendi. Belgeler, olaydan Girit Ceziresi’nde bulunan *Aziziye* fırkateyni mürettebatından küçük zabitan ile neferatın dahil olduğu asilik derecesinde vuku bulan bir hadise olarak bahsetmektedir.²²

Belgelere göre olaylar şöyle başlıyordu: Bir grup asker Mehmet Bey’in *Aziziye* zırhlısına süvari tayin edildiğinin ikinci günü kaptana/komutana bir tezkere sunmuşlardı. Tezkerede subaylar önceki süvari Rıza Bey’den

²⁰ Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey’in Hatıratı*, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2003, s. 42-45

²¹ Süvari Rıza Bey’i, “*narin ve çelebi olmakla beraber geminin harekât düzeni konusunda parlakıyıcıydı. Her iş başında bizzat hazır bulunur ve sabah yoklamalarında genel görev dağılım defteri koltuğunda olduğu halde gelip hastaları ayırır ve yerlerine ihtiyat efrat yerleştirilip genel eğitimlere sekte vermezdi*” şeklinde tanıtmaktadır. Bkz. (Bal, 2003, 42-45)

²² Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), İrade-i Dahiliye (İ.DH.), 811/3/3, 17/Ş/1297 (25 Temmuz 1880)

bahsetmekte ve onun zamanında aşırı disiplin ve baskıdan çaresiz kaldıklarından şikâyet etmekteydi. Kendilerinin darp edildiğine ve çeşitli zahmetlerde bırakıldıklarına dair şikâyetleri de vardı. Bunun üzerine yeni süvari Mehmet Bey durumu soruşturmak için harekete geçti. Ancak bu durumun Osmanlı belgelerine yansımaları farklıydı. Belgeler askeri disipline dikkat çekerek Mehmet Bey'in sorumsuz davrandığını ifade ediyordu. Sözde soruşturmanın maksadı suçu önlemek değil askerin gönlünü kazanıp taraftar toplamaktı. İlaveten Mehmet Bey'in "tayinci" olmasına işaret ederek askeri serbest bıraktığı ve bu durumun da düzensizliğe sebep olduğuna işaret ediliyordu.²³

Görev süresince sadece üç kere askere top talimi ettirildiği iki kere de genel talim yapıldığı belirtiliyordu. Öncelikle düzensizlik yaşanmakta, topbaşı emri verilmesine karşın personel itaatsizlik ederek emre uymamaktaydı. Seferberlik kurallarıyla uyuşmadığı ve askerin eğitim faaliyetlerine önem verilmediği görülmekteydi. Bütün bunlara ilave olarak askerin-personelin gemi dışına çıkışları artmıştı. Sabah yoklamasının ardından asker serbest bırakılmaktaydı. Günlük bir defa yapılması gereken çamaşır yıkama izni günde üçe çıkarılmıştı. Her bölükten 4-5 kişi toplamda 25-30 kişilik gruplar halinde günde üç grup çamaşıra çıkarılmaktaydı. Sefer üzerinde olan bir savaş gemisi olmasına karşın verilen izinler ve yapılan uygulamaların disiplini hayli zayıflattığına dikkat çekiliyordu.²⁴

5 Ramazan 1296 tarihli (23 Ağustos 1879) Şurayı Bahri tarafından verilen mazbataya ek olarak altı maddeden oluşan bir fezleke hazırlanmış ve Aziziye'de yaşanan isyana dâhil olanları ayırmak için bir divanıharp mahkemesi oluşturulmuştu. Fezlekeye göre komutana-süvariye yöneltilen ithamlar şunlardı; birinci maddesinde, gemiye süvari tayin olunduğunun ilk gecesinde kendisine taraftar toplamak adına karşısına çıkan ilk fırsatı değerlendirmiş ve bir grup askerin şikâyeti üzerine harekete geçmişti. Askerlerin iddiası daha önceki komutan Rıza Bey'in kendilerine eziyet ettiğine yönelikti. Sözde soruşturma yapmak adı altında Rıza Bey'e usul-erkana aykırı gayri ciddi bir tavır sergilenmesine sebep olmuştu. İkinci madde de gemide serbestiyet ve oyun müsaadesi vererek askeri âdâb ve ahlakını bozmuştu. Üçüncüsü; askerden askeri harp kanunlarına muhalif olanları korumuş, eylemde bulunup ceza alanları affederek müsamaha göstermiş

²³ BOA, İ.DH. 811/3/3, 17/Ş/1297 (25 Temmuz 1880)

²⁴ BOA, İ.DH. 811/6/1

ve nizamı ihlal etmişti. Dördüncüsü; rütbesine ve kanuna aykırı davranarak askeri düzene halel getirmişti. Beşinci madde; geminin malzeme ve eşyalarından israf yapmıştı. Altıncı madde; süvarilik süresi olan beş buçuk aylık sürede asker için gerekli eğitim ve talim uygulanmamıştı.²⁵

Osmanlı resmî belgelerinde ve divanîharbe verilen fezlekedeki suçlamalara karşın Süleyman Nutki Bey belgelerin yazmadığı başka sebep ve şartlara dikkat çekmekteydi. “*Fırkateynde beş yüz küsur er, otuz subay bulunmaktaydı. Subayların büyük bir kısmı alaydan yetişenlerdendi. Bazı rütbeliler askerlik ve askeri terbiyeden habersizdi. Erlerin yarısı rediflerden oluşan yaşlı ve bazıları sakallı gemicilerdi. Çoğunluğu on iki sene askerlik yapmış eski karacı erlerden geri kalanlardı. Artık işten değil canlarından yıldırılmışlardı. Savaşın bitimi üzerine biran evvel evlerine dönmeyi düşünüyorlardı. Artık gemide kaldıkları her günü ve yapılan talimi fazladan yorgunluk olarak görüyorlardı*” ifadeleriyle personelin durumunu ve ruh halini aktarmaktadır. Süleyman Nutki’ye bu gruba eğitimlik yapmak görevi verilmişti. Askeri fikir ve uzmanlıklarında kullanılan bilgiler de subaylara o derecelerde bıkkınlık vermiş ve fırsat düştükçe şikâyette bulunmuşlardı. İlerleyen süreçte bazı siyasi gelişmeler neticesinde görev değişimleri yaşanmış ve eski süvari yeniden tayin edilmişti.²⁶

Süleyman Nutki, Rıza Bey, Rıza Bey’in özel sebeplerle uzaklaştırılıp (tayin edilip) yerine Mehmet Bey’in vekaleten süvariliğe atanmasından sonra gelişen olayları şöyle nakletmektedir; “*Rıza Bey’in uzaklaşması üzerine Mehmet Bey gelip kaç kamarasına içki sofrasını kurdu. Vekaleten atandığı görevi asaleten üstlenmeyi amaçlamaktaydı. Kendine taraftar toplamak için taraf olacağını düşündüğü askerleri, çavuşları ve nüfuzlu alaylı subayları da sofrasına davet etti.*²⁷ *Süvari Bey’in tuttuğu yolda devam etmesinin tehlike yaratacağı aşıkardı*”. Açıkça kaptanın-komutanın karşısında yer aldığı anlaşılan Süleyman Nutki birkaç defa bu tehlikeyi ima ettiğini ancak süvarinin bir cevap vermeye tenezzül etmediğini belirtmektedir. Ona göre fırkateynin dahili düzeni ve askerinin onuru zarar görmekteydi. Günlük eğitimlere son verilmişti. Askeri hiyerarşi tamamen bozulmuş ve üst-ast ilişkisinde emirler dinlenmez olmuştu. Serbestiyet o kadar artmıştı ki asker gece dahi istediği gibi gemi dışına çıkabilmekteydi. Sivil kıyafet serbestisi olduğu gibi kostümlerle orta oyunu

²⁵ BOA, İDH. 811/3/3, 17/Ş/1297 (25 Temmuz 1880)

²⁶ Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey’in Hatıratı*, s. 42-45.

²⁷ Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey’in Hatıratı*, s. 43,44.

dahi sergilenmekteydi. Süvari Mehmet Bey'in takdirini toplayan bu gösterilerde alkolün ve alkışların etkisi askeri nizama aykırı davranışları daha da teşvik etmekteydi. Olayın çıkışından önce gemide devam eden bu kurallara aykırı ve olağandışı durum dışarıya bildirilmeye çalışılmıştı.²⁸

Mehmet Bey'in vekaleti iki ay kadar devam etmişti. Bu sırada Rıza Bey de İstanbul'dan Aziziye'ye geri dönmüştü. Fakat asker Süvari Mehmet Bey'in devam etmesini talep ederek Rıza Bey'in geri dönmesini istemiyordu. Âsâr-ı Tevfik gemisinin filikasıyla Aziziye'ye gelen Rıza Bey gemiye alınmayarak geri gönderildi. Olaylar üzerine durumu fark eden Akdeniz Filo Komutanı Giritli Hüseyin Paşa hemen gemiye gelmişti ancak iş işten geçmişti. Mehmet Bey sessizliğini korumuş ancak yandaşları olan ve fikren zehirlenmiş askerlerin ileri gelenleri kararlıydı. Fikir birliği içinde kararlarının kesin olduğunu ve Mehmet Bey'den başka süvari istemediklerini söylüyorlardı. Süleyman Nutki Bey bu meselede Hüseyin Paşa'yı da itham etmekteydi. Konuyu halletme konusunda kendisinin "isteksiz" davranıldığından şikayetçiydi. “*Hüseyin Paşa olayın üzerine giderek araştırılmasında ısrarcı olmadı. Bir kez dahi beni yanına çağırarak bilgi almadı. Tavırlarından Süvari Mehmet Bey'in kalması yanlış olduğu anlaşılıyordu*” demektedir. Bu durumda Mehmet Bey'i kayırdığına dalalet getirilmiştir.²⁹

Süleyman Nutki, hatıratında olay karşısında kendisinin hareket tarzını da anlatmaktadır. Birkaç *sefine emini* ile fikir birliği sağlamıştı. Onlar vasıtasıyla personel içinden haber alabilmiş ve gerektiğinde kendince uyarılarda bulunmuştu. Bu süreçte hiçbirinden hakarete maruz kalmadığını ifade etmektedir. Nutki'ye göre; onları fikirlerinden döndürmek de mümkün değildi. Gerçek anlamda hadiseyi durdurmaya çalışan askerler az da olsa mevcuttu. Buna rağmen halen durumu körükleyenler de mevcuttu. Bu karmaşada masum ve tarafsız olanları da ayırt etmeye fazla imkân yoktu. Özellikle ismini vermediği üç alaylı yüzbaşısıya değinmekteydi. Bu kişiler her fırsatta isyancı askerlere cesaret vermekteydi. Bir seferinde İkinci bölük erlerinden büyük bir kısmı Âsâr-ı Tevfik'e nakledilmeyi kabul etmişken tabur yüzbaşısı etki ederek vazgeçirmişti.

Süleyman Nutki gemide kendi pozisyonuna da açıklık getirmişti. “*Vazifemi yapmaya çalıştım. Her gün gemide meydana gelen olayları ayrıntılı olarak yazıp imza eder ve masa üzerine koyarak subaylardan bu olaya şahit olanların imzalamama-*

²⁸ Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey'in Hatıratı*, s. 43,44.

²⁹ Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey'in Hatıratı*, s. 45,46.

sını teklif eder ve bu şekilde imzalanan tutanakları sakladım. Bana bu hususta yardım eden ve işimi kolaylaştıran Külahçı demekle meşhur Saadettin Kaptan idi. Alaylı subaylar dışındakiler ve katipler benim tanzim ettiğim tutanağı imzalıyor, çarkeçılar tamamıyla tarafsız duruyorlardı. Ateşçiler ve kömiürcülerde güverte askeri- nin bu hareketine katılmıyorlardı. Başçarkeçi Hasan Bey ve Çarkeçi Deli Hüseyin Bey ileriyi düşünen ve düzen taraftarı şabıslar arasındaydılar. Subaylardan bazıları askerin gösterdiği vahşet ve şiddetten korkarak gece yatarken bile kamaralarını kilit- lemeye mecbur oluyorlardı” ifadeleriyle gemi atmosferini aktarmaktadır.³⁰

Bunun üzerine olaylara bir son verebilmek için Süvari Mehmet Bey, ge- miden karaya çıkarılıp Âsâr-ı Tevfik süvarisi Arif Bey ile görev değişimi yapıldı. Bu değişme ve tayin, askeri yatıştıracağı yerde bir derece daha öf- kelerini şiddetlendirdi. Hepsi gemiden çıkmamaya yemin ettiler. Hatta başka geminin filikasıyla gelen tayınatı geri gönderiyor, gemiye girmek isteyen diğer gemi erlerine de baltalarla saldırılıp içeri alınmıyor, araya gi- rilmesiyle tayinat gemiye zar zor çıkarılabiliyordu. Nutki’ye göre bu ihtila- lin gerektirdiği kanûni cezalardan kurtuluş olmadığı kesindi. Her fırsatta er veya subay olsun, personele nasihat edip ihtilalci gruptan ayrılmaları telkin edilmekteydi. Süleyman Nutki, İkinci Çarkeçi Hasan Bey ile birlikte bu süreci yürüttüklerini ifade ediyor. Fakat “Mehmet Bey’in grubunun daha kuvvetli işlediği, hatta yandaşlarına maddi destekten de kaçınma- maktaydı” diyerek kendi telkinlerinin başarısız oluşunun sebeplerini izah etmişti.³¹

Durumun yarattığı tehlike üzerine İstanbul’dan müdahale geldi. İzzettin vapuru, gemideki mevcut redifleri alarak yerlerine yeni personel gönder- mekle görevlendirilmişti. Fakat redifleri gemiden çıkarmak mümkün ol- mamıştı. Dışarı çıkmadıkları gibi silahla da karşı koyacaklarını [müdafaa edeceklerini] iletmışlerdi. On beş gün geçmiş olmasına rağmen tek bir kişi ikna edilemedi. Tek vücut olarak ayak diremeleri üzerine İzzettin va- puru İstanbul’a geri döndü. Kısa süre sonra yeniden müdahale edildi. Bu sefer başarılı olundu. Bütün fırkateyn subayları gelmiş ve hepsi gözetim altında İstanbul’a çağrılmıştı. Süleyman Nutki, iki ay süren ihtilalin bütün

³⁰ Süleyman Nutki’nin gemideki olayları ayrıntılarıyla kaydedip imzalattığı evraklar ne ya- zık ki bulunamamıştır. Süleyman Nutki Bey bu evrakların taşınma sürecinde kayboldu- ğunu ifade etmektedir. Mevcut arşiv belgeleri üzerinden olay aktarılmaya çalışılmıştır (Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey’in Hatıratı*, s. 46).

³¹ Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey’in Hatıratı*, s. 47.

evrelerini günlük olarak düzenlediği tutanaklara yazıp anlatmıştır. Özellikle Arif Bey'in süvari tayininden sonra daha ayrıntılı bir şekilde yazılmasında Arif Bey'den de yardım gördüğünü ifade ediyor.³²

İstanbul'a gelinceye kadar otuz yedi sayfadan oluşan bir fezleke hazırlamıştı. Altını mühürleyip söz konusu tutanağa ekleyerek İstanbul'a ulaştığında liman kumandanı olan Bozcaadalı Hasan Paşa'ya takdim etmiştir. Hasan Hüsnü Paşa'nın emri ile fezleke bütün subayların önünde okunmuştur. Bunun altını tasdik edenler ile tasdik etmeyenler ayrı ayrı gemilerde tutuklanıp, evrak divâniharbe havale edilmişti. Süleyman Nutki, kıçtan kara Taif vapuru'nda, mahkemenin devam ettiği 39 gün boyunca kalmıştır. Bu fezlekenin divâniharp yargılamalarında çok önemli olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü Süleyman Nutki divâniharp kararının bu fezlekeyi imza edenlerin beraati ve imza etmeyen bütün askerlerin de yargılanması ve cezaya çarptırılmasından ibaret olduğunu yani fezlekeyi imzalayanları mahkemenin isyancı olarak kabul etmediğini belirtmiştir.³³

Yargılama sürecinde olayların merkezinde olduğu anlaşılan Süvari Mehmet Bey'in Aziziye fırkateyni öncesi görevlerinin de gündeme geldiği görülüyor. Hatırat ve belgelere bakıldığında parlak bir mazisi de bulunmuyor. Suda Tersanesi'nde *Orhaniye ve Mesudiye* zırhlı fırkateynleri süvariliklerinde bulunduğu esnada yolsuzluk ve hırsızlık iddiaları artmaktaydı. Depolarda bulunan malzemelerin özel işlerinde kullanıldığı iddia edilmişti. Saç tabakaların ve boya bidonlarından eksilenlerin olduğu anlaşılınca soruşturma yapılmış, soruşturmada sivil esnafa satılarak kar elde edildiği anlaşılmıştı. Gemilerde boyaların aşırılması ve 100 kuruş hesabıyla zimmetine 37450 kuruş geçirdiği, olaya karışanların içinde olduğu, müsamaha gösterdiği ifade edilmişti. Olayın içinde olanlara bir buçuk yıldan dört buçuk yıla kadar pranga cezaları verilmişti.³⁴

İsyana karışanlar içerisinde "Mirliva Mehmet Bey, Tarabyalı Mehmet Bey, Süvari Mülazim Ali Kâmil Efendi, Süvari-i sani İsmail Kaptan, Çarkçı Mehmet Bey, Edhem Kaptan, Tabur başı Mustafa'nın" suçlularının daha büyük olduğu ifade edilmektedir. Yine bir grup askerinin de isimleri zikredilerek ağır şekilde cezalandırılması talep edilmiştir. Redif Kara

³² Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey'in Hatıratı*, s. 47, 48.

³³ Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey'in Hatıratı*, s. 48.

³⁴ BOA, *İDH*. 811/4/1-3, Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA) Sâdaret Resmî Mâruzat Evrak ı(Y.A.RES.), 4/35/1, 8.R.1296, (26 Ağustos 1879).

Ali Parsun (?), Sürmeneli Mehmet Çavuş (muvazzaf), Akçaabatlı İsmail Çavuş, Redif Rizeli Mehmet Çavuş, Bartınlı Mustafa Çavuş, Nefer Oflu Ali (muvazzaf), Ereğlili İbrahim Efendi, Sürmeneli İsmail Onbaşı, Rizeli Ali Onbaşı, Redif İnebolulu Mustafa Çavuş, Trabzonlu Ahmed Onbaşı (muvazzaf), Tonyalı Hızır (yedek bölük), Tonyalı Hasan Çavuş (muvazzaf), Karasulu İbrahim Çavuş, Redif Ünyeli Mehmet Çavuş, Amasralı Hüseyin Onbaşı, Redif Fatsalı Ahmet Çavuş, Ünyeli Mahmut, Sürmeneli Ali (yedek bölük) Rizeli Mehmet, Redif Ali Kemal Çavuş, Büyükdereli Mehmet Çavuş (muvazzaf), Gülpazarlı(?) Mustafa Çavuş, Rizeli Osman Onbaşı'nın" isyanda etkisi olduğundan cezalandırılmaları talep edilen askerler listesinde yer aldılar. Diğerlerinden ayrı olarak bu iki grubun galeyandaki rolüne özellikle değinilmiştir.

Kurulan divaniharpte tanıkların ifadelerine de başvurulmuştu. Hadiseye karışan personelin, Miralay Gürünlü Mehmet Bey, Bahr-i Sefid'te görevli Mülazım Şükrü Efendi, Serçarkçı süvari vekili ve ikinci süvarisi de dahil personelin ifadelerine yer vermektedir. Süvari Muvazzaf Binbaşı Mehmet Bey ile İkinci süvari İsmail Kaptan, askeri başıboş bırakmaktan suçlu görülmüştür. Süvari Mehmet Bey görevden uzaklaştırılmıştır. Olaya karışan diğer personel kırkar yıl hapis ve kürek cezalarına çarptırılmıştır. Hapis ve kürek cezalarının tersanece uygulanması kararlaştırılmıştır. Bütün bu yüksek cezalara karşın ilerleyen süreçte Miralay Mehmet Bey ve Kaymakam Aziz Bey'in bağışlanmayı talep ettikleri görülmektedir. Zor durumda olduklarını ve mazeretlerini içeren bir dilekçe ve belgeler Bahriye Nazırı Hasan Paşa'ya sunulmuştur.³⁵

Gemi subaylarının çoğunun dokuzar ay hapsi ve bir süvarinin görevden uzaklaştırılması diğer bahriye mensupları üzerinde derin etki yarattığı anlaşılmaktadır. Divaniharp kararlarında Süleyman Nutki Bey'in raporunun etkili olduğu dedikoduları kendisinden çekinilmesine sebep verir. Hiçbir süvarinin Nutki'yi gemisine kabul etmek cesaretine sahip olmadığı dedikoduları ortaya çıkmıştır. Halbuki Bozcaadalı Hasan Paşa ve askeriyede disiplinin artması taraftarı otoriter kişilerin mevcut cezalardan memnun oldukları ve Süleyman Nutki'nin güven kazandığı görülmektedir.³⁶

Süleyman Nutki, isyana karışan ve hapsedilen kişiler ile görev sürecinde birkaç defa görüşüğünü söylemektedir. "*Muhbir-i Sürur Fırkateyni Seyir*

³⁵ BOA, İ.DH. 811//5/1; BOA, İ.DH. 811/6/1.

³⁶ Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey'in Hatıratı*, s. 48.

subaylığından divanharp Dairesi'ne üye tayin olundum. Daire Camialtı Meydanı'na bakan ahşap binada idi. Bir seneden fazla burada kaldım. Bu müddet zarfında terhis olunan redifler içindeki Aziziye ihtilalinin elebaşları ve taraftarları tutulup üç sene mahkûm olarak hâpishaneye atılmıştı. Sent Pavlo Zindanının kalıntılarından olan bu hâpishaneyi görev gereği ziyaret ettim. Aziziye ihtilalcilerini gördükçe, kendilerine düşüncelerimde yanılmadığımı söyleyerek cezalarına rıza göstermelerini söyledim” şeklinde ifade etmektedir.³⁷

Sonuç

Aziziye zırlıslı isyanı (galeyanı), Süleyman Nutki Bey'in hatıratında saklı kalmış bir hadise olarak karşımıza çıkmıştır. Olay ile ilgili Osmanlı arşiv belgeleri yok denecek kadar azdır. Onlar da resmî belgelerin yazışma usul ve üslubu arasında sükût etmiş gibidir. Askeri tarihimizde karalardaki isyan hareketleri konusu hayli ele alınmış olmasına karşın denizlerde isyan ve denizci isyanları konusuna değinilmemiştir. On dokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru yaşanan Aziziye isyanı (galeyanı), bahriye teşkilatı özelinde bürokratik yapının genel durumunu yansıtmaya bakımdan da değer taşımaktadır. Gemi ve personel savaş pozisyonundadır ve devletin güç ve otoritesini temsil ile Girit'te hâkimiyet sağlamaları beklenmektedir! Ancak kendisi kontrol dışı kalan gemide olaylar iki ay sürmüş ve birkaç teşebbüs ile ancak kontrol altına alınabilmiştir. Osmanlı bahriyesinde yaşanan böyle bir olay devletin elini güçlendirmek beklentisinin aksine zafiyet algısı yaratmış olmalıdır.

Denizlerde donanma gezdirmenin maddi ve manevi misyonları vardır. Dünyada donanma yarışının devletlerin gövde gösterisi haline geldiği bir dönem yaşanıyordu. Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu ekonomik ve politik koşullarda bu misyonu desteklemesi zordu. Teknik ve personel açısından yetersiz, idari açıdan sıkıntılı bir yapının böyle bir etki yaratması da beklenemezdi. Osmanlı donanmasında yaşanan bu hadise bir açıdan malûmun ilamıydı. Teknik, idari ve personel kaynaklı sorunlar artmakta, bahriye teşkilatının içinden teknolojik yetersizlik eleştirileri yükselmekteydi. Askeri eğitim ve disiplin zayıftı. Askeri yapıda oluşan alaylı-mektepli ayrımı personeli ayrıştırmaktaydı. Gemilerde yaşam alanlarının durumu şartların gerektirdiğinden çok uzaktır.

³⁷ Nurcan Bal, *Süleyman Nutki Bey'in Hatıratı*, s. 50,51.

Personelin ekonomik durumu kötüdür. Günlük yaşamlarını dahi sürdürmekte zorlandıkları görülmektedir. Bir kısım personel gemilerin depolarındaki malzemeyi piyasaya satmakta veya kendi ihtiyacında kullanmaktadır. Mevcut durumun üzerine yaşanan bir dizi olumsuz hadise sürece noktayı koymuştur. Uzun hâkimiyet yıllarında “iktidar sembollerine” değer veren padişah için mevcut şartlardaki bahriyenin bu amaca hizmet etmekten hayli uzak olduğunu gördüğü söylenebilir. Aziziye isyanı (galeyanı) ve bunun gibi olayların, temkinli ve şüpheli olarak nitelenen Padişah üzerinde nasıl bir psikolojik etki yarattığını bilemiyoruz. Ancak olayın akabinde yaşanan bazı hadiseler ile birlikte bakıldığında sonuçları netleşmektedir. Dönemin bahriye nazırının değiştirilip, ilerleyen yıllarda eleştirilere sebebiyet verecek olan donanmanın bir kısmının Haliç’te tutulma sürecinin bir parçası olduğu şeklindeki yorumlar daha fazla anlam kazanmaktadır.

Kaynakça

Osmanlı Arşivi Arşiv Kaynakları

İrade-i Dahiliye (İ.DH): 811/65510, 811/65510/4, 811/65510/6, 811/65510/7, 811/65510/8.

Sâdaret Resmî Mâruzât Evrakı (Y.A.RES.): 4/35/1.

Kaynak Eserler

Kâtip Çelebi, Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr (Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan), haz. Seda Çakmakcıoğlu ve Çetin Şan, Kabalcı Yayınları, İstanbul 2007.

Süleyman Nutki Bey’in Hatıratı, haz. Nurcan Bal, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Müdürlüğü, Yayınları, İstanbul 2003.

Araştırma ve İnceleme Eserleri

ADIYEKE, Ayşe Nükhet, *Osmanlı İmparatorluğu ve Girit Bunalımı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1999.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1992.

AFYONCU, Erhan, *Osmanlı İmparatorluğunda Askeri İsyânlar ve Darbeler*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2018.

EROL, Burak Gani, “Osmanlı Öncesi Türk Denizcilik Faaliyetleri”, *Hunlar'dan Günümüze Türk Askeri Kültürü (4. Baskı)*, ed. A. Sefa Özkaya, Kronik Kitap, İstanbul 2021, s. 314-332

GÜRKAN, Emrah Safa, *Sultanın Korsanları (8.baskı)*, Kronik Yayınları, İstanbul 2022.

GÜVENÇ, Serhat, *Osmanlıların Drednot Düşleri*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011.

KÜTÜKOĞLU, S. Mübahat, *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisadi Yapısı*, TTK Basımevi, Ankara 2018.

AKCANBAŞ, Mert; USLU, Kübra “Gemi Adamlarında Stres, Tükenmişlik, Depresyon Düzeyleri ve İlişkilerinin İncelenmesi”, *İş Sağlığı ve Güvenliği Akademi Dergisi (Açık Erişim)*, C. 5, Sayı 1 (2022), s. 33-49.

ANDREWS, G.R., “Black Political Protest in Sao Paulo, 1888-1988”, *Journal of Latin American Studies*, C. 1, S. 24, (1992), s. 147-171.

BELL, Christopher, “The Royal Navy and the Lesson's of the Invergordon Mutiny”, *War in History*, c. 1, S. 12, (2005), s. 75-92.

CENGİZ, Hasan Ali, Halepa Fermanı ve Sonrası Girit'te Yapılan Düzenlemeler, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 8, S. 16, (2018), s. 74-89.

DÖNMEZ, Ahmet, Babıâli'de Hizip Çatışmaları: “Ahmed Fevzi Paşa'nın Osmanlı Donanmasını Mısır Valisine Teslimi Olayı”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 40, (2016), s. 43-57.

EKİNCİ, İlhan, Potemkin Zırhlısı İsyanı ve Boğazlar Meselesi, *Toplumsal Tarih Dergisi*, S. 76, (2000), s. 39-49.

GORDON, Harold Jackson jr, “War, Mutiny and Revolution in the German Navy: The World War I Diary of Seaman Richard Stumpf by Daniel Horn”, *The Journal of Modern History*, The University of Chicago Press, S. 4, (1969), s. 618-620.

KORKMAZ, Mehmet, “Aydın ve Müteşebbis Bir Bahriye Subayı: Süleyman Nutki Bey'in Hayatı (1854-1924) ve Eserleri”, *Türk Savaş Çalışmaları Dergisi*, C. 1, S. 2, (2021), s. 170-195.

SATER, F. William, The Abortive Kronstadt: The Chilean Naval Mutiny of 1931, *The Hispanic American Historical Review*, C. 2, S. 60, (1980), s. 239-268.

SAYGILI, Hasip, 1905 Potemkin İsyanı ve Sultan II. Abdülhamid, *FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, S. 7, (2016), s. 267-290.

SANCAK, Nesrin, *Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Donanması ile Alman Donanması Arasındaki İlişkiler*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2016, s. 83-84.

VASILİOTOU, Maria – Meryem Batan, “Savaşta ve Barışta Bir Yunan Gemisi: Averof-Yunan Kaynakları Üzerinden Bir Analiz”, *Ankara Anadolu ve Rumeli Araştırmaları Dergisi, ANKARAD*, 2021, s. 55-88.

YAPICI, İrem, “Kronstadt’tan Nep’e Uzanan Süreçte Batılı Güçlerin Sovyet Politikası”, *History Studies*, C. 13, S. 6, 2021, s. 1951-1966.