



**SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ OSMANLI DONANMASINDA
MODERNLEŞME**

(Yüksek Lisans Tezi)

Behice ALGÜL

Kütahya – 2019

T.C.
KÜTAHYA DUMLUPINAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Tarih Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

**SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ OSMANLI DONANMASINDA
MODERNLEŞME**

Danışman:
Dr. Öğr. Üyesi Naim SÖNMEZ

Hazırlayan:
Behice ALGÜL

Kütahya - 2019

Kabul ve Onay

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Bu çalışma, jürimiz tarafından Tarih Anabilim/Anasanat Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ ÇALIŞMA RAPORU olarak kabul edilmiştir.

Başkan.....

(İmza)

Akademik Unvan , Adı-Soyadı

Üye.....

(İmza)

Akademik Unvan , Adı-Soyadı

Üye.....

(İmza)

Akademik Unvan , Adı-Soyadı

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

İmza

Doç. Dr. Ayhan KAHRAMAN

Enstitü Müdürü

Bilimsel Etik Bildirimi

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım ‘‘Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanmasında Modernleşme’’ adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlandığı aşamaya kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığımı, bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

...../...../2019

Behice ALGÜL

Özgeçmiş

Araştırmacı 1884 yılında İstanbul Sultangazi'ye bağlı 50. Yıl Mahallesi'nde dünyaya geldi. İlköğrenimini 50. Yıl İlköğretim Okulunda tamamladıktan sonra orta ve lise öğrenimlerini Açık Öğretim Ortaokulu ve Lisesinde tamamladı. 2007 yılında kazandığı Dumlupınar Üniversitesi Tarih Bölümünden 2011 yılında mezun oldu. 2010-2012 yılları arasında Dumlupınar Üniversitesi Eğitim Fakültesinde Pedagojik Formasyon Eğitimi aldı. 2013- 2018 yılları arasına çeşitli devlet okullarında vekil öğretmenlik yaptı. 2011 yılında kazandığı Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yakınçağ Bilim dalında yüksek lisans programına başladı.



ÖZET

SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ OSMANLI DONANMASINDA MODERNLEŞME

ALGÜL, Behice

Yüksek Lisans Tezi, Tarih Anabilim Dalı
Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Naim SÖNMEZ
Şubat, 2019, 224 sayfa

Deniz gücü; gemiler, tersaneler, mürettebat ve kaptanlardan oluşup birden fazla bileşeni olan içe içe bir yapıyı ifade eder. Bu yapının modernizasyonu için ise eğitilmiş ve uzman personele, modern gemilere ve bunların ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için istikrarlı bir ekonomi, dolu bir hazine gereklidir. Deniz gücünün çağın ihtiyaçlarına göre modernize edilmesi ya da edilememesi devletler için bir avantaj veya dezavantaja dönüşür. Bu parçalardan birinin modern tekniklerden geri kalması deniz gücünün etkisizleşmesi sonucunu doğurmaya yeterlidir. Nitekim Osmanlı Devleti bünyesinde Sultan Abdülaziz döneminde yapılan ıslahatlarda deniz kuvvetleri bakımından ilk olarak gemi teknolojisi üzerinde durulmuş, tersaneler yenilenmiş, Avrupa'dan getirilen teknolojiyle çağdaş bir donanma kurulmak istenmiştir. Ancak bu ithal teknolojiyle hâkim, yerli, uzman personel yetiştirilememesi dolayısıyla donanmadan beklenen verim alınamamış, yapılan deniz harekâtları başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Abdulaziz, Bahriye, Donanma, Modernizm, Osmanlı, Tersane.

ABSTRACT**MODERNIZATION OF THE OTTOMAN NAVY DURING THE REIGN OF
SULTAN ABDULAZIZ****ALGÜL, Behice****M. Sc. Thesis, Department of History
Supervisor: Asst. Prof. Naim SÖNMEZ
February, 2019, 224 pages**

Naval Force states a construction which evolves more than one component consisting of ships, shipyards, crew and captains. For modernisation of this construction, it is necessary to have full of treasure and a steady economy in order to be served the purpose for educated and specialist staff and also modern ships. According to necessity of period, it transforms into advantage and disadvantage for states whether naval force is modernised or not modernised. It is enough to cause the outcome which naval force is ineffective as a result of keeping behind from one of these tools without modern techniques. Hence, the period of Sultan Abdülaziz including Ottoman Empire, with regard to naval forces, first of all, naval technology had been urged upon and shipyards had been renewed; also a contemporary navy had been established with European technology. However, naval operations could go badly and expected efficiency couldn't be obtained because a local expert having a command of this imported technology couldn't be brought up.

Keywords: Abdulaziz, Admiralty, Navy, Modernism, Ottoman, Shipyard

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	v
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar LİSTESİ.....	x
KISALTMALAR	xi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK DENİZCİLİĞİNİN TEMELLERİ VE XIX. YÜZYILA KADAR TÜRK DENİZCİLİĞİNİN GELİŞİMİ

1.1. İLK TÜRKLER VE DENİZCİLİK	9
1.2. DEĞİŞEN TÜRK COĞRAFYASININ DENİZCİLİĞE ETKİSİ.....	10
1.2.1. Anadolu Selçuklularından Önce Anadolu Kıyılarındaki Durum.....	11
1.2.2. Anadolu Kıyılarında İlk Türk Denizcilik Faaliyetleri	12
1.2.2.1. İlk Türk Amirali Çaka Bey	14
1.2.2.2. Anadolu Selçukluları'nın Donanma Faaliyetleri	16
1.2.2.3. Anadolu'da Beylikler Dönemi Denizcilik ve Donanma Faaliyetleri	19
1.3. OSMANLI DEVLETİ'NDE İLK DENİZCİLİK FAALİYETLERİ VE DONANMA KUVVETLERİNİN KURULUŞU	22
1.3.1. Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu ve Donanma Kuvvetlerinin Teşekkülü	22
1.3.1.1. Devletin Kuruluşu	22
1.3.1.2. Kıyılarda İlk Fetihler	23
1.3.1.3. Donanmanın Kuruluşu ve XIX. Yüzyıla Kadar Yaşanan Deniz Gelişmeleri	24

İKİNCİ BÖLÜM

SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ DONANMA POLİTİKALARI

2.1. SULTAN ABDÜLAZİZ'İN TAHTA ÇIKIŞI, FİKİRLERİ, KİŞİLİĞİ VE TAKİP ETTİĞİ İÇ VE DIŞ POLİTİKALARA DAİR TARİHÇE	36
2.2. SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ OSMANLI DEVLETİ'NDE MALİ DURUM VE DONANMA ISLAHATINA ETKİSİ.....	45
2.3. SULTAN ABDÜLAZİZ'İN DONANMA POLİTİKASI VE AVRUPALI DEVLETLERİN DURUMLARI	56
2.3.1. Sultan Abdülaziz Güçlü Bir Donanma Kurmaya Nasıl Karar Verdi?	56
2.3.2. Batılı Devletlerin Durumları ve Donanma Islahatına Etkileri	59

2.4. MEVCUT TEŞKİLAT VE İDARİ ALANDA YAPILAN YENİLİKLER....65

2.4.1. Bahriye Nezaretinin Kurulması ve Teşkilatının Yeniden Düzenlenmesi....	65
2.4.2. Bahriye Askeri Teşkilatı	76
2.4.2.1. Yönetim Kadrosu.....	78
2.4.2.2. Kaptan Paşalık (Kaptan-ı Deryalık) Makamının Kaldırılması.....	81
2.4.2.3. Bahriye İçin Personel Temini	82
2.4.2.4. Bahriye Mektebi Islahatları	89
2.4.2.4.1. Bahriye Mektebi İçin Kullanılan Yerleşkeler.....	98
2.4.2.4.2. Kaptan ve Çarkçı Mektepleri.....	99

2.5. YABANCI DANIŞMANLAR100

2.5.1. Modernizasyonda Görevlendirilmiş Yabancı Danışmanların Yaptıkları ve Yapamadıkları.	100
2.5.1.1. Amiral Adolphus Slade (Paşa)	105
2.5.1.2. Amiral Hobart (Paşa).....	109
2.5.1.3. Amiral Henry Felix Woods (Paşa)	117

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ DONANMA UNSURLARININ MODERNİZE EDİLMESİ

3.1. XIX. YÜZYILDA AVRUPA'DA GEMİ TEKNOLOJİSİNDE GELİNER NOKTA VE OSMANLIYA TRANSFERİ.....126

3.1.1. Avrupalıların Kat Ettiği Teknik İlerleme Süreci	126
3.1.1.1. Kadirga ve Kalyon Dönemi.....	126
3.1.1.2. Buhar Makinesinin İcadı ve Gemilerde Kullanımı.....	129
3.1.2. Değişen Gemi İnşa Tekniklerinin Osmanlı Devleti'nce Uygulanması	134
3.1.3. Değişen Hammadde ve Enerji İhtiyacı	141

3.2. TERSANE ISLAHATLARI142

3.2.1. Tersane-i Âmire	142
------------------------------	-----

3.3. ABDÜLAZİZ DEVRİ SONUNDA DONANMANIN MEVCUDU147

3.3.1. Sultan Abdülaziz Tahta Çıktığında Donanmanın Durumu.....	147
3.3.2. Sultan Abdülaziz Dönemi Sonunda Donanmanın Mevcudu	151
3.3.3. Zırhlı Gemilerin Teknik Özellikleri.....	163

SONUÇ	175
EKLER	186
KAYNAKÇA	210
DİZİN	222



TABLOLAR LİSTESİ

Sayfa

Tablo 2.1: 1860- 1876 Yılları arasında Toplam Gelirler Göstergesi (Kuruş).....	49
Tablo 2.2: 1860- 1876 Yılları Arasında Toplam Giderler Göstergesi (Kuruş).....	49
Tablo 2.3: 1860-176 Yılları Arasında Toplam Borç Ödemeleri Göstergesi (Kuruş).....	50
Tablo 2.4: 1860-176 Yılları Arasında Borç Ödemelerinin Toplam Giderlere Oranı (%).....	51
Tablo 2.5: 1860-1876 Yılları Arasında Sultanın Harcamaları (Kuruş).....	52
Tablo 2.6: 1860-1876 Yılları Arasında Askeri Harcamalar Göstergesi (Kuruş)	53
Tablo 2.7: Dönemin Bahriye Komisyonu Teşkilat Şeması.....	72
Tablo 2.8: Klasik Dönem Bahriye Askeri Teşkilatı.....	77
Tablo 2.9: 1863 Yılı İtibariyle Osmanlı Bahriyesinde Görev Alacak Olan Neferler ve Alındığı Bölgeler.....	85
Tablo 2.10: Deniz Harp Okulu Arşivindeki Sınav Cetvellerine Göre 1869–1876 Yılları Arasında Mekteb-i Bahriye’de Sınıflara Göre Öğrenci Dağılımı	93
Tablo 2.11: Eğitim ve Bahriye Harcamaları Karşılaştırması	98
Tablo 3.1: 1860/1861 Sultan Abdülaziz Öncesinde Osmanlı Devleti Bahriyesinde Mevcut Gemi Sayısına Dair Verilen Bazı Rakamlar	150
Tablo 3.2: 1860/1861 Dönemi Osmanlı Bahriyesinde Bulunan Gemiler ve Sınıfları .	152
Tablo 3.3: Sultan Abdülaziz Döneminde İstihdamı Devam Eden Gemiler	155
Tablo 3.4: Sultan Abdülaziz Dönemi Bahriyeye Katılan Ticari Nitelikli Gemiler.....	158
Tablo 3.5: Sultan Abdülaziz Dönemi Bahriyeye Katılan Zırhlı Gemiler (<i>S.K.T = Sipariş ya da Katılım Tarihi</i>).....	160

KISALTMALAR

a.g.e.	Adı geçen eser
a. g. m.	Adı geçen makale
a. g. t.	Adı geçen tez
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
bknz.	Bakınız
C.	Cilt
Çev.	Çeviren
DİA	Diyanet İslam Ansiklopedisi
Edt.	Editör
Edeb. Fak.	Edebiyat Fakültesi
Enst.	Enstitü
Haz.	Hazırlayan
DH.	Dahiliye
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi
İ.	İrade
Üniv.	Üniversite
S.	Sayı
Sad.	Sadeleştirilen
s.	Sayfa
Sos. Bil. Fak.b	Sosyal Bilimler Fakültesi
t.y.	Tarih yok
vd.	Ve diğerleri
Yay.	Yayınevi
y.y.y.	Yayın yeri yok



TEZ METNİ

GİRİŞ

Dünyadaki canlılığın temel kaynağı olarak öne sürülen tezlerden biri olan su, insan yaşamının ve sürdürülebilmesinin de en önemli unsuru olmuş hatta büyük su kütlelerinin yakınında bulunan toplumlar fayda alanlarını çeşitlendirerek sudan yararlanmışlardır. Beslenme, ulaşım ve nakliyyede sağladığı büyük kolaylıklar sonucunda denizler özellikle kıyı şeridinde yaşayan toplumlar için karadan daha fazla vatan olmuştur.¹ Bilhassa taşımacılık konusunda önce insan, ardından mal ulaşımında en kolay ve hızlı yol olmasıyla birlikte suyun insan hayatında ve insanlık tarihindeki yeri artmış, uzak ve farklı toplumların etkileşimi ile uluslararası ilişkilerin gelişimini sağlamıştır. Mal ve insan taşımacılığında sağladığı ucuzluk, güvenlik ve hız kolaylıkları sonucunda denizler donanma kuvvetlerinin yani silahlı deniz gücünün meydana getirilmesiyle dünya siyasi tarihine yön verecek bir hal almıştır. Kısacası yük ve yolcu gemileriyle, liman hizmetleri deniz ticaretini, deniz ticareti ise “Deniz Gücü”nü doğurmuştur. Denizcilikte ileri giden toplumların uygarlık seviyeleri ise sürekli yükselmiştir.² Tarih boyunca büyük medeniyetlerin denizlerin ve onların karaların içleriyle ilişkisini sağlayan büyük nehirlerin ve göllerin kıyılarında meydana gelmiş olmaları bir rastlantı değildir.

Su ile başlayan medeniyet nüveleri sayesinde insan, ihtiyaçları ve idealleri olan bir varlık olduğundan, hem yaşam biçiminde hem de yaşadığı çevrede daimi bir değişim cereyanı yaratmıştır. Değişim ve gelişim fasıllar halinde olsa da asla durmamış, bu yeniliklere ayak uyduran millet ve topluluklar varlık sahasında devamlılıklarını sağlarken direnenler ise yok olmaya mahkûm olmuşlardır. Modernizasyon ve değişimin toplumlar arasında taşınması, savaş, göç ve ticaretle olmuş, uzak mesafelere ise yapılan

¹ Denizciliğin ortaya çıkış tarihine baktığımızda iki faraziye ile karşılaşırız. Birincisi ilk deniz yolu araçlarına Çin medeniyetinde rastlanıldığı, ikincisi ise suda yol alan ilk aracın yaklaşık olarak M.Ö 3000’lerde Mısırlılar tarafından icat edildiği şeklindedir. Fakat her ne kadar ilk denizcilik araçları nehirlerde kullanılmış olsa da sonraki süreçte ortaya çıkacak büyük çaplı denizcilik faaliyetleri, ticaretin beşiği olan Akdeniz’de gelişmiştir. Oğuz Alplaçın, (1972), *Denizlerin Fethi Gemicilik Tarihi*, Yalçın Ofset Yay., Dizi 77. Ankara: s. 3-5.

² Tülay Duran, (2002), *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları*, Tarihi Araştırmalar ve Dokümantasyon Merkezleri Kurma ve Geliştirme Vakfı, İstanbul: s. 35. ; Hayri R. Sevimay, (1992), *Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar Ve Çözümler*, y.y.y s. 1. ; Ünal Özdemir, (2015), “Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi”, *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, C. 5, Ordu: s. 422- 423.

deniz ticareti, göçler ve savaş gemileri ortaya konan gelişim öğelerinin başka toplumlar ve coğrafyalarca tanınmasını sağlamıştır.

İnsanoğlunun deniz ulaşımında kullandığı gemiler, yeryüzündeki suların türleri ve iklimsel değişikliklere göre çeşitlilik göstermiştir.³ Toplumlar gemi tipi ve denizcilik deneyimlerine göre denizlere hâkim olmuş, denizlerin sağladığı kaynak ve imkânlardan daha iyi faydalanmak için başlayan rekabet, günümüze dek devam etmiştir.⁴ Bu bağlamda tarih, devletlerin dünya hâkimiyeti kurmada deniz faaliyetlerinin önemli bir rol oynadığını ortaya koymaktadır. Barış döneminde devletlerin ekonomisine katkıda bulunan denizcilik faaliyetleri, savaşlarda savunma ve saldırı gücü olarak devreye girmiş ve tarihsel sürecin, bugünün ve geleceğin önemli bir parçası olmuştur.⁵ Denizlerin bu özelliğini fark eden ve onu doğru değerlendiren devletler ise emperyal güç olma yolunda önemli avantajlar kazanmış ve kurdukları devletler/ imparatorluklar uzun ömürlü olmuşlardır. Özetle denizlerin önemini idrak edemeyen devletler bu eksikliğin bedelini ağır ödemiş, ya çökmüş ya da üstünlüklerini kaybetmişlerdir.⁶

Dünya tarihine baktığımızda ilk büyük Batı imparatorluğu olan Roma'nın Batı Akdeniz'de hâkim deniz gücü olan Kartaca ile M.Ö 264-146 yılları içinde yaptığı Pön Savaşları'nın nedeninin Kartaca'nın sahip olduğu avantajları elde etmek olduğunu görüyoruz. Roma'nın Kartaca üzerinde Pön Savaşları'yla sağladığı üstünlük ona, M.S. V. yüzyıla kadar elinde tutacağı hâkim bir statü sağlamıştı. Roma'nın çöküşünün ardından kıta Avrupa'sı bir karanlığa bürünürken yine denizcilik ve ticaretle ilgilenen Venedik, Ceneviz, Cenova, Pissa gibi İtalyan şehir devletleri doğunun uygarlık ve kültürünü Avrupa'ya taşımış ve bu Akdeniz ticareti sayesinde önemli bir güce ulaşmayı başarmışlardı. Güçlü donanmaları ve deniz güçleri sayesinde özellikle Ege'de Batı Anadolu beyliklerinin başlattığı ve zaten oldukça geç başlayan Türk denizcilik faaliyetlerinin önüne geçmeyi bilmişlerdi. XV. yüzyıldan itibaren Akdeniz ve Karadeniz'e hâkim olan Osmanlı Devleti ise ne yazık ki ilerleyen zamanlarda deniz gücünün önemini yeteri kadar kavrayamamış, Avrupa'da meydana gelen okyanuslara dayanıklı gemi teknolojisi takip edilmediği gibi, yeni teknolojilerde üretilmemiş ve bu

³ Sevimay, a. g. e., s. 1.

⁴ Duran, a. g. e., s. 35.

⁵ Özdemir, a. g. m., s. 422.

⁶ Salih Özbaran vd, (2009), *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, 1. Baskı, Deniz Basımevi Müdürlüğü, C.1 İstanbul: s. 11.

hatalar diğerk aksaklıklarla da birleşince deniz gücü konusunda geri kalınmıştır. Öte yandan XV. yüzyılda Akdeniz ticaretinin Osmanlı tekeline girmesiyle okyanuslara açılan İspanya ve Portekiz, bu seyahatlere uygun gemiler inşa ederek gemi teknolojisinde büyük ilerlemeler kaydetmişlerdir. Bu okyanuslara dayanıklı gemiler sayesinde yeni deniz yolları ve kıtalar keşfedilmiş ve sahip oldukları deniz gücü sayesinde buralarda hâkimiyet sağlamışlardır. Son olarak İngiliz deniz kuvvetleri 1588’de İspanyolların “*Yenilmez Armada*”sını mağlup ederek denizlerde liderliği ele almış, “*Üzerinde Güneş Batmayan İmparatorluk*”u kurmuş ve güçlü donanması sayesinde elde ettiği liderliği uzun süre muhafaza etmeyi bilmiştir.

Osmanlı Devleti’nde ise diğerk kurumlarında olduğu gibi donanmanın da Batı teknolojileriyle yeniden teşkilatlandırılması ancak III. Selim (1789- 1808) devrinde başlamış fakat Avrupa’dan getirilen uzmanlarla başlayan modernizasyon iç ve dış engellemeler sonucu istenilen boyutlara ulaşamamıştır. 1861’de Sultan Abdülaziz’in donanma odaklı ordu politikası ile Osmanlı donanması Avrupa’daki donanımlara sahip gemilerden oluşmuş bir görünüm kazanmış olsa da bu gemilerin makinelerinin yurt dâhilinde üretimi ve bakımı mümkün olmamıştır. İşte bu durum, çalışmamızın odaklandığı ve yalnız bir padişahın saltanat süresini değil, tarihsel bir süreci ifade eden modernizasyonun kapsamlı bir şekilde ele alınmasının faydalı olacağı fikrini doğurmuştur. Türk milletinin gemi teknolojisi ve denizcilik kabiliyetlerinin nasıl geliştiğini, kısa zamanda önemli ilerlemeler kaydedilmiş olmakla bu başarının niçin sürdürülebilir kılınmadığını görmemizi sağlaması açısından en başından itibaren Türk denizciliğinin ve gemi teknolojisinin gelişimini çalışmamızın içeriğinde ele alarak, vurgulanan döneme nasıl gelindiği ve süreci etkileyen nedenlerin neler olduğu, başarısızlıkla ilgili tarafların günümüzde de devam eden iddialarını yorumlamaya çalışacağız.

Bahriye gibi bir devlet kurumunun modernizasyonu incelenirken yapılacak çalışmanın çeşitli yönleriyle ele alınması gerekir. Bunlar arasında gemi üretim yerleri olan tersaneler, buralarda üretim işiyle ilgilenen elemanlar, gemileri idare edecek personel, donanmanın sevk ve komutasının teslim edileceği, inisiyatif alacak kaliteli subayların eğitim kurumlarında yetiştirilmesi, ekonomik imkânlar gibi birçok başlığın irdelenmesi gerekmektedir

Üç bölümden oluşan bu tezin ilk bölümünü denizci milletler için büyük öneme sahip olan denizcilik geleneğinin Türk milleti için hangi şartlarda başladığı ve bu şartların nasıl geliştiği ve sürekliliğinin sağlanıp sağlanmadığını takip edebilmemize olanak tanınması açısından Türk denizcilik tarihiyle ilgili bir özet olarak hazırladık. Bu bölümde daha çok genel tarih üzerine yazılmış eserler ve araştırma çalışmalarından faydalanıldı. Bu çalışmanın esas hüviyetini kazandığı alan ikinci ve üçüncü bölümler olmuştur.

İkinci bölümde Sultan Abdülaziz'in tahta çıkışı ve donanma ıslahatları konusunda fikirlerinin nasıl geliştiği, askeri, idari ve eğitim alanlarında yapılan yeniliklerin neler olduğu ve bunların maliyeye etkileri üzerinde duruldu. Saltanat yanlısı ve karşıtlarının günümüze dek süren donanma modernizasyonunun gerekli olup olmadığına dair tartışması her iki bakış açısıyla da ayrı ayrı ele alındı. Avrupalı devletlerin Osmanlı donanmasının yenilenmesi konusunda nasıl bir konum belirledikleri ve Batılı uzmanların bu dönemde Osmanlı bahriyesi bünyesinde verdikleri hizmetlerin fayda ve zararları incelendi. Kullanılan kaynaklar arasında bu dönemde yazılmış hatıratlar, arşiv belgeleri, akademik çalışmalar ve bilimsel eserler yer aldı.

Üçüncü bölümde, Ortaçağdan modern dünyaya gemicilik teknolojisinin gelişimi ve bu gelişime milletlerin katkıları ele alındı. Batılı devletlerin elde ettikleri teknik ve bilimsel yeniliklerin Osmanlı bahriyesine intibakının nasıl gerçekleştiği ve hangi aşamalara ulaştığı incelendi. Tersane-i Âmire bünyesinde yapılan ıslahat girişimleri üzerinde duruldu ve Sulatan Abdülaziz Dönemi sonunda Osmanlı bahriyesinin ulaştığı deniz gücü arşiv belgeleri ve araştırma çalışmaları üzerinden belirlenmeye çalışıldı. Son olarak yapılan çalışma ve çabaların başarıya ulaşamamasıyla ilgili vardığımız kanaatler sıralandı. Kullanılan kaynaklar arasında bu dönemde yazılmış hatıratlar, arşiv belgeleri, akademik çalışmalar ve bilimsel eserler yer aldı.

Araştırmanın Problemi

Osmanlı tarihi büyük bir imparatorluk ve kültür birikimi ile dünya tarih sahnesinden çekilmiş olsa da bu devletin ve onun etkilediği milletlerin Osmanlı tarihine ilgisi büyük oranda günümüzde de sürmektedir. Bu kadar geniş sınırlara ulaşmış ve birçok milleti etkilemiş olan bir imparatorluk hakkında elbette olumlu veya olumsuz birçok görüş ve düşünceye rastlamak olağandır. Ancak bu görüş ayrılıkları yalnızca

devlet ile diğerk milletler arasında ortaya çıkmamış, Osmanlı düşünürleri arasında da aynı konu üzerinde derin görüş ayrılıkları yaşanabilmiştir. Bu çalışmada yine görüş farklılıklarının adeta iki kutup haline gelmiş olduğu bir konu olan Sultan Abdülaziz'in güçlü bir donanma oluşturma politikasının nasıl algılandığı, başarılı olundu mu, olunmadı mı şeklindeki görüşler çalışmanın problemini oluşturmaktadır. Problemin çözümünde aşağıdaki soruların cevapları aranmıştır.

Sultan Abdülaziz donanmanın ıslahı ve maliyenin iflası arasında bir tercih yapmış mıdır?

Mali iflas pahasına donanmanın modernize edilmesi kararı doğru muydu?

Sultan Abdülaziz'in Osmanlı donanmasını barış koşullarında üç kez yakmış olan İngilizlere donanma ısmarlaması ve bu donanmanın eğitim alanında gelişimini İngilizlere teslim etmesi doğru muydu?

Avrupa'dan getirilen yabancı uzmanlar Osmanlı donanmasında gerçekten faydalı olmuş muydu?

Gelinen noktaya bakıldığında Osmanlı donanması gerçekten Akdeniz'deki üçüncü büyük güç olabilmeyi başarabilmiş miydi?

Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı Sultan Abdülaziz döneminde etkin olarak donanmaya yönelmiş olan modernizasyon çalışmalarının niçin başarısız olduğunun nedenlerini tespit etmektir. Sultan Abdülaziz'in gösterdiği çabayı diğerk padişahların çabalarından ayıran nitel değerler, göstergeler nelerdir? İrdelenmeye çalışılmıştır.

Araştırmanın Önemi

Dünya üzerindeki tüm devlet ve toplumlar için bağımsızlık ve ya baskın güç olma noktasında bilimsel gelişmelerin takibi, yeniliklerin kaçırılmadan devlet ve toplum mekanizmalarına uygulanması ve yeni icatlar yapılması hayati öneme sahiptir. Osmanlı Devleti de bekasını korumak üzere her ne kadar Avrupalı devletlerin teknolojik olarak gerisinde kalmış olsa da bu açığı kapatmak üzere çeşitli çaba ve çalışmalarda bulunmuştur. Araştırmanın, bu çabaların donanma alanında büyük önem kazandığı Sultan Abdülaziz Dönemin de uygulanan politikaların anlaşılması, tespit edilen

hataların gelecekteki benzer durumlarda tekrarlanmaması ve fikirler edinilmesi açısından önem taşıdığını düşünmekteyiz.

Araştırmanın Hipotezi

Osmanlı Devleti bünyesinde modernizm ve gelenekçilik arasında uzun süren mücadeleler Osmanlı toplumunda özellikle yeniçeriler ve reformist sultanlar arasında büyük sorunlara yol açmıştır. 1826'da Yeniçeri Ocağının kaldırılması ve Avrupa'da meydana gelen yeni siyasi rejimlerin Osmanlı toplumu üzerindeki etkileri ile birleşince bu mücadele farklı bir hal almıştır. İslahat yapmak isteyen, yenilikçi sultanlar ve ıslahatlara karşı çıkan gelenekçi yeniçeri ve ulemanın yerini, ıslahat yapmak isteyen, ancak öncelikle rejimin değişmesi taraftarı olan devlet adamları ve ıslahat yapmak isteyen, ancak mutlak egemenlik haklarından vazgeçmek istemeyen, yani rejim değişikliğinden yana olmayan padişahlar arasındaki bir mücadeleye dönüşmüştür. Bu mücadele sonucunda Osmanlı Devleti yıkılmadan önce egemen güç olarak kalan son iki padişahından biri olan Sultan Abdülaziz tahtından indirilmiş, modern bir donanma kurmak üzere yaptığı tüm ıslahatlar bu darbe girişimi ile sonra ermiştir. Bu durumda Osmanlı donanması için yapılmak istenen modernizasyonun istenilen başarıya ulaşamaması ne yalnız sultanın yanlış politikaları ne de devlet adamlarının dirayetsizliğinin bir sonucudur. Bu son, birbiriyle uyum içinde çalışması gereken ancak iki karşıt taraf haline dönüşmüş idarecilerin oluşturduğu çatışma ortamının kaçınılmaz sonucudur.

Araştırmanın Kapsam ve Sınırlılıkları

Araştırmanın aldığı isim neticesinde çalışmaya Sultan Abdülaziz dönemi ile başlamış olmakla birlikte çalışmada temel alınan modernizasyon kavramının ancak kadim bir gelenek ve altyapı süreci ile anlaşılmasının mümkün olacağı görülmüştür. Geniş bir süreci ifade etmesi nedeniyle Türklerin bin yıldır yaşadıkları coğrafya elverişli olmasına rağmen niçin denizcilik konusunda yeterince gelişme gösteremediklerinin anlaşılması açısından kapsamımıza Türk denizciliğinin gelişimini de dâhil etmeyi faydalı bulduk. Ardından asıl konumuzu içeren Sultan Abdülaziz döneminde ne tür donanama politikaları uygulandığı, mali, eğitimsel ve askeri alandaki ıslahatların nasıl gerçekleştirildiği, tersanede hangi ıslahat çalışmalarının yapıldığı, gemi edinimlerinin hangi yollarla sağlandığı hususlarına yer verilmiştir.

Araştırmanın Yöntemi

Araştırma konumuzu belirleyip, ardından bu konuya dair her hangi bir çalışma yapılıp yapılmadığına dair bir literatür taraması yaparak çalışma konumuzla ilgili herhangi bir çalışma olup olmadığını araştırdık. Konuya yakın ancak farklı dönemleri içeren çalışmalar tespit edilerek bunların izledikleri yol örnek alındı. Çalışma ile ilgili uzman kişilerin görüşlerine başvuruldu. Çalışmayla ilgili olarak Başbakanlık Osmanlı Arşivine gidilerek konuyla alakalı belgeler temin edildi. Ayrıca Deniz Müzesi Arşivine gidilerek buranın arşivinden de faydalanmak konusunda izin alındı. Ancak Başbakanlık Osmanlı Arşivindeki belge kapsamı daha geniş olduğundan danışmanlık konusunda arşivden faydalanıldı. İkinci aşamada İstanbul Üniversitesi Merkez Kütüphanesi kataloglarında iki haftalık katalog taraması yapıldı ve üniversite mezunlarına ait 1940'lı yıllarda verilmiş olan bahriye alanında yazılmış bitirme tezleri incelenerek son derece kıymetli çalışmalardan faydalanıldı. Beyazıt Halk Kütüphanesi, İBB Ahmet Kabaklı Halk ve Çocuk Kütüphanesi, İBB Hacı Bektaş-ı Veli Halk kütüphanesi kitaplıklarına gidildi. Kütüphaneler üzerinden ulaşamadığımız çeşitli anı ve hatıratlar ile YÖK üzerinden yaptığımız taramalarda karşılaştığımız konuyla ilgili akademik çalışmalar ise internet üzerinden temin edildi.



BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK DENİZCİLİĞİNİN TEMELLERİ VE XIX. YÜZYILA KADAR TÜRK DENİZCİLİĞİNİN GELİŞİMİ

1.1. İLK TÜRKLER VE DENİZCİLİK

Türklerin anayurdu olan Orta Asya'nın sınırlarına baktığımızda batıda Hazar Denizi, kuzeyde Kırgız Bozkırları ve Altay dağları, doğuda Moğolistan ve Çin Halk Cumhuriyetinin batısı (Doğu Türkistan), güneyde Tibet platosu, Karakurum-Hindukuş-Kopet dağları ile sınırlanan Asya kıtasının orta kesiminde yer aldığını görüyoruz.⁷ Bu haliyle dünya tarihinde derin izler bırakmış olan Türklerin denizlerden uzak karasal bir coğrafyanın insanları olduğunu anlıyoruz. Ancak göçebe bir toplum hayatı olan ve farklı coğrafyalara yayılan Türk topluluklarının bazıları erken dönemlerden itibaren denizsel bölgelere ulaşmışlardır.⁸

Tarihin ilk çağlarında bölgelerindeki ticaret yollarına hâkim olmak Türk devletlerinin temel politikasını oluşturuyordu. Seferlerinin hedefine denizler ve büyük suyollarını koyan Sakalar, Asya Türk toplumları içinde ilk denizci topluluk olmuştur. İranlı tarihçi Hondmir'in eserinde geçen Timur'un, Yıldırım Beyazıt'a yazdığı mektupta; "*Senin ataların gemici idi*" sözü, muhtemelen Sakaların faaliyetlerine bir atıftır.⁹

Orta çağda Uygurlar, Türgeşler, Hazarlar vs. gibi Orta Asya Türk devletleri denizlerle olan bağlarını devam ettirmişti. Örneğin bazı Türk gruplarının Hazar Denizi ve Baykal Göl'ünde gemicilikle uğraştığına dair kayıtlar vardır.¹⁰ Hazar denizi XIII. yüzyıla kadar Müslüman devletlerin kuzey sınırını oluşturmakta ve anılan bu dönemde Hazar Denizi'ndeki limanlardan gerçekleştirilen ticari faaliyetlerde büyük bir canlılık yaşandığı ortaya çıkmaktadır.¹¹

Ortaçağ tarihçileri, ziyaret ettikleri ve milletlerarası ticarete aktif rol oynayan İtil Bulgarlarının denizcilikle oldukça ilgili olduğu bilgisini vermektedir. Dinçer Koç,

⁷ İbrahim Atalay, (2014), "Türk Dünyasının Coğrafyası", *Türkler*, C. 1, Yeni Türkiye Yay., Ankara: s. 243.

⁸ Özbaran vd, a. g. e., s. 11. ; Duran, a. g. e., s. 36.

⁹ Ali İhsan Gencer, (1976), *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu*, Doktora Tezi, İstanbul Üniv. Edeb. Fak., İstanbul, s. 1. ; Duran, a. g. e., s. 38.

¹⁰ Tarihçi D. M. Dunlop birçok Doğulu ve Batılı kaynaktan yaptığı araştırma sonucunda yazmış olduğu Hazar Yahudi Tarihi adlı eserinde Bizans ve Hazarlar arasında yapılan balıkçılık ticaretinden ve gemilerle yapılan deniz yolculuklarından bahseder. Hazarların, Hazar Denizi ve İtil Nehri havzasında kullandıkları teknelerin olduğunu ve sanılanın aksine Hazarların gemilere sahip olduğunu kaynaklara dayandırmıştır. Yine Hazarların temel gıda maddelerinden birinin balık ve mamul mallarının ise balık tutkalı olduğu bilgisi yer almaktadır. Detaylı bilgi için bkz. D.M. Dunlop, (2008), *Hazar Yahudi Tarihi*, Çev. D. Ahsen Batur, 3. Baskı, Selenge Yay. İstanbul.

¹¹ Özbaran vd, a. g. e., s. 13.

araştırmasında İtil ve Kama Nehirleri üzerinde gemilerle yapılan taşımacılığın İtil Bulgar Devleti'nin dış ticaretinde ne kadar önemli bir yere sahip olduğuna dair birçok örnek vermiştir.¹²

İtil suyunu geçmeyi deneyen Türkler, bu özellikleri sebebiyle özellikle Kıpçak Türkleri, ağaçtan kayık yapan Türkler olarak halk hafızasında değerli bir yer tutmuşlardır. Pek çok destanda su, deniz ve denizciliğe ait başka bir terminolojinin varlığı başlangıç düzeyinde bile olsa, Türklerin denizlerle ilgilendiğini göstermektedir.¹³

Ancak eski ve orta çağlarda kurulan ve tarihte unutulmaz roller oynayan, Avrupa ile Asya kıtaları arasındaki ticaret yollarını ellerinde tutarak ticarete büyük önem veren ve denizlere sosyal ve kültürel alanda da değer veren ilk Türk devletlerinin hemen hemen hiçbiri gerçek manada denizcilik örgütlenmesine sahip olamamış ve donanma oluşturmamışlardır. İlk Türk devletlerinde temel amaç daha çok deniz ticaretine hâkim olmak olmuştur. Türklerin denizciliğe yönelik devlet politikası gütmeye başladıkları süreç daha çok Oğuz Türklerinin Orta Asya'dan Anadolu'ya göç edip, buraya kesin olarak yerleşmeye başladıkları XI. yüzyıl sonlarıdır.¹⁴

1.2. DEĞİŞEN TÜRK COĞRAFYASININ DENİZCİLİĞE ETKİSİ

Yukarıda üzerinde durulduğu üzere Türkler eski çağlardan itibaren denizlerle ilgi kurmuş, sosyal ve kültürel değerler katmış ancak bu ilgi kara orduları ve hâkimiyetinde olduğu kadar denizlerin hâkimiyeti ve donanmada aynı gelişmeyi göstermemiştir. Zira Asya'nın coğrafi şartları gereği kara askeri teşkilatına önem verilmiş ve bu sahada dünyanın en kuvvetli kara orduları kurulmuşken, denizciliğe yönelik teşkilatlanma ise Selçuklu sultanlarının Anadolu'ya seferleri ve Asya'nın batıya doğru uzanan kolu mahiyetindeki üç tarafı denizlerle kaplı, Anadolu'nun yurt edinilmesiyle başlayacaktı.¹⁵

Türkler İslam'la tanıştıklarında Araplar Akdeniz'de etkin denizcilik faaliyetlerinde bulunuyorlardı. Emeviler döneminde askerliğe yatkın tabiatlarıyla İslam

¹² Dinçer Koç, (2010), *Rus Kaynaklarına Göre İlk Müslüman Türk Devleti: İtil Bulgar Devleti*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sos. Bil. Enst., İstanbul: s. 268-278.

¹³ Özbaran vd., a. g. e., s. 12.

¹⁴ Emine Akçadağ, (2015), *Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri*, Bilgesam Yay, Ankara: s. 7. ; Özbaran vd., a. g. e., s. 12.

¹⁵ Özbaran vd., a. g. e., s. 13.

devleti içinde ağırlıklı olarak orduda vazife alan Türkler, deniz ve denizcilikle karşı karşıya gelmeye başlamışlardır. Abbasi Halifesi Mu'temid döneminde kaynaklarda adı "Yazman" olarak geçen bir Türkün bir deniz filosunu meydana getirdiği ifade edilmektedir. Buna göre; Yazman, kurduğu küçük bir filoyla Bizans'a yönelik birçok sefer yapmış ve başarılı olmuştur.¹⁶

XI. yüzyıldan itibaren Orta Asya'dan kitlesel olarak batıya göç eden Türkler Anadolu'yu yurt edinmeden önce ilk basamak olarak Horasan, İran, Irak, Mısır, Filistin gibi bölgelerde devletler kurdular ve denizcilik faaliyetleri içine girdiler. Öte yandan Mısır'da kurulan Tolunoğulları Devleti'nin kurucusu Tolunoğlu Ahmet Mısır'ın savunması için Nil Nehri üzerindeki Ravza Adası'na bir kale yaptırmış ve yüz adet savaş kayığını adanın etrafına yerleştirmişti. Ayrıca aynı yıl savaş gemisi yapımı için tersaneler kurmuş, Akka Rıhtımı bir donanma üssü haline getirilmiş, kurulan tersaneler sayesinde devletin gemi yapımı ve donanma gücü oldukça gelişmişti.¹⁷ Bu gemilerin yapımında Türklerden istifade edilip edilmediğine dair net kayıtlar olmasa da orduda emir komutayı elinde bulunduran Türklerin bu donanma kuvvetinde de Tolunoğulları'nın askeri gücünü oluşturduğunu öngörmek pek de yanlış olmayacaktır. Mısır'da kurulan Eyyubi Devleti de özellikle Haçlı Seferleri nedeniyle Selahattin Eyyubi döneminde donanmaya büyük önem vermiştir.¹⁸ Bu yeni coğrafyada deniz ve denizcilikle iç içe bir yaşama başlayan Türkler bu dönemde Akdeniz hâkimiyetini getirecek deniz savaşlarının ilk talimlerini de yapıyorlardı.

1.2.1. Anadolu Selçuklularından Önce Anadolu Kıyılarındaki Durum

Anadolu Selçuklularından önce Akdeniz ve Ege hâkimiyeti çeşitli kavimler arasında el değiştirmiştir. Müslümanlardan önce Akdeniz'in hâkimiyeti bütünüyle Roma İmparatorluğu'nun elindeydi. Akdeniz Roma İmparatorluğu'nun siyasi ve iktisadi birliğinin güvencesi durumundaydı. Akdeniz'deki Roma (Bizans) hâkimiyeti, Müslümanların çok hızlı bir gelişme gösterip Orta Doğu'nun iki süper gücü olan Sasani

¹⁶ Nihat Engin, (1984), *Osmanlılarda İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul: s. XX.

¹⁷ Nadir Özkuyumcu, (2014), *Tolunoğulları, Türkler*, C. 5, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara: s. 32. ; Özbaran vd., a. g. e., s. 13.

¹⁸ Bu dönemde donanmanın mali işleri için "Dîvan el-ustûl" adı verilen bir divan kurulmuştur. Eyyubi donanmasında en yaygınını "Şini" tipi olan çeşitli niteliklerde gemiler bulunmaktaydı. Ayrıca "Harrâka" adı verilen bir tür ateş gemisi vardı. Ramazan Şeşen, (2014), *Eyyübiler, Türkler*, C. 5, Yeni Türkiye Yay., Ankara: s. 70-71.

ve Bizans İmparatorluğu'nu mağlup ederek İspanya'ya kadar ulaşmalarıyla sona erdi.¹⁹ Akdeniz'deki Müslüman hâkimiyeti üzerine Avrupalılar deniz ticaretinden uzaklaşmış, kendi içlerine kapanmışlardı. İbn-i Haldun'un ifadesiyle “*Hıristiyanlar artık Akdeniz’de bir tahta parçası bile yüzdürecek halde değillerdi*”. Ne var ki, İspanya’daki Endülüs Emevi Devleti ve Abbasilerin zaafa düşmesi ile birlikte Akdeniz’de Avrupa’nın irili ufaklı devletleri söz sahibi olmaya çalıştılar. Özellikle Normanlar ve İtalyan Şehir Devletleri Venedik, Ceneviz ve Piza kuvvetlenmiş, gemi inşasına başlamışlardı. Söz konusu devletlerin Akdeniz’de hâkim kuvvet olmaları üzerine Müslümanlar artık korsanlık faaliyetlerine yönelmişlerdi.²⁰

Ortaçağda Akdeniz kıyılarını ele geçiren devletlerden özellikle Venedik büyük bir gelişme göstererek, Akdeniz kıyısındaki bütün limanlara seferler düzenlemeye başlamış, bu sırada ortaya çıkan Normanlar Venedik’in karşısında dayanamamışlardır. Venedik, Bizans Devleti’nden Akdeniz ticaretiyle edindiği imtiyazlarla daha bir güçlenmiş diğer denizci devletleri geride bırakmıştır.²¹

1.2.2. Anadolu Kıyılarında İlk Türk Denizcilik Faaliyetleri

Tarih boyunca, yaşadıkları ülkelerin coğrafi şartlarına en iyi şekilde uyum sağlayan Türkler, aynı zamanda bunlardan en geniş biçimde faydalanmışlardır. Türk göçlerinin önemli bir nedeni olan ve hayati ehemmiyet verilen su ve susuzluk Türklerin mücadele verdikleri önemli sahalar olmuştur. Anadolu fethedilinceye kadar açık denizlere ulaşmamış olan Türkler sistematik bir denizcilik politikası izleme imkânı bulamamış, ancak yeni vatanın fethi ile Türkler denizlerin önemini hemen kavramıştır. Denizlerdeki yoğun faaliyetler Türk medeniyetinin gelişmesine büyük katkı sağlamıştır.²²

Oğuzların Kınık boyuna mensup olan Selçuklular, Tuğrul ve Çağrı Beylerin etrafında toplanıp Gaznelilere karşı mücadeleye giriştiler. 1040 yılında yapılan Dandanakan Savaşı ile devletlerini kuran Selçuklular günümüz İran bölgesine yayılmayı

¹⁹ Hüseyin Algül, (2014), Türkiye Selçukluları Devrinde Akdeniz Siyasetine Genel Bir Bakış, *Türkler*, C. 6, Ankara: s. 645-646.

²⁰ Mustafa Gül ve Mustafa Balcıoğlu, (1990), Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, C. V. , S.1, Samsun: s. 57.

²¹ Detaylı bilgi için bkz: Zeki Arıkan, (2009), *Osmanlı Egemenliğinden Önce Foçalılar*, Batı Anadolu Türk Denizciliği, Dokuz Eylül Üniv. Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, Piri Reis Bilim Serisi No: 9, İzmir: s 1-15. ; Gül ve Balcıoğlu, a. g. m., s. 58.

²² Hasan Geyikoğlu, (2003), Selçukluların Deniz Politikaları ve Denizcilik Faaliyetleri, *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enst. Dergisi*, S. 22, Erzurum: s. 251.

başarıırken, 1071’ de Alparslan’ın kazandığı Malazgirt Zaferi ile Anadolu kapılarına dayandılar.²³

Anadolu, coğrafi mevki icabı Asya’nın batıya doğru uzanan bir yarımadasını teşkil etmesi ve Avrupa ile Asya kıtalarının arasında yer alması ve ayrıca kıtalar arasındaki deniz ve kara yollarının birleşme yeri olması bakımından Türk göçleri için son derece büyük öneme sahiptir. Orta Asya’dan batıya doğru gelişen Türk fütûhat geleneği, yedi yüzyıl boyunca hep Hazar ve Karadeniz’in kuzeyindeki bozkırları takip ederek Tuna havzasına uzanmıştır. M.S. 359 ve 373 yıllarında Hunlar tarafından Anadolu’ya yapılan iki seferde yine kuzeyden olmuştur. Ancak 1040 yılında Oğuzların Gazne Devleti’ne karşı kazandıkları Dandanakan Savaşı’yla Türklerin batıya doğru hareketleri de artık kuzeyden değil Hazar Denizi’nin güneyinden olmaya başlamıştır.²⁴ Güneyden, İran üzerinden süren ilerleyiş XI. yüzyıldan itibaren açık deniz ve okyanuslarla teması başlattıysa da bu tam anlamıyla denizcilik başlangıcı olmamıştır. Nitekim Sultan Melikşah’ın Akdeniz sahillerine ulaştığındaki²⁵ hayranlığı denizlerin henüz Türkler tarafından az tanındığı şeklinde yorumlanmaktadır.²⁶

Öte yandan Büyük Selçuklu Devleti’nin hâkimiyet sahası içinde, bölge komutanlarının deniz seferlerinde bulunduğunu görüyoruz. Sultan Alparslan’ın kardeşi Kirman hâkimi Melik Kavurd, Hürmüz Emiri’ne toplattırdığı gemilerle Büyük Selçuklu Devleti tarihindeki ilk deniz aşırı seferi yaparak Umman’ı zapt etti. Yine Basra naibi İsmail B. Aslancık Umman’daki güçlü emirlerden Ebu Sa’d ile Selçuklu tarihinde tespit edilen ilk donanma savaşını yapmıştı.²⁷ Ancak devlet politikası niteliğinde bir denizcilik faaliyeti söz konusu olmamıştı.

²³ Erdoğan Merçil, (2014a), Büyük Selçuklu İmparatorluğu Tarihi, *Türkler*, Yeni Türkiye Yay., C. 4, Ankara: s. 597- 614.

²⁴ Mustafa Kafalı, (2014), Anadolu'nun Fethi ve Türkleşmesi, *Türkler*, Yeni Türkiye Yay. C. 6, Ankara: s. 177-178.

²⁵ Kuzey Suriye’de çıkan bir karışıklığı ortadan kaldırmak isteyen Sultan Melikşah, 1086 yılı sonbaharında sefere çıktı. Antakya’dan Süveydiye’ye (Samandağ) kadar giden Melikşah, burada Akdeniz’e ulaşmış, kumsala inmiştir. Denizi şevk ve heyecanla seyreden Sultan, atını denize sürerek, kılıcını üç defa sulara daldırmış sonra “ İşte, yüce Allah İran Denizi’nden Batı Denizi’ne kadar olan ülkelerin hâkimiyetini bana nasip etti” diyerek orada namaz kılmıştır. Yine bu sahilden aldığı kumu da babası Sultan Alparsalan’ın kabri üzerine serpmiştir. Geyikoğlu, a. g. m., s. 252-253. ; Özbaran vd., a. g. e., s. 22.

²⁶ Orhan Koloğlu, (2012), *Türk Korsanları*, 2. Baskı, Tarihçi Kitapevi Yay., İstanbul: s. 17.

²⁷ Özbaran vd., a. g. e., s. 21-23.

Son olarak 1071 Malazgirt Zaferi'nden sonra Anadolu topraklarının Türkleşmeye başlamasıyla beraber, Türklerin hâkimiyet stratejisi değişti. Üç tarafı denizlerle çevrili bu yeni coğrafyada denizlerde faaliyet göstermeden barınmak mümkün değildi. Türklerde denizlere yönelmenin devletin geleceği için en uygun yol olacağını hemen anlamışlardı.²⁸ Ayrıca denizlere ulaşmak zaten Türkler için bir Kızılmaydı. Nitekim yukarıda zikrettiğimiz üzere Oğuz Kağan Destanı'ndaki “*Daha deniz, daha müren*” ifadesi, yine Oğuz Kağan'ın ordusuna ve milletine seslenirken büyük denizleri ve büyük ırmakları hedef göstermesi Türklerin denize karşı duydukları ilginin ifadesiydi. Bu hedefe ulaşmak arzusuyla süratle Kuzey ve Batı Anadolu sahillerine ulaşan Türkler, derhal denizlerde faaliyetlere başladılar. Denizlerde hareket başlatan ilk Türk beyi ise 1085'te İzmir ve civarını fetheden Çaka Bey oldu.²⁹

1.2.2.1. İlk Türk Amirali Çaka Bey

Çaka Bey Türklerin Anadolu'ya yapmış oldukları akınlar sırasında esir edilmiş daha sonra ise Bizans İmparatoru'na sunulmuş asil bir aileye mensup bir Türk genci olarak Bizans sarayına girmiştir.³⁰ Bizans sarayında yetiştirilen Çaka Bey 1081³¹ yılında, Bizans'ta meydana gelen bir taht kavgası sırasında, durumdan istifade ederek İzmir tarafına kaçmış, buralara daha evvel gelmiş olan Türkleri organize edip İzmir'i hücumla ele geçirmiştir. İzmir'de kuvvetli bir sahil beyliği kurmak için faaliyete girişmiş, Bizans'tan edindiği tecrübe ve Rumlarla olan ilişkileri sayesinde ilk iş bir usta bularak donanma inşasına başlamıştır.

²⁸ Gül ve Balcıoğlu, a. g. m., s. 57.

²⁹ Özbaran vd, a. g. e., s. 11-14.

³⁰ Çaka Bey Bizanslı kumandan Aleksandros Kabalika tarafından tutsak alınarak İmparator Nikephorus Botaniates'e (1070- 1081) sunulmuştur. Asil bir Anadolu Türk ailesine mensup olan bu Türk gencini, İmparator N. Botaniates, Bizans sarayında yetiştirmiş “Protonobilissimos” asalet unvanı yanında bazı imtiyaz ve değerli hediyeler vererek taltif etmiştir. Bizans sarayında Çaka Bey'e kısa zamanda asalet rütbesi verilmesi onun asil bir soydan ve itibarlı bir Türk ailesinden gelmiş olduğuna açıkça delil teşkil etmektedir. Bundan sonra bu Türk beyi İmparatorun tabiiyetini kabul ederek Bizans İmparatorluğu'nun hizmetine girmiştir. Ayrıca □Çaka Bey'in Oğuzların □Çavuldur boyundan gelmiş olduğu da rivayet edilmektedir. Necmi Ülker, (2014) Batı Anadolu'nun Türkleşmesi: İzmir Örneği, *Türkler, Yeni Türkiye* Yay., C. 6. Ankara: s. 289.

³¹ Çaka Bey'in beyliğinin kuruluş tarihi olan 1081 Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından Türk Deniz Kuvvetlerinin Kuruluş tarihi olarak kabul edilmektedir. Ancak İşipek bu tarihi 19 Mayıs 1090 Koyun Adaları Savaşı olarak vermiştir. ; Ali Rıza İşipek, (2013) *Türklerin İlk Amirali Çaka Bey ve Dönemin Deniz Savaşları*, Kaptan Yayıncılık, İstanbul: s. 142-143.

Çaka Bey, İzmir merkeze modern bir tersane kurmuş, tersane civarındaki bölgeyi de bir deniz üssüne dönüştürmüştür.³² Planladığı Ege Denizi ve Ege adaları seferine çıkmak üzere İzmir ve Efes tersanelerinde bir kısmı yalnız kürek, bir kısmı da hem kürek hem de yelkenle hareket eden 40 avcı gemisi yaptırmış ve bu kırk parçalık ilk Türk filosu 1089 yılında denize ulaşmıştır. Çaka Bey denize açılırken 3 hedef belirlemiştir;

- a. Eğitim.
- b. Taarruzî bir keşif harekâtı ve bundan sonraki seferlerine hazırlanmak için gerekli bilginin temin edilmesi.
- c. Ganimet sağlamak.³³

Çaka'nın tersanelerinin sayısı bir süre sonra ikiye çıkmıştır. Donanmadaki gemi sayısı da buna orantılı olarak artmış, 90' a ulaşmıştır. Yeni yapılan 50 geminin 17'si çektiri, 33'ü yelkenliydi. Çaka artık adaların fethine çıkabilirdi.³⁴ Nitekim, Midilli Adası hakimine bir ultiatom vererek, adanın kendisine terk edilmesini istedi. Kuvvetli bir donanmaya sahip olan Türklere karşı hiçbir şey yapamayacağını bilen vali, geceleyin bir gemiye binerek İstanbul'a kaçtı. Çaka Bey Midilli'ye girdi. Sakız'ı (Chios) aldıktan sonra Sisam (Samos) ve Rodos Adalarına gidip buraları ele geçirdi. Bu duruma Bizans'ın seyirci kalması düşünülemezdi. Hemen Niketas Kastamoniates komutasında bir donanma bölgeye gönderildi.³⁵ Koyun Adaları civarında iki donanma karşılaştı. Türklerin geniş çaplı ilk deniz savaşı olmasına rağmen Çaka'nın verdiği taktik gereği "*Turna Katarları*"³⁶ gibi seyreden Türk Donanması Bizans donanmasını 19 Mayıs 1090'da yenilgiye uğrattı.³⁷

Çaka Bizans'a büyük bir darbe indirmek istiyordu ve bu amaçla Peçeneklerle anlaştı. Bizans'a karşı saldırıya geçen Peçenekler 1091'de Lebonion denen mevkie

³² Çaka Bey hakkındaki ilk ve en detaylı bilgileri veren Bizans İmparatoru Aleksios Komnenos'un kızı Anna'nın babası için yazdığı Aleksios adlı kitaptır. Akdes Nimet Kurat, (1987), *Çaka Bey- İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi M. S. 1081- 1096*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., Seri 9, S. B3, 4. Baskı, Ankara: s. 38-39. ; Gül ve Balcıoğlu, a. g. m., s. 58. ; Akçadağ, a. g. e., s. 7.

³³ İsmail Kayabalı ve Cemender Arslanoğlu, (1972), "Deniz Kuvvetleri", *Türk Kültürü Dergisi*, Yıl: 10, S. 117, Ankara: s. 754.

³⁴ Gül ve Balcıoğlu, a. g. m., s. 59.

³⁵ Kurat, a. g. e., s. 46-47.

³⁶ Filodaki tüm gemilerin zincirlerle birbirine bağlandığı bu yeni sistem birçok avantaj sağlıyordu. Savaş esnasında kaçıp kurtulmak isteyen gemilerin böyle bir şans olmuştur ve önden gitmek isteyen gemiler filonun nizamını bozamazlardı.

³⁷ İşipek, a. g. e., s. 142-143.

geldiler. Bizanslılarda donamalarıyla birlikte Meriç'in sol kıyısında yer aldılar. Ancak bilinmeyen bir nedenle Çaka Bey'in Peçeneklere yardıma gitmemesi ve Bizans'ta askerlik yapan Kumanların Peçenek kuvvetlerini dağıtması üzerine sefer başarısız oldu.³⁸

Bizans, hedefi İstanbul'u almak olan Çaka'yı durdurması gerektiğini görmüş ve geleneksel Bizans siyasetini kullanarak Çaka Bey'i başka bir Türk hükümdarının eliyle durdurmayı başarmıştı. İmparator, Çaka'nın damadı olan Anadolu Selçuklu Sultanı I. Kılıçarslan'ı kendine müttefik, Çaka'ya rakip yaparak Çaka Bey'i I. Kılıçarslan'a öldürttü.³⁹

Tüm başarılarına rağmen o dönem Çaka'nın adı unutulup gitmişse de o, İzmir'de Türk hâkimiyetinin temellerini atmıştır. Zira Ege Denizi'ndeki bir donanma boğazlar için tehlikeli olabilirdi. Bunu ilk anlayan ve Türklerin de güçlü denizciler yetiştirebileceğini gösteren Çaka Bey olmuştu.⁴⁰ Çaka, İzmir'i alarak "Ata Beyliğin" yanında "Derya Beyi"de olmuş, aslında kara ahalisi olan Türklerin teşkilatçı yapıları ve yetenekleri ile kısa zamanda usta birer denizciye dönüşebileceğini herkese kanıtlamıştı. İyi teşkilatçılığı yanında iyi bir denizci ve çok iyi bir strateji uzmanı olan Çaka Bey, deniz savaşlarında Turna Katarları taktiğini bularak, yüzyıllardan beri denizcilikle uğraşan Bizans kuvvetlerine karşı dahi galip gelmeyi bilmişti. Maalesef ki değeri ölümünden çok sonra anlaşılmıştır. Zira binlerce Haçlı askeri, Çanakkale Boğazı ile Marmara sahillerine yüklendiğinde (1097) Çaka Bey'in donanması ortadan kaldırılmıştı. Böylece Haçlılar kolayca Anadolu'ya geçmiş ve Türklerin ele geçirdikleri yerleri birer birer ellerinden geri almışlardı.⁴¹

1.2.2.2. Anadolu Selçuklularının Donanma Faaliyetleri

Türklerin kurduğu yüze yakın siyasi teşekkül arasında dört büyük imparatorluktan üçüncüsü olan Selçuklu İmparatorluğu Türk tarihin akışına yön verecek iki büyük gelişmeyi başlatmıştı. Birincisi Türklerin siyasi hayatına İslami unsurların

³⁸ Gül ve Balcıoğlu, a. g. m., s. 59.

³⁹ Kurat, a. g. e., s. 68-74.

⁴⁰ Gül ve Balcıoğlu, a. g. m., s. 60.

⁴¹ Mücteba İlgürel, (2001), Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri, *Bellekten*, C. LXV, S. 243, TTK Yayınları (2001'den ayrı basım), Ankara: s. 637-638.

dâhil edilmesi,⁴² ikincisi ulaştığı yeni coğrafyada Türklere denizleri daha yakından tanıma fırsatı sağlamasıydı.

1078'de Süleyman Şah'ın İznik'i almasıyla kurulan devlet, kuruluş bölgesi bakımından deniz politikasına önem vermek zorundaydı. Yeni coğrafyada denizin önemini hemen idrak etmiş olan Süleyman Şah (1073-1086) derhal sahillere akınlar düzenlemiş ve İznik'i alarak merkez yapmıştı.⁴³ 1086 yılında Süleyman Şah'ın ölümüyle yönetimi devralan vezir Ebul Kasım Gemlik'te (Kios) bir donanma inşa ettirmiş ancak Bizans donması Gemlik'i muhasara edip henüz yeni tesis edilen Türk gemi tezgâhlarını yakmıştı. Böylece Selçukluların Marmara Denizi'ne hâkim olma yolundaki ilk çabaları sonuçsuz kalmıştı.⁴⁴ 1097'de Anadolu'ya ulaşan Haçlıların saldırıları üzerine kıyıda başkent İznik elden çıkmış ve merkez Konya'ya taşınmıştı. 1207 yılına gelindiğinde Anadolu Selçukluları Karadeniz'de Rumlardan Samsun'u Latinlerden ise Antalya'yı⁴⁵ alarak denizcilik ve ticaret için büyük öneme sahip iki şehri ele geçirmişlerdi. Türk donanmasının üssü olacak Antalya'da vakit kaybetmeden bir donanma hazırlandı.⁴⁶ 1214'te Sinop fethedildi ve burada Karadeniz için bir Türk filosu kuruldu. Kurulan bu donanmanın desteği alınarak Antakya kuşatıldı ve alındı.⁴⁷ Sultan Alâaddin Keykubat döneminde Selçuklu donanması için yeni bir üs olacak kadim bir liman olan Kolonos⁴⁸ (bugünkü Alanya) 1223'te karadan ve denizden kuşatılarak ele

⁴² İbrahim Kafesoğlu, (1972), *Selçuklu Tarihi*, Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı Kültür Yayınları- Milli Eğitim Basımevi, İstanbul: s. 114.

⁴³ Geyikoğlu, a. g. m., s. 253. ; Özbaran vd., a. g. e., s. 24. ; Gül ve Balcıoğlu, a. g. m., s. 60.

⁴⁴ Erdoğan Merçil, (2014b), Türkiye Selçukluları, *Türkler*, C.6 ,Yeni Türkiye Yayınları, Ankara: s. 506-507. ; Özbaran vd., a. g. e., s. 24. ; Komisyon, (1999), Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem, *İkinci Denizcilik Sempozyumu 15- 16 Haziran*, 1999, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul: s. 12- 13. ; Kafesoğlu, a. g. e., s. 67.

⁴⁵ Antalya Anadolu'nun güney-batısında, Akdeniz kıyısında kendi adıyla adlandırılmış körfezin kuzey-batı ucunda kurulmuş bir ilkçağ şehridir. Antalya'nın bulunduğu yer, bir liman tesisini kolaylaştıran doğal imkânlarla sahiptir. Şehir, kurulduğu yerde deniz kenarının hemen üstünde 20-30 metre yükselen kayalıklar arasında İlk ve Ortaçağ gemilerinden oluşan büyük bir filoyu içine alabilecek, neredeyse bütün rüzgârlara karşı korumalı ve dalgalarla gelecek kumla dolma tehlikesi olmayan doğal bir limana sahiptir. Geyikoğlu, a. g. m., s. 260.

⁴⁶ Algül, a. g. m., s. 647. ; Özbaran vd., a. g. e., s. 25-26. ; Duran, a. g. e., s. 46.

⁴⁷ Ali Sevim, Erdoğan Merçil, (1995), *Selçuklu Devletleri Tarihi, Siyaset, Teşkilat ve Kültür*, TTK Yay., Dizi 24, S. 19, Ankara: s. 456. ; Kafesoğlu, a. g. e., s. 98.

⁴⁸ Rumların **Kolonos** Avrupalıların ise **Candelore** adını verdikleri bu şehir 1204 yılındaki IV. Haçlı seferi sonucunda Kyr Vart (Kir Farid) adlı birinin hâkimiyetindeydi. Kolonos, yüksekliği 250 metreye varan kayalık bir yarım adanın üzerinde bulunuyordu. Bu topoğrafik yapısı ile bir deniz üssü olmaya ve denizcilik faaliyetlerine müsait idi. Bu nedenle İlkçağdan itibaren deniz korsanları burayı kendilerine merkez edinmişlerdi. Sonrasında buralara hâkim olan Roma ve Bizans İmparatorlukları da Kolonos'u sahil kalesi ve deniz üssü olarak kullanmışlardı. Algül, a. g. m., s. 647. ; Özbaran vd., a. g. e., s. . 27. ; Geyikoğlu, a. g. m., s. 260.

geçirildi. Şehrin önemi Selçukluların burada denizciliğe başlamalarıyla bir kat daha arttı. Yine Antalya'nın fethinden kısa bir süre sonra burada oluşturulan donanmanın Alâiyye'nin fethine katılması Türklerin denizcilikteki hızlı ilerleyişlerini göstermesi bakımından önemliydi. Paul Wittek;

“Bu şehir daha fâtihi Alâaddin Keykubad tarafından 1229 ve 1236 yılları arasında kuvvetli bir tersane ile teçhiz edildi ki bu, denize kavuşur kavuşmaz, Selçukluların denizciliğe nasıl bir ehemmiyet verdiklerinin belîğ bir delilini meydana koyuyor.”

diyerek, Anadolu Selçuklularının denizciliğe verdiği önemi anlatmıştır.⁴⁹

1225'te Emir Mübarezeddin Ertokuş kurulan Selçuklu donanması refakatinde geniş çaplı bir Akdeniz sahilleri seferine çıktı. Bu sefere kıyıyı takip ederek ilerleyen donanmada denizden gelebilecek bir düşmana karşı kontrol ve savunma görevi yaptı.⁵⁰ 1226'da Moğol saldırıları sonrasında başıboş kalan Suğdak, Emir Hüsamettin Çoban'ın Sinop'ta kurulan tersanelerde inşa edilen gemilerle çıktığı deniz aşırı seferle hâkimiyet altına alındı.⁵¹ Umulandan çok daha hızlı bir şekilde Alanya'da kurdukları tersane ile Akdeniz için ve Sinop'ta kurdukları tersane ile Karadeniz için donanma hazırlayan Selçuklular, Anadolu'nun Akdeniz sahillerini kendileri için güvenlik altına aldıkları gibi Karadeniz'i aşır Kırım'a sefer düzenleyecek deniz gücüne ulaştılar.⁵²

Haçlı seferleri ile sahillerden çekilmek zorunda kalan Türkler, I. Mesut ve II. Kılıçarslan dönemlerinde denizcilik alanında yeniden toparlanmaya başlamıştı. Samsun ve Antalya'nın fethi ile sultanların taşıdığı unvanlara “ Sultanü'l-berr ve'l- bahreyn” (İki denizin ve iki karanın sultanı) unvanı eklenmişti. 1214 yılında Sinop'un fethiyle Selçuklu denizciliği ve ticareti büyük bir gelişme kaydetmiş, Alâiyye'nin fethi ise Türk denizciliği için yepyeni bir başlangıç olmuş ve burada devrin en gelişmiş tersanelerinden biri kurulmuştu. Ayrıca Suğdak Limanı'na yapılan seferle ilk deniz aşırı sefer başarı ile gerçekleştirilmişti.⁵³ Türklerin bu hızlı denizcilik gelişiminin kıyılardaki varlığını tarihçi P. Wittek şöyle dile getirmektedir:

“13. asır ortalarından sonraya kadar muhasara edilen hudutlar Pontus sahilinin Sinob'un garbında kain bir noktasından, Kastamonu, Kütahya ve Denizli'yi (Ladik,

⁴⁹ Paul Wittek, (1999), *Menteşe Beyliği*, Çev. O.Ş. Gökyay, TTK Yay., Ankara: s. 30.

⁵⁰ Geyikoğlu, a. g. m., s. 262- 263. ; Özbaran vd., a. g. e., s. 28.

⁵¹ Kafesoğlu, a. g. e., s. 101. ; Özbaran vd., a. g. e., s. 28-29.

⁵² Özbaran vd, a. g. e., s. 14.

⁵³ İlgürel, a. g. m., s. 638- 639.

*Laodikeia) Selçuk saltanatının emniyete alınmış noktaları olarak gerisinde bırakan bir kavis içinde, Akdeniz'de Makri (bugün Fethiye) körfezine kadar uzatıyordu.*⁵⁴

Görüldüğü üzere bir kara milleti olarak Anadolu'ya ulaşan Oğuz Türkleri kısa zamanda denizlere hâkim olmayı başarmışlardı. Anadolu'ya gelen Türklerin denizlere yönelmelerindeki birinci neden, elbette ki değişen coğrafyalarıydı, ikinci neden ise yöneticilerinin deniz konusunda deneyimli Bizans'ta bulunmaları olmuştu. Sultan I. Gıyaseddin Keyhüsrev ve oğulları İzzeddin Keykavus ile Alâaddin Keykubad yaklaşık yedi yıl Bizans'ta kalmış, denizciliğin önemini kavramış ve bu sultanlar Anadolu'daki önemli liman şehirlerinin fatihleri olmuşlardır. Selçuklular hâkim oldukları dönemde Anadolu'da ticarete büyük önem vermiş ve bu dirayetli sultanların izlediği ortak bir devlet politikası olmuştur. Alâiye (Alanya), Antalya, Sinop fetihleri bu politikanın uygulanma sahasını oluşturmuştur. Topraklarındaki bu ticari canlılığı korumak için devlet daima güçlü bir ordu ve donanmaya ihtiyaç duymuştur. Kara ordusu bakımından uzun bir geçmişe ve tecrübeye sahip olmalarına rağmen denizlerle bu denli yoğun ilişkisi olmayan Selçuklu Türkleri bu alanda da kendilerini hızla geliştirmiş ve kısa zamanda sağlam başarılar elde eden bir donanma gücü meydana getirmişlerdir. Fethedilen önemli liman şehirlerine gemi üretilen ve mevcut gemilerin onarımını gerçekleştirecek tersaneler kurulmuş, böylece Türk donanması için güvenli üsler oluşturulmuştur. Anadolu Selçuklu Devleti, bu yönleriyle sistemli bir deniz politikası güden ve donanma gücü oluşturan ilk Türk devleti olmayı başarmıştır. Selçuklulardan sonra kurulan bazı beylikler de yer aldıkları coğrafi mekânın sahillerde olması sebebiyle denizcilik faaliyetlerinde bulunmuş, Aydınoğulları, Karasioğulları, Saruhan ve Menteşe Beylikleri Ege ve Marmara kıyılarında, Candaroğulları ise Karadeniz'e açılan denizci beylikler olarak gelişmişlerdir. Kendilerine ait birer deniz gücü yaratan bu beylikler daha sonra kurulacak Osmanlı Devleti'nin donanmasının da temelini oluşturmuşlardır.⁵⁵

1.2.2.3. Anadolu'da Beylikler Dönemi Denizcilik ve Donanma Faaliyetleri

Moğol istilası önünden kaçan Türk aşiretleri önce İç Anadolu'ya, ardından İlhanlıların baskısıyla da Batı Anadolu uçlarına gelmiş, bu Türkmen aşiretleri hızla bölgeyi Türkleştirirken Ege Denizi ve adalar üzerinde de gaza faaliyetleri

⁵⁴ Wittek, a. g. e., s. 1.

⁵⁵ Özbaran vd., a. g. e., s. 14- 29.

yürütmüşlerdir. Bu deniz gazileri (guzât-ı fi'l-bahr), Ege Denizi'nde ve Balkan tarihinde yeni bir dönem açmışlardır. Aydınoğlu Umur Bey ile denizcilik faaliyetleri yeniden ivme kazanmış; gemicilik ve denizciliğe ilgi daha da artmış, Türkler artık Akdeniz'de korsanlığa başlamışlardı. Marino Sanudo,⁵⁶ aldığı mektuplar ve eserinde verdiği bilgilerde; Türklerin artık uzak mesafelere gemi sevk edebildiklerine ve gemi inşa teknolojisinde önemli mesafeler kat ettiğine işaret etmektedir.⁵⁷ Beyliklerin bu gelişimi Latin dünyasında büyük endişe yaratmış, Venedik ve Ceneviz ticareti tehlikeye düşmüş, bunun üzerine büyük bir Haçlı ittifakı tertip etmişlerdir. Bu ittifakın düzenlediği seferler, başta Batı Anadolu Beylikleri'nin denizlerdeki faaliyetlerinin duraksamasına ve bir zaman sonra ise tamamen son bulmasına sebep olmuştur.

Anadolu Türk beylikleri arasında denizcilik bakımından en fazla öne çıkan Aydınoğulları⁵⁸ Beyliği olmuş, özellikle Umur Bey zamanında beylik hem Bizans hem de Latin dünyasının şiddetini üzerine çekmiştir. Umur Bey kazandığı zaferler ve Ege'de meydana getirdiği güçlü donanmayla Bizans'ın koruyucu gücü olacak kadar ilerleme kaydetmiş ancak 300 gemiden fazla olduğu ifade edilen donanma kuvveti, oluşturulan Haçlı ittifakları ile yıpratılmış, 1344'te ise yok edilmiştir.⁵⁹ Bizanslı tarihçi Gregoras'ın Umur Bey hakkında verdiği bilgileri M. Keçiş şöyle nakletmektedir:⁶⁰

“Türk beyliklerinden bazıları hâkimiyetlerini devam ettirmeyi başarabilirken bazıları ortadan kaybolmuştur. Fakat Aydınoğlu Umur en kuvvetlisi haline gelmiştir. Lydia ve İoniya'nın hâkimi Umur Bey, donanmasıyla Ege Adaları'na akınlarda bulundu ve buranın hâkimi oldu. Negroponte, Mora, Girit, Rodos adalarına bütün Teselya kıyılarına ve hatta İstanbul'a kadar akınlarda bulundu.”

⁵⁶ Marino Sanudo Torsello: XIV. yüzyılın önde gelen Haçlı propagandacılarından. (1270-1343). Babası Venedik Senatosunun bir üyesiydi. Bizans'a bağlı bazı adaların yönetimini elinde bulunduran Sanudi sülalesiyle olan akrabalığı ve Venedik çıkarlarını korumak amacıyla adalar ve Ege kıyılarıyla oldukça ilgiliydi. Yazarın Haçlı propagandası olan *Secreta Fidelium* adlı eseri ve yazdığı mektupları Aydınoğulları Beyliği tarihi ve Bizans tarihi için son derece önemli bilgiler içerir. Murat Keçiş, (2003), *Aydınoğulları Beyliği- Bizans Devleti İlişkileri (1308- 1390)*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara: 16-18.

⁵⁷ İlgürel, a. g. m., s. 639.

⁵⁸ Beyliğin en büyük şansı kuruluşu sırasında Bizans'ın donanmasını dağıtmasıyla işsiz kalan Bizans tayfalarını istihdam etmesi olmuştu. Keçiş, a. g. t., s. 16-18. ; Wittek, a. g. e., s. 44.

⁵⁹ Zerrin Günal Öden, (2014), *Aydınoğulları Beyliği, Türkler*, Yeni Türkiye Yay., C. 6. Ankara: s. 793-795.; Özlem Kalkan, (2011), *Batı Anadolu Beylikleri'nin Teşekkül Devri*, Yüksek Lisans Tezi, Muğla Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Muğla: s. 77-79. ; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, (1988), *Osmanlı Tarihi*, C.1, TTK Yay., Ankara: s. 78-80. ; Özbaran vd., a. g. e., s. 36.

⁶⁰ Keçiş, a. g. t., s. 70-72.

İzmir'in haçlıların eline geçmesiyle deniz üssünü kaybeden Umur Bey yeniden toparlanmak ve İzmir'i geri almak için 1348 yılında ordusunun başında hücumla geçtiyse de başarılı olamadı ve kuşatma sırasında hayatını kaybetti. Umur Bey'in ölümüyle birlikte Aydınogulları Beyliği'nin parlak tarihi bitmiş gaza, akın, kahramanlık devri son bulmuş olsa da Umur Bey'in Türk denizciliğine katkısı büyük olmuştur. Onun hatırası özellikle Osmanlılar tarafından benimsenmiş ve Osmanlı denizcileri "Gazi Umur Bey cânı için"⁶¹ diyerek yemin etmişlerdir.⁶²

Aydınogulları gibi sadece deniz üzerinden gaza ve sefer yapma imkânı olan Saruhanogulları da 1334'te kurdukları 270 gemilik donanma ile Aydınogullarıyla birleşerek seferler düzenlediler. 1335'te Bizans'la birlikte Foça kuşatmasına katıldılar. 1346'da Bizans sarayında meydana gelen taht mücadelesiyle güç kazandılar, fakat Karasi Beyliği'nin Osmanlı Beyliği'nin eline geçmesiyle gaza alanlarını kaybettiler. 1348'de Aydınoglu Umur Bey'in şehit olması ve İzmir'in Latinlerin eline geçmesiyle deniz ticaretleri büyük kayba uğradı. Bundan sonra Saruhanlıların gaza ve korsanlık yaptıklarına dair kaynaklarda hiçbir bilgiye rastlanmamaktadır.⁶³

Bir diğer denizci beylik olan Menteşeoğulları 1300'lerde Latinlerle mücadeleler yapmış, birkaç defa Rodos'u kuşatmış ancak kalıcı bir sonuç elde edememişlerdir. 1352- 1355 arasındaki Venedik saldırıları sonucu beylik, denizlerdeki etkinliğini kaybetmiştir.⁶⁴

1304'te Balıkesir ve çevresine yerleşen Karasi Türkmenleri ise kısa sürede bölgelerine hâkim olmuş ve 1328'de Yahşi Bey döneminde parlak denizcilik faaliyetlerinde bulunmuşlardı. 1339'da 70 gemilik bir filoyla Enez'e çıkarma yapılmış, Bizans ve Latinlerle girişilen mücadeleler kaçınılmaz olarak bir Haçlı deniz kuvvetinin

⁶¹ Anlamı: " *Aydın Beyoğlu Gâzi Umur Bey gemilere binüp gazalar iderdi. Âl-i Osman beylerinden gemi ile evvel gaza iden Umur Bey'dir. Nice kere velâyeti zâhir olmağın gâziler Gâzi Umur Bey cânı için deyu yemin ederlerdi*", İlgüler, a. g. m., s. 639-640.

⁶² Salim Koca, (2014), Anadolu Türk Beylikleri, *Türkler*, Yeni Türkiye Yay., C. 6., Ankara: s. 726-727. ; Umur Bey'in şehit olması üzerine, emrindeki gaziler, Balkanlar'a geçmek üzere kuzeye yönelmiş, bu durum, Çanakkale Boğazı'nın Anadolu yakasını elinde bulunduran Osmanlı Beyliği'nin, gazilerin toplanma merkezi ve hareket üssü olmasını sağlamıştı. İbrahim Sezgin, (1999), Osmanlıların Rumeliye Geçişleri ve İlk Fetihler, *Osmanlı*, C. I, Ankara: s. 212-213.

⁶³ Süleyman H. Yakut, (2002), *Saruhanogulları Beyliği*, Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa: s. 15. ; Ahmet Şimşirgil, (2014), Saruhanogulları Beyliği, *Türkler*, C. 6., Yeni Türkiye Yay., Ankara: s. 788-789.

⁶⁴ Koca, a. g. m., s. 731-732. ; Wittek, a. g. e., s. 68. ; Kalkan, a. g. t., s. 72.

teşekkülü ile sonuçlanmıştı.⁶⁵ Karasioğulları ağır kayıplar vererek kaybettiği savaşların ardından toparlanamadı ve denizlerdeki faaliyetleri son buldu. Yaşanan iç sarsıntılar sonucunda beylik Orhan Gazi tarafından Osmanlı Beyliğine ilhak edildi. Bu ilhak sonrasında Hacı İlbeyi, Evrenos Gazi, Ece Halil ve Kadı Fazıl gibi Karasi beyleri Osmanlı Devleti'nin hizmetine girerek hem denizcilik alanında hem de devlet politikalarında başlıca rol oynayıp, beyliğin gelişmesine katkı sağlamışlardır. Denizcilikte Osmanlılardan ileri seviyede olan Karasi Beyliği bu alanda Osmanlı Bahriye teşkilatı için bir kaynak, malzeme ve emsal oluşturmuştu.⁶⁶

Batı Anadolu'da kurulan beylikler, her ne kadar denizciliği ilerletmiş olsalar da denizcilik faaliyetlerinin askeri alanında gösterdikleri başarıyı bir Venedik ya da Ceneviz Devleti gibi ticari alana taşıyamamışlardır. Beylikler donanmanın yanında bir ticaret filosu kurmayı ihmal etmişlerdir. Hâlbuki ticaret filosu, denizcilikte mesleki bilgi ve tecrübe bakımından donanmayı daima besleyen bir organizasyondur.⁶⁷ Öte yandan Batı Anadolu Beylikleri, her ne kadar kendi beylikleri için kalıcı bir sonuç doğuramasalar da, XIV. yüzyılda büyük bir güç olarak ortaya çıkan Osmanlı Devleti'nin donanma kuvvetleri için sağlam bir temel oluşturmuşlardır.

1.3. OSMANLI DEVLETİ'NDE İLK DENİZCİLİK FAALİYETLERİ VE DONANMA KUVVETLERİNİN KURULUŞU

1.3.1. Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu ve Donanma Kuvvetlerinin Teşekkülü

1.3.1.1. Devletin Kuruluşu

Çaka Bey ile başlayan Anadolu Türk denizcilik faaliyetlerini en üst seviyeye ulaştıracak devlet olan Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşu ve gelişimi hakkında kaynaklardan elde edilen bilgilere göre Osmanlı Devleti'ni kuran ailenin soyu, Oğuzların sağ kolu olan *Günhan* kolunun *Kayı* boyuna dayanmaktadır. Moğolların

⁶⁵ Venedik, Karasioğullarını durdurmanın ancak 10 Rodos, 10 Venedik, 6 Kıbrıs, 6 Bizans, 8 Papa ile Fransa'dan olmak üzere 40 kadırgadan oluşacak büyük bir donanmanın kurulmasıyla mümkün olacağı teklifinde bulunmuştur. Zerrin Günel Öden, (1999), *Karasi Beyliği*, TTK Yay., Ankara: s. 22-41.

⁶⁶ Öden, a. g. e., s. 55-56.

⁶⁷ Detaylı bilgi için bkz: Halil İnalçık, (2009), *Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar, Batı Anadolu Türk Denizciliği*, Dokuz Eylül Üniv. Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, Piri Reis Bilim Serisi No: 9, İzmir: s. 53-83. ; Koca, a. g. m., s. 703-755.

Anadolu'ya doğru yürümleri üzerine batıya göç eden Kayıları Anadolu Selçuklu Sultanı Alâaddin Keykubad Ankara, *Karacadağ* mntikasına yerleştirmiştir. Ankara ikliminin elverişsizliği üzerine Ertuğrul Bey idaresindeki Kayılar, kışlak olarak *Söğüt*, yaylak olarak *Domaniç* bölgesine yerleştirilmiştir.⁶⁸

Kesin tarih bilinmemekle birlikte Osmanlı tarihçilerinin çoğu Ertuğrul Bey'in ölümünü 1281 olarak kayda geçmiştir. Ertuğrul Bey'in ölümüyle beyliği bir devlet haline getirmek üzere ilk adımı atacak olan Osman Bey, beyliğin başına geçmiştir. 1299'da başlayan kuruluş süreci 1453'e kadar sürecek, İstanbul'un fethiyle tamamlanacaktır. Beylik konumundayken bulunduğu coğrafi konum⁶⁹ bakımından bir bakıma Anadolu Selçuklu Devleti'nin kuruluş sahasında bulunan Osmanlılar, bu coğrafi avantajı uyguladıkları akılcı politikalarla⁷⁰ da destekleyerek büyük bir devlet haline gelmeyi başaracaktı.

Osman Bey babasından aldığı aşiret liderliğini bir uç beyliğine dönüştürmüş olsa da beylik henüz yeterli para, idari teşkilat, ordu ve donanma denen bir birime, hatta limana sahip değildi. 1320 yılından itibaren hastalığı nedeniyle Osman Bey'in faaliyetlerde bulunamadığı onun yerine kaynaklarda Orhan Gazi'nin (1324-1362) adının geçtiği görülmektedir.⁷¹

1.3.1.2. Kıyılarda İlk Fetihler

Beyliğin idaresini ele alan Orhan Bey'in 1321'de Mudanya Kalesi'nin fethi ile Osmanlıların denizlerle olan daimi teması da başladı. 1323 yılında Karamürsel'in fethi ile Marmara Denizi'ne ulaşıldı ve 1324'te Karasi Beyliği'nden Mürsel Bey komutasında gönderilen 24 gemiden oluşan kuvvet sayesinde Osmanlılar denizlere açıldı. 1326'da Kandıra, İzmit körfezinin güneyi, Kartal civarında Aydos ve onun kuzeyindeki Şamandıra (Semendire) kaleleri alınarak beyliğin sınırları Karadeniz ve İstanbul Boğazı'na doğru genişletildi. 1331'de İznik, 1337'de İzmit'in fethi ile Bizans'ın Anadolu'da kalan toprak parçaları Alaşehir (Philadelphia) ve Ereğli

⁶⁸ Uzunçarşılı, a. g. e., s. 97-100.

⁶⁹ Osmanlı uç beyliği, Sakarya Nehri'nin güneyinde Domaniç, Söğüt, İnönü üçgenin içinde kalan saha üzerinde ve Bizans'ın yukarı Sakarya'dan başlayan Akhisar-İznik- Bursa- Manyas Gölü'ne kadar devam eden savunma hattı güneyinde kurulmuştur. Duran, a. g. e., s. 47.

⁷⁰ Hasan Basri Karadeniz, (2008), *Osmanlılar ile Beylikler Arasında Anadolu'da Meşruiyet Mücadelesi (XIV-XVI. Yüzyıllar)*, Yeditepe Yay., İstanbul: s. 5.

⁷¹ Mustafa Cezar, (2010), *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C. 1, TTK Basımevi, Ankara: s. 68.

(Herakleia) çevresinden ibaret kalmıştı.⁷² Bu arada Karasi Beyliği topraklarının barış yoluyla elde edilmesiyle, Osmanlılar Çanakkale Boğazı'na ulaşmışlardı. Karasi Beyliği'nde çeşitli askeri ve idari görevlerde bulunan ve aynı zamanda Rumeli'yi tanıyan ulema ve ümeradan Hacı İlbey, Yakup Ece Bey, Gazi Fazıl Bey ve Evrenos Bey gibi çoğu denizci kumandanlarda Osmanlı Devleti'nin hizmetine girmiş, bu kumandanlar, hem fetihlerde hem de Osmanlı donanmasının yeniden inşasında öncü rol oynamışlardı.⁷³

1.3.1.3. Donanmanın Kuruluşu ve XIX. Yüzyıla Kadar Yaşanan Deniz Gelişmeleri

Osmanlı denizciliğinin temeli Batı Anadolu Türk beyliklerince XIV. yüzyıl başlarında atılmıştı. Yukarıda değindiğimiz üzere Aydınolu Umur Bey'in ölümüyle (1348) emrindeki gaziler, Balkanlar'a geçmek üzere kuzeye yönelmiş, bu durum, Çanakkale Boğazı'nın Anadolu yakasını elinde bulunduran Osmanlı Beyliği'nin, gazilerin toplanma merkezi ve hareket üssü olmasını sağlamıştı. Öte yandan küçük bir kara beyliği olarak kurulmasına rağmen, sahillere ulaştıktan sonra denizcilik bilgi ve tecrübesini devamlı suretle arttırmaya çalışan Osmanlı Beyliği, kendilerine öncülük eden Batı Anadolu Beylikleri'nden yararlanmayı bilmişti. Yukarıda zikredilen Mentешеoğulları, Aydınoluğulları, Saruhanoluğulları ve Karasioğulları beylikleri Osmanlı denizciliğinin kuruluşuna önemli katkılarda bulunmuşlarsa da,⁷⁴ elbette ki bu miras Osmanlı'nın hedefleri için yeterli olmayacak şimdi en baştan itibaren deniz gücü yeniden kurulacaktı.

Orhan Gazi, Doğu Marmara'ya kesin şekilde yerleşmesinin ardından deniz gücünü geliştirme faaliyetlerine girişmiş ve 1327 yılında Karamürsel'de ilk Osmanlı tersanesi kurulmuştu.⁷⁵ Donanma hiyerarşik bir sistemle teşkilatlandırılmış ve Karamürsel Bey Osmanlı'nın ilk "*Derya Beyi*"⁷⁶ olarak tayin olunmuştu. Tarihçi Hammer, daha 1337'de Orhan Gazi'nin otuz altı gemiden oluşan bir donanma ile

⁷² Melek Delilbaş, (2014) Osmanlı- Bizans İlişkileri, *Türkler*, C.9, Yeni Türkiye Yay., Ankara: s. 125.

⁷³ İnalçık, a. g. m., s. 67. ; Uzunçarşılı, a. g. e., s. 111-116. ; Cezar, a. g. e., s. 69-75. ; Akçadağ, a. g. e., s. 8. ; Engin, a. g. t., s. 28. ; Kalkan, a. g. t., s. 95. ; Öden, (Karasi) a. g. e, s. 49-56.

⁷⁴ Bostan, a. g. e., s. 14.

⁷⁵ İlgürel, ilk tersanenin Gemlik'in fethinden sonra her iki yerde de birden kurulmuş olabileceğini yazmaktadır. İlgürel, a. g. m., s. 643.

⁷⁶ Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz tarihi, Donanma Komutanı'na verilen unvana göre, 3 ana döneme ayrılmıştır. Derya Beyleri Dönemi (1324- 1390), Kaptan-ı Derya / Kaptan Paşalar Dönemi (1390- 1867), Bahriye Nazırlığı Dönemi (1867- 1922). Özdemir, a. g. m., s. 429.

Büyükçekmece'ye (Atira) başarısız bir sefer düzenlediğini yazmaktadır. Bizans donanması bu sefer sırasında Osmanlı donanmasındaki otuz üç gemiyi batırılmış, sadece üç gemi kurtulabilmişti. Ertesi sabah gelen dokuz gemilik yardım kuvvetleri İmparatorun kadırgasını neredeyse ele geçirecekken başarı sağlanamamış ve yardım kuvvetinden de ancak bir gemi kurtulabilmişti.⁷⁷ Muharebeye dair verilen rakamda bin kişinin muharebede öldüğü, beş yüz kişinin ise esir edildiği bilgisi yer almaktadır. Buna göre seferde 45 gemi ve 1.500 nefer taşınmıştır. Dönemin gemi boyutları ve verilen asker sayısı göz önünde bulundurulduğunda gemilerimizin henüz ancak kırk kişi taşıyabilecek, küçük tekneler olduğu anlaşılmaktadır.⁷⁸ Mevcut donanma gücümüzün neredeyse tamamının kaybedilmesi ise denizcilik konusunda hala Batılı devletlere göre acemi olduğunu göstermişti. Bu durumu Osmanlı ileri gelenleri de fark etmiş ve Batılı güçlere karşı hızla donanma yapımına girişmişlerdi. 1346 yılına gelindiğinde Hem bu çabalar hem de 1345'de Osmanlıya dâhil olan Karasi donanmasının katkısı ile otuz gemilik⁷⁹ bir Osmanlı filosu Orhan Gazi ile nişanlı olan Kantakuzen'in kızı Teodora'yı almak üzere Silivri önlerine gelebilmişti.⁸⁰

Ayrıca Osmanlılar, kısa zamanda Edincik, Gemlik, Karamürsel ve özellikle İzmit'te kurup geliştirdikleri tersaneler sayesinde Osmanlı deniz kuvvetlerinin ilk nüvesini kurdular; hatta Karamürsel Bey'in⁸¹ kendi icadı olan çektiri tipi küçük geminin yüzyıllarca Osmanlı denizlerinde kullanılması ilk gayretlerin önemli ölçüde

⁷⁷ Josep Von Hammer, (1998), *Osmanlı Tarihi*, Çev. Mehmet Ata, Haz. Mümin Çevik- Erol Kılıç, 2. Baskı, C. 1, İstanbul: s. 128-129.

⁷⁸ Engin, a. g. t., s. 29-30.

⁷⁹ İlgürel gemi sayısı hakkında şöyle der; "*Burada kullanılan 30 gemi hikâyesi sadece Kantakuzen'in tarihinden nakildir. Bu gemilerin kiralık gemiler olması veya Karasi Beyliği'ne ait bulunması ihtimali vardır. Ancak bu gemilerin Bizans ve Ceneviz gemileri olması da kuvvetle muhtemeldir.*" İlgürel, a. g. m., s. 649.

⁸⁰ Engin, a. g. t., s. 31. ; Hammer, a. g. e., s. 133.

⁸¹ Önceleri Karesioğullarının hizmetinde olan Karamürsel Bey, Orhan Gazi'nin isteği üzerine, Osmanlı'nın hizmetine girmiş, 1324 ya da 1326'da Karamürsel'i alarak Osmanlıların İzmit Körfezi'nin güney kıyılarına yerleşmesini sağlamıştır. Fethettiği kasabaya o dönemdeki geleneğe uyularak onun adı verilmiş, kasaba, çevresiyle birlikte kaptanlık sancağı olarak örgütlenir ve yönetimine Karamürsel Bey getirilmiştir. Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarında büyük gayretler göstermiş, Osmanlı Türklerinin ilk amirali, ilk gemi inşaat mühendisi olan Karamürsel Bey, Karamürsel'de bir deniz üssü ve tersane kurmuştur. Burada, hafif ve hızlı gemiler geliştirerek bir ince donanma kuran Karamürsel Bey, Marmara Denizi'ni denetim altına almıştır. Filosuyla körfezin girişini tutarak Bizans'tan İzmit'e deniz yoluyla gönderilen yardımları kesmiş ve İzmit'in kısa sürede Osmanlıların eline geçmesinde önemli rol oynamıştır.; Kayabalı ve Arslanoğlu, a. g. e., s. 756. ; Detaylı bilgi için bkz: Erdoğan Özdemir, (2004), *Kaptan-ı Derya Karamürsel*, 3. Baskı, Zinde Yayınevi, İstanbul.

kalıcı olduğunu göstermektedir.⁸² Ancak kıyı ve denizlerdeki ilerlemelere rağmen Osmanlı donanması henüz Marmara dışında faaliyet gösterebilecek kuvvete ve gerekli donanımı sağlayacak tersane teşkilatına sahip değildi. Nitekim 1356'da Orhan Gazi'nin Prenses Teodora'dan olan oğlu şehzade Halil'in Foçalı korsanlar tarafından kaçırılması hadisesinde Orhan Gazi ne karadan nede denizden şehzadeyi kurtarmaya muvaffak olamamış, şehzade ancak üç yıl sonra Bizans İmparatoru'nun yardımıyla ve fidye ödenerek kurtarılabildi. Ayrıca Bursa'nın fethinin uzun sürmesi ve şehrin direnmesinde deniz yoluyla İstanbul'dan Mudanya ve Gemlik limanlarına gelen yardımın engellenememesi etkili olmuştu. Bu hadiselerden hareketle görüyoruz ki Orhan Gazi döneminde Osmanlı deniz gücü, yeterli bir donanma olmayıp, ancak Marmara Denizi'nde etkili küçük bir filodan ibaretti. Bu filo, normal zamanlarda yük taşıma veya balıkçılıkta kullanılan, ihtiyaç duyulduğu zaman akına giden askerleri taşımakta istihdam edilen ve büyüklük itibarıyla da, zamanının en küçük tonajlı gemilerinden meydana gelmişti.⁸³ Gerek araç, gerekse personel bakımından deniz savaşlarına uygun olmayan bu gemiler bir savaşa girecek ya da bir orduyu korumak amacıyla refakat edebilecek güçte değildi.

Osmanlı bahriyesinin teşkilatlanmasında ilk önemli aşama ise Sultan Yıldırım Bayezid (1389-1402) döneminde olmuştur. Eski zamanlardan beri gemicilik merkezlerinden biri olan Gelibolu, Osmanlılar tarafından fethedildikten sonra da bu önemini korudu. Yıldırım Bayezid tarafından yeniden inşa edilen Gelibolu Tersanesi'nin⁸⁴ atıl vaziyetteki limanı yenilendi ve kullanılabilir hale geldi. Karamürsel ve Aydıncık Limanları'nda bulunan savaş gemileri de buraya aktırıldı. Gelibolu, tahkimatı tamamlandığında artık tam anlamıyla bir harp limanı olmuş, harp gemileri inşa edilen bir tersane haline gelmiş ve *Saruca Paşa* buraya Boğaz Muhafızı olarak tayin

⁸² İdris Bostan, (2008), *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, 3. Baskı, Kitap Yay. İstanbul: s. 14. ; Engin, a. g. t., s. 40.

⁸³ Engin, Ali Fahri'nin Mecmua-i Seneviyye-i Bahriye eserinden şu bilgilere yer vermektedir. “ *Filoyu meydana getiren gemiler, savaş gemileri de değillerdi. Bu zamanda Osmanlıların sefâin-i harbiyesi yok gibiydi. Donanmaya lüzum hissedilince, efrâdı kâmilen başıbozuk olan tüccar sefineleri harbe yarar bir hale getirmek için silahlandırılarak, onlarla etrafa akın ederlerdi.*” Engin, a. g. t., s. 38-39. ; Uzunçarşılı, a. g. e., s. 129. ; Cezar, a. g. e., s. 88- 92. ; İlgürel, a. g. m., s. 643.

⁸⁴ 1390 yılında başlayan imar faaliyetlerinde harap olan dış kale yıkıldı, iç kale tamir edildi. Gemilerin güvenle sığınmaları için liman temizlendi, iki ucuna iki kule yapıldı ve gerektiğinde kapatılması için ağzına zincir çekildi. Gemilerde çalışmalarını için de dönemin hafif piyadeleri olan azablar görevlendirildi. Engin, a. g. t., s. 44.

edilmişti.⁸⁵ Gelibolu Tersanesi'nin (deniz üssü) 1401 yılında tamamlanmasıyla birlikte “*Kaptan-ı Derya*”, “*Kaptan Paşa*” terimleri kullanılmaya başlanmış ve Saruca Paşa Osmanlı'nın ilk Kaptan-ı Deryası olmuştur.⁸⁶ Yıldırım Bayezid döneminde her ne kadar Osmanlı deniz kuvvetleri kuruluştan itibaren en iyi duruma yükseldiyse de 1402 Ankara Savaşı sonrası devletin tüm kurumları gibi sarsılan Osmanlı donanması da etkinliğini yitirmiş, yeniden toparlanması sırasında bu kez yabancı denizcilerden faydalanılmıştı. Zira Ankara Savaşı sonrasında bağımsızlıklarını kazanan beyliklerin denizcileri beyliklerine geri dönünce bunlar geri çağırılmamış bunların yerine donanmada Venedik, Ceneviz, Katalan, Fransız, Girit ve Sicilyalı gibi çeşitli yabancı menşeli denizciler istihdam edilmişti.⁸⁷ Sultan II. Murat da donanma konusunda itinalı davranmış ve Balkanlar'daki topraklarını garanti altına almak için Tuna Nehri'nde bir donanmanın kurulmasını sağlamıştı.

Bundan sonra İstanbul'un fethine kadar geçecek olan süreçte bir yandan donanma gücü tersanelerde üretilen gemilerle arttırılırken, diğer yandan ihtiyaç fazla olduğunda Ceneviz gemilerine başvurulmuştu. Özellikle Rumeli'ye geçişlerde çok sayıdaki Osmanlı askerinin karşı yakaya geçişini, çoğu zaman kiralanan Ceneviz gemileri üstlenmişti.

Savaşlara gelince, Osmanlı denizciliğinin stratejik değil akın temelli olması ve teknik açıdan zayıf kalınması nedeniyle deniz muharebelerinde istenen başarı elde edilememişti. Zira Haçlılar, gemilerinde teçhizat bakımından ateşli silahlar kullanırken, Osmanlı askerleri bunlara ok ve yay ile karşı koymaya çalışıyorlardı.⁸⁸

⁸⁵ Venediklilerin “Mangarya” dedikleri izin belgesi olmadan hiçbir gemi boğazdan ne içeri ne dışarı geçemiyordu. Engin, a. g. t., s. 44-45.

⁸⁶ Akçadağ, a. g. e., s. 8.

⁸⁷ Engin, a. g. t., s. 45- 76.

⁸⁸ Engin, a. g. t., s. 47.

Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) Dönemiyle birlikte Osmanlı donanması Ege ve Karadeniz'e hâkim güç hale gelmiş, bölgedeki adalar ve kıyıların büyük çoğunluğunda hâkimiyet sağlanmıştır. Yükselme Döneminde denizci, haritacı ve asker olan birçok değerli bilim insanı yetiştiren Osmanlı denizciliği ve donanması birçok zafer ve fetihle bu gücünü taçlandırmıştır.⁸⁹ II. Bayezid (1481-1512) Döneminde ikinci bir sıçrama yaşanan Osmanlı bahriyesi Kemal Reis kumandasında İspanya kıyılarına ağır bir donanma sevk etmiştir. Yavuz Sultan Selim (1512-1520) saltanatının kısa sürmesi ve Mısır-İran seferleri dolayısıyla batıda sükûnet istemesinden ötürü donanma üzerine fazla eğilememiştir. Bu amaçla Osmanlı korsanları faaliyetten men edilmişti.⁹⁰ Ancak yine de Kasımpaşa'daki tersane genişletilmiş, mahzen, göz ve mağaraları çoğaltılarak Azapkapısı'ndan Hasköy'e kadar 150 parça gemi ve büyük bir tersane meydana getirilmiştir. Kanuni Sultan Süleyman (1520- 1566) döneminde en gelişmiş halini alan Osmanlı donanması, Akdeniz, Karadeniz, Marmara, Azak ve Adriyatik'te hâkimiyet ve üstünlük sağlarken Kızıldeniz, Umman ve Hint Denizi gibi denizlerde de faaliyetler oldukça sıklaşmıştır. Öte yandan Osmanlı korsan filoları da İskandinav sahillerine kadar ilerlettikleri seferlerde büyük ganimetler elde etmekteydi. Barbaros'un meşhur Preveze Savaşı (1538) ve Avrupa sahillerinde galebesi mühim bir hadisedir. Yine bu devirde İspanya ve Portekiz donanmaları birçok defa yenilgiye uğratılmıştır. Barbaros ve Turgut paşaların V. Şarl'a karşı Fransız hükümetini koruyarak iki defa Akdeniz'e gönderilmeleri Osmanlı deniz kuvvetlerinin ulaştığı gücü göstermekteydi.⁹¹ Ancak tüm bu gelişimin karşısında Batılılar Osmanlıların en güçlü olduğu dönemlerde bile Osmanlı askeri gücünü deniz güçleriyle durdurmuş ve baskı unsuru olarak kendi kadim alanları olan donanmalarını kullanmışlardır. Osmanlı donanması 1571'de

⁸⁹ Osmanlı Devleti'nin genişlemesine paralel olarak bahriye teşkilatı da genişleyip, önemi artıyordu. Ancak bu genişlemeye nazaran Fatih Kanunnamesi incelendiğinde "Kaptan Paşalık " diye bir memuriyete rastlanmaması Derya Beyliği'nin henüz küçük ve önemsiz bir deniz kuvveti olduğunu düşündürüyordu. Osman Çakır, (1963), *Osmanlı İmparatorluğunda Kaptan Paşa Teşkilatı (XV-XVIII. Asra Kadar)*, Mezuniyet Tezi, İstanbul Üniv. Edeb. Fak, İstanbul: s. 3.

⁹⁰ Bu yasağa uymak istemeyen gönüllü Osmanlı kaptanları sınır dışında faaliyet göstermek üzere kuzey Afrika sahillerine yerleşmiş, böylece büyük bir gelişme gösteren Osmanlı denizciliği Barbaros, Turgut Reis ve Kılıç Ali Paşa gibi büyük denizciler yetiştirmeyi başarmıştır. Semim Emsen, (t.y), *Selim III. Devrinde Osmanlı Donanması*, Mezuniyet Tezi, İstanbul Üniversitesi Tarih Bölümü, İstanbul: s. 2.

⁹¹ Ayrıca III. Murat döneminde İngiltere ile İspanya arasında vukuu bulan Manş Denizi Savaşı sırasında İngiltere kraliçesi Elizabet'in Osmanlı Devleti'nden birçok kez yardım istemiş, bunun üzerine Cezayir filosu İngilizlerin yardımına gönderilmiş, İngilizler İspanyolların yenilmez armadasını mağlup etmişlerdi. Emsen, a. g. t., s. 3. ; Gencer, a. g. t., s. x11.

İnebahtı'da Haçlılar tarafından,⁹² 1770 Çeşme, 1827 Navarin'de Ruslar tarafından, 1853 Sinop Baskınında ise Haçlılar diyebileceğimiz Rus, İngiliz ve Fransız ittifakı tarafından yakılmıştır. Zamanla donanmaya verilen önem azalmış, öyle ki, kuruluş ve yükselme döneminde gösterilen önem bir yana donanmanın başına denizci olmayan komutanlar getirilmiştir. XVI. yüzyıl sonlarına gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin tüm kurumları gibi donanma teşkilatında da büyük bir atalet baş göstermiştir.

Sultan IV. Murat (1623- 1640) döneminde Avrupa'da gemi tiplerinde önemli değişiklikler gerçekleşmiş ve kalyon tipi gemiler yapılmaya başlanmışken Osmanlı donanması hala kadırgalara dayanmaktaydı. Dünyada kürekli gemiler devrinin son bulup yelkenli kalyon tipi gemilere geçiş 1571 İnebahtı Savaşı'yla olmuşken⁹³ Osmanlıda yelkenli gemilere geçiş ancak 1645 Girit Seferi'yle olacaktı. 1574'te kaderine terk edilen Osmanlı bahriyesi yaklaşık 75 senelik bir durgunluktan sonra Sultan İbrahim'in Girit Adası'nın fethi emrini vermesiyle yeniden önem kazanmıştır. 24 yıl süren Girit mücadeleleri sonunda ada 1669'da kâmilan alındıysa da, deniz savaşlarının çoğunda Venedik başarılı olmuştur. Bu netice Osmanlı donanmasında kalyonların kullanılmamasından kaynaklanmıştır. Girit Harbi içinde 1650'li yıllarda 30 adet kalyon yapılmış bu dönem Osmanlı tarihinde kalyon yapımının başlangıcı olmuştur. Bazı dâhili ve harici gaileler yüzünden 1658'den sonra donanma işi aksamış ve mevcut gemilerde kullanılamaz hale gelmiştir. 1662'de sadrazam Köprülü Fazıl Ahmet Paşa'nın gayretiyle donanma biraz düzeltilmek istenmişse de bu girişimden de müspet bir sonuç çıkmamıştır. Ardından Sadrazam Amcazade Hüseyin Paşa'nın döneminde Kaptan-ı Derya Mezomorto Hüseyin Paşa Kalyon konusunda bazı adımlar atmış ve bir kanunname çıkarılmasına muvaffak olduysa da Mezomorto Hüseyin Paşa'nın ölümüyle bu girişimde akim kalmıştır. Bundan sonrada alınan kararlarla masrafi çok olduğu gerekçesiyle kalyon yapmaktan tekrar vazgeçilmesiyle Osmanlı

⁹² Müezzinzade Ali Paşa'nın gafleti yüzünden yüzlerce yılın birikimi ve emeği olan Osmanlı donanması İnebahtı'da neredeyse yok edildi. Bu elim hadisenin ardından Kılıç Ali Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığa, Sokullu Mehmet Paşa'nın ise Sadrazamlığa getirilmesiyle kısa sürede 245 gemiden mürettep yeni bir donanma kuruldu ve 1574'te 298 parçaya ulaşan bu donmayla Tunus İspanyol tacizlerinden kurtarıldı. Ancak bu tarihten 1645 Girit'in fethine kadar geçen 73 yıllık sürede Osmanlı donanması adeta sessizliğe gömüldü. Emsen, a. g. t., s. 3- 4.

⁹³ Yüksel Öcal, (2008), *Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi*, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul: s. 77.

bahriyesi dönüşü olmayan bir zaaf içine düşmüştür.⁹⁴ 1717- 1770 yılları Osmanlı bahriyesi için bir sükûnet dönemi olmuş bu dönemde herhangi bir savaş ya da çarpışmaya girmeyen donanma, teknik ve talim bakımından sürekli kendini geliştiren Avrupalı denizci devletlerin gerisinde kalmıştır.

Bir zamanlar büyük zaferler temin ederek Akdeniz'i baştanbaşa titreten Osmanlı donanması artık kuvvetli bir varlık olmaktan çıkmıştır. Donanmaya ait bütün kararnameleler feshedilmiş ve Kaptan-ı Deryalığa gemicilikten anlamayan kimseler getirilmeye devam edilmiştir. Gemilerdeki kaptanlık adeta satın alınır bir hale gelmiştir. Gemi inşasında kullanılan usuller kaldırılmış, idarede gösterilen zaaf lar bahriyeye de tesir etmeye başlamıştır. Tersane Ocağı yeni vezirlerin talim yeri ve sadrazamlığa çıkacak paşaların bir merhalesi olmuş, buna mukabil deniz sorunlarıyla hiç ilgisi olmayan bu kişiler için *Saraylı Vezirler*⁹⁵ denilmiştir. Öyle ki, 1768- 1774 Osmanlı- Rus savaşında donanmanın içler acısı durumu, yenilginin kaçınılmaz olduğunu adeta önceden işaret etmiştir.⁹⁶

1770'te Rus donanmasının Çeşme önlerinde Türk donanmasını batırması ve Rusların Kırım'a göz dikmeleri, Osmanlı devlet adamlarında büyük korkuya yol açmıştı. Çünkü imparatorluğun başkenti olan İstanbul, Rus saldırısına artık açık bulunuyordu. Başkent in güvenliği için kuvvetli bir donanma kurmak gerekiyordu. İşte böyle bir donanmanın subay ve teknik adamları için Avrupa'dan getirtilen yabancı uzmanlardan olan Baron dö Tott tarafından 1773'te Mühendishane-i Bahri Hümayun kurularak öğretime başlandı.⁹⁷ Ordu ve donanmanın işine yarayacak kitaplar Paris'ten getirtilerek Türkçe'ye çevrilmesi için müteferrika matbaası açıldı ve 400 ciltlik bir

⁹⁴ Erdoğan Oran, (2012), *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, Doktora Tezi, Hacettepe Üniv. Ankara: s. 27- 28. ; Gencer, a. g. t., s. xxiv- xxvi. ; Emsen, a. g. t., s. 4-5.

⁹⁵ Denizcilikle ilgisi olmayan Helvacı Mustafa Paşa Ege Denizi'nde vergi toplarken Venedik donanmasının Ege Denizi'ne girdiği haberini almış ve donanmayla Haliç'e kaçmıştır. Bunun üzerine Kaptan-ı Deryalığa atanan Garp Ocakları denizciliğinden yetişmiş olan Mezomorto Hüseyin Paşa Koyun Adaları muharebesini yapıp, kazanarak durumu kurtarmıştır. Afif Büyüktuğrul, (1982) *Türk Denizcilerinin Atlas Okyanusu'ndaki Harekatı*, *Bellten*, C. XLVI., S. 181., s. 36.

⁹⁶ Çeşme faciasında Ruslar, Baltık'tan hareket ettirdikleri bir filoyu Akdeniz'e soktular. Bu filo yol boyunca İsveç, Danimarka ve İngiltere tarafından gemi ve personel bakımından da takviye edildi. Rusların Baltık sahilinden hareket edip, Akdeniz'i kat ederek Osmanlı Donanması'na saldıracağına dair Osmanlı Sadareti Fransa Büyükelçiliği tarafından ikaz edilmiş ancak Osmanlı Devlet'inin maalesef ki coğrafi bilgisi yetersiz uleması böyle bir şeyin mümkün olamayacağı kanaatine vararak konuyu önemsememişti. Reşat Baykal, (2015), *Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği Tarihi*, İTÜ Vakfı Yay., İstanbul: s. 8-19. Oran, a. g. t., s. 29.

⁹⁷ Afif Büyüktuğrul, (1983), *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, C. 3., T.C Deniz Basımevi, İstanbul: s. 177.

kütüphane kuruldu.⁹⁸ Ancak bu zayıf girişimlerle devasa boyutlara ulaşmış sorunların çözümü mümkün olmuyordu.

III. Selim (1789-1807) tahta çıktığında tersanelerin çoğu atıl vaziyette, gemi yapımı ise çok düşmüştü. Mevcut gemiler üzerinde yapılan manasız değişiklikler yüzünden bu gemilerde işe yaramaz hale geliyordu. Büyük gemilerin kaptanları deniz harp tekniğinin en basit kaidelerini bilmiyor, bu kaptanlıklar çoğu zaman para ile satın alınıyordu. Usta denizcilerin ücretleri nedeniyle tercih edilmemeleri sebebiyle deniz erleri, tarlasından zorla alınmış köylüler ve sokaklardan toplanmış aciz kişiler ve dilencilerden ibaretti. Kaptanlar rüşvetle elde ettikleri bu usulün değişmesini istemiyorlardı. Karal, “Sözün kısası, Osmanlı denizciliğinde düzensizlik, hırsızlık, cehalet, ihmaller, hamiyetsizlik diz boyunu aşmıştı.”⁹⁹ diyerek donanmanın geldiği durumu ifade etmiştir. III. Selim, donanmaya büyük önem vermiş¹⁰⁰ ve kurumun ıslahı için Küçük Hüseyin Paşa’yı görevlendirmişti. Denizcilik işlerini düzenlemek üzere 1791’de *Nizam-ı Donanma-yı Hümayun* adında bir kanunname çıkarılarak kaptanlar sınavdan geçirildi ve yetersiz kişiler görevden uzaklaştırıldı. Deniz erleri için muayene ile alınma, öğretim ile yetiştirilme metodu kabul edildi ve efradın göreceği talim ve terbiye, kaptanların yetiştirilmeleri, harp ve sulh zamanlarındaki görevleri detaylı şekilde belirlendi. Fransa ve İsveç’ten mühendisler¹⁰¹ getirtildi. Bahriyenin muhasebe işlerinin düzenlenmesi için Paris’te elçilik yapmış olan Moralı Ali Efendi, Bahriye Nazırı unvanı ile Bahriye Defterdarı olarak atandı. Gemi üretimine katkı sağlayan kişilere ödüller verilerek gemi üretimi teşvik edildi. Tamamen ve ya kısmen çalışamaz durumda olan 15 tersane faaliyete geçirildi, bu tersanelerde birçok gemi inşa edildi. Bu gemilerin subay ve er sayısı, 20.000 civarına ulaşmıştı. Özetle, III. Selim devrinin sonlarına doğru Türk donanması, 27 büyük savaş gemisiyle 27 fregata kavuşmuştu.

⁹⁸ Mutlu Karakaya, (2012), *Yüksek Denizcilik Okulu*, Kastaş Yay., İstanbul: s. 1. Baskı, s. 25. ; Karal, a. g. e., C. V, s. 67- 68. ; Gencer, a. g. e., s. xxviii. ; Oran, a. g. t., s. 30.

⁹⁹ Karal, a. g. e., C. V, s. 67.

¹⁰⁰ 1792 senesi tersanede inşa olunan Asar-ı Nusret isimli kalyonun inşası tamam olduğundan III. Selim’inde bizzat Tersane-i Âmir’e gelip, taht sefinesine oturarak mezkûr kalyonun denize indirilme merasiminde hazır bulunmuştur. 1794 senesinde yeni usullerle inşa edilen bir kalyonun denize indirilme günü Ramazan ayının başlangıcına denk gelmiş ancak Sultan III. Selim merasimi ertelemeyip hatta kendisi de tersaneye giderek geminin denize indirilmesini seyretmiştir. Emsen a. g. t., s. 12- 15.

¹⁰¹ Bunlardan bazıları şunlardır: Fransız Bahriye Mühendisi Brun ve Benuva, İsveçli Mimar Klınberk, Lokrinini, Klgran ve havuz mühendisi Dode, Fransız Yakom Efendi, Venedikli Yüzüp, demirci ustası Valson, başkalfa Ligren ve marangoz Linmark. Emsen, a. g. t., s. 2, 37.

Dönemin şairlerinin dikkatini çekecek kadar etkili bir gelişim sağlandı.¹⁰² General Sebastiyani'den “*Bu filo Avrupa filolarının en güzellerindedir.*”¹⁰³ diye övgü almış olan III. Selim dönemi bahriye kuvvetleri yine de devletin ihtiyacını karşılayacak güce ulaşamamıştı. 1798’de Napolyon’un Mısır’ı işgali sırasında Osmanlı Devleti Rus ve İngiliz donanmalarının yardımlarına muhtaç kalmıştı.

II. Mahmut döneminde de III. Selim’in başlattığı donanma alanındaki ıslahatların devamına çalışıldı. Fakat meydana gelen muhtelif hadiseler tıpkı III. Selim döneminde olduğu gibi bu ıslahatların başarıya ulaşmasını engelledi. Yunan İsyanı’nın patlak vermesiyle donanmanın önemi yeniden gündeme gelmişti. Aslında Osmanlı hükümeti isyanlar öncesinde adeta bu isyancıların kurdukları korsan filolarının oluşmasına yardım etmişti. Ege’de korsanlık yapan gemilere karşı ticaret gemilerini silahlandırmak üzere izin isteyen Yunan kaptanlarına, Osmanlı hükümetinin akıl almaz bir gafletle bu izni vermesiyle, isyanın askeri ayağını oluşturacak deniz gücü hızla meydana getirilmişti.¹⁰⁴ İsyanın eyleme dönüşmesiyle de Osmanlı donanmasının içinde bulunduğu hazin durum yeniden gün yüzüne çıktı. Zira Osmanlı bahriyesi III. Selim döneminde başlatılan çalışma sonucunda gemi sayısı bakımından sıkıntılı olmasa da yetmişmiş, bilimsel talim ve deneyim sahibi ve dahası sadık denizcilere sahip değildi. Ayrıca gemilerin önemli karar mekanizmalarını işgal eden kişilerin çoğu yüzyıllardır Rum tebaadan tedarik olunmaktaydı.¹⁰⁵ Durumun hassasiyeti nedeniyle Rumlar görevlerinden azledildi ve yerlerine Napoli’den ücretli denizciler getirtildi. Ayrıca Mısır, Suriye, Girit, Rodos ve Trabzon’dan da Müslüman denizciler tedarik edilmeye çalışıldı.

Yunanlı korsanlar ve Osmanlı donanması arasında meydana gelen muharebelerde Osmanlı kuvvetleri yetersiz sevk ve idareciler, cahil kalmış ya da deneyimsiz denizciler dolayısıyla galibiyet sağlayamadı. Yaşanan her yenilginin ardından kaptanlar ve kaptan-ı deryaların azli dışında bir şey yapılamıyordu. Ta ki,

¹⁰² Hele tersane-i Memureye bir himmet ettikim

Düvel beyninde hem mahsut hem şöhret şiar oldu

Selatini sevalifte bu ikdamı kim etmiştir

Sefain koyacak yer kalmadı, tersane dar oldu. Raşit Efendi Divanı, Emsen, a. g. t., s. 37.

¹⁰³ Karal, a. g. e., C. V, s. 81.

¹⁰⁴ BOA, C. BH., NO: 4- 159.

¹⁰⁵ 1402 Ankara Savaşı sonrasında donanma yeniden kurulurken bu kez savaş sırasında kendi beyliklerine iltihak eden Türk denizciler yerine Rum ve Latinler istihdam edilmiş bu gelenek daha sonraki süreçte de devam ettirilmiştir.

isyânın Osmanlı denizcilerince bastırılmayacağı kabul edilinceye dek bu durum devam etti. Sonunda Sultan II. Mahmut 1823'te isyanın bastırılması görevini Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'ya verdi. 1827'de isyanın bastırılmak üzere olduğunu gören İngiliz, Fransız, Rus müttefik donanması Navarin'de savaş halinde olmadıkları halde ani bir baskınla, neredeyse tek bir gemi zayıtı vermeden, Osmanlı- Mısır donanmasını imha etti.¹⁰⁶

İç ve dış birçok hadiseyle geçen II. Mahmut döneminde bahriye için sınırlı da olsa çabalar sarf edilmişti. İlk buharlı geminin satın alınması, Kaptan-ı Deryalık bünyesinde idari yenilikler, bahriye mektebinin geliştirilmesi, tersanelerin bakımı ve tadilatı ve yeni gemi inşa tekniklerinin kullanılmasıyla gemi üretiminde ilerlemeye çalışılmıştı. Bu amaçla bu dönemde ABD ile yakın ilişkiler kurulmuş ve ABD'li birçok uzman İstanbul'a gelerek bu çalışmalarda görev almıştı.

II. Mahmut 1839'da öldüğünde Osmanlı donanması tesis ve teknik bakımdan geliştirilmeye hazır ancak gemi ve mürettebat bakımından son derece vahim bir durumdaydı. Sultan Abdülmecid (1839- 1861) tahta çıktığı sırada Osmanlı ordusu Mısır kuvvetlerince Nizip'te yenilgiye uğratılmıştı. Bu durumdan habersiz olan yeni Padişah, Mehmet Ali Paşa ile sulh yapmak istemiş ve bu amaçla Akdeniz'e çıkarılan donanmanın daha ileriye gitmemesi için Kaptan-ı Derya Ahmet Fevzi Paşa'ya haber yollamıştı. Ancak Sultan Mahmut'un öldüğü ve yerine Şehzade Abdülmecit'in geçtiğini duyan ve aldığı büyük yenilgiden ötürü can korkusuna düşen Ahmet Fevzi Paşa bu emri dinlemeyerek donanmayı Mehmet Ali Paşa'ya teslim etmek üzere çoktan Mısır'a doğru yelken açmıştı. Artık Osmanlı Devleti hem kara hem de deniz gücünü kaybetmiş durumdaydı.¹⁰⁷ Bir devletin güçlü bir donanmaya sahip olduğunu söyleye bilmek için birincisi eğitilmiş ve uzman personele, ikincisi modern gemilere ve üçüncüsü bunların ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için istikrarlı bir ekonomi ve dolu bir hazineye ihtiyaç vardı. Maalesef ki Sultan Abdülaziz'in devraldığı ve devletin kaderini belirleyecek yegâne güç olarak gördüğü Osmanlı donanması bu üç unsurdan tamamıyla yoksun durumdaydı.

¹⁰⁶ Neriman Ata, (1946), İkinci Mahmut Devrinde Donanma, İstanbul Üniv. Tarih Bölümü, Mezuniyet Tezi, İstanbul: s. 13-31. Gencer, a. g. t., s. 93-94. Oran, a. g. t., s. 48.

¹⁰⁷ Cezar, a. g. e., C. VI. s. 2966- 2969.

Buraya kadar olan siyasi ve idari gelişmelerden görüyoruz ki Osmanlı Devleti'nin bünyesine musallat olan duraklama ve gerileme devri doğal olarak bahriye teşkilatı üzerinde de olumsuz etkilerini göstermiştir. Girit fethinden itibaren geçen sürede birbirine zıt gemi tipleri üretilmiş, üretim faaliyetleri bir kalyon bir yelkenli çektiri şeklinde tekrar tekrar değişmiştir. Donanmanın başarısı için hayati öneme sahip modern savaş gemilerine sahip olma zorunluluğu anlaşılamamış, gemi üretiminde istikrar arz eden bir program uygulanamamıştır.¹⁰⁸

Bu kararsızlık devresi zarfındaki hadiselerin uygulamaları göstermektedir ki, bahriyeden sorumlu olan devlet adamları memleketin ihtiyaçlarını göz önünde tutarak tutarlı ve özgün bir programa bağlı kalacakları yerde Avrupalıların dümen suyunda hareket ediyor ve bu devletlerin telkinleri altından sık sık fikir değiştiriyorlardı.

¹⁰⁸ Mustafa Nuri Paşa, (1987), *Natayic'ül- Vukuat*, Sad. Neşet Çağatay, TTK Yay. C. I-II., Ankara: s. 301-302.



İKİNCİ BÖLÜM

SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ DONANMA POLİTİKALARI

2.1. SULTAN ABDÜLAZİZ'İN TAHTA ÇIKIŞI, FİKİRLERİ, KİŞİLİĞİ VE TAKİP ETTİĞİ İÇ VE DIŞ POLİTİKALARA DAİR TARİHÇE

Sultan Abdülmecit'in kardeşi olan veliaht Abdülaziz Efendi 9 Şubat 1830'da doğdu. 1839'da II. Mahmut öldüğünde Abdülaziz Efendi 9 yaşlarındaydı. Ağabeyinin sevgisini kazanmış olan veliaht Abdülaziz Efendi kendisi de modern, iyi bir eğitim almış ve klasik saray hayatı dışında yetişmiş olan ağabeyinin¹⁰⁹ sağladığı özgürlük sayesinde oldukça iyi yetişmişti. Her iki kardeşinde aldıkları bu Avrupaî eğitim ve serbest yaşam uyguladıkları siyasete de yansımıştır. Fakat Sultan Abdülmecit yaşamında daha Avrupaî bir çizgi çizerken Sultan Abdülaziz milli özellikler göstermekteydi. Yakın çalışanları da sultanı anlatırken modern fakat milli bir kişilik çizmekteydiler. Ziya Nur Aksun kitabında ele aldığı Sultan Abdülaziz Han'ı şöyle yorumlamaktadır;

“İtinallı bir tahsil görmüştü; edebi ve milli kültürü çok kuvvetliydi. Özel kaleminde bulunmuş olan Memduh Paşa onu “güzel yüzlü, yumuşak sözlü, mâna inceliklerini kavramada kıvrak zekâyâ sahip, azametli olmakla beraber nâzik tavırlı, cömert huylu bir padişah” olarak nitelendirmektedir. Arapça ve Farsça'ya vakıftı; hatta Arap edebiyâtına dâir bir riasale dahi yazdı ki, İbn'ül-Emin bunu Hâlis Efendi'nin kitapları arasında gördüğünü kaydetmektedir. Yazı yazma kabiliyeti kuvvetli ve çok düzgündü. Ulu ataları gibi hat'ta mahâreti vardı... Kardeşinin Batı müziği merakına karşı, milli mûsikimize bağlı idi. Bizzat güftelerini yapıp bestelediği zârif eserleri vardır.”

Şehzadenin resim, müzik ve şiir gibi birçok sanata ilgi duyan ve ürünler ortaya koyan bir kişiliğe sahip olduğu üzerinde duran Aksun, aynı zaman da “kendisi denizciliğe ve askerliğe fazla meraklı idi ve bu konuda derin bir “*nufûz-ı nazara malik idi*” diyerek çok yönlü şahsiyetini vurgulamıştır. Şehzadenin olumsuz yönleri ise kaprisli, sert, inatçı ve çabuk öfkelenen biri olarak sıralanmaktaydı. Abdülaziz Efendi daha şehzadeligi sırasında, Batılı devletlerin tahakkümünden kurtulmanın çarelerini düşünmekteydi. Bunun içinde ilk olarak ordu ve donanma gücünün sağlanması gerektiği kanaatine varmıştı. Sultan özellikle donanma konusunda oldukça geniş çaplı bir yenilik

¹⁰⁹ II. Mahmut, veliahdı olan Sultan Abdülmecit'in geleneklere göre değil, dönemin şartlarına göre iyi bir eğitim almasını sağlamıştı. Sultan Abdülmecit Fransızca öğrenmiş ve Débas gibi Fransızca gazete ve dergileri düzenli olarak okuyarak Batı dünyasında olup bitenleri takibe çalışmıştır. Batı usulünde bir eğitim almış olan Sultan Abdülmecit tahta geçtiğinde Tanzimat ve Islahat Fermanlarını da kolaylıkla ilan etmiştir. Nihat Karaer, (2003), *Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati İle Osmanlı Ve Batı Kamuoyundaki Yankıları*, Doktora Tezi, Ankara Üniv. Sos. Bil. Enst. Ankara: s. 27.

hareketine girişecek ve tezimizin de konusu olan Osmanlı donanması nicelik bakımından dünyanın üçüncü büyük gücü olacaktı.¹¹⁰

Sultan Abdülmecit'in 25 Haziran 1861'de irtihali üzerine veliaht Abdülaziz Efendi 31 yaşında Osmanlı tahtına çıkmıştır. Sultan Abdülaziz tahta çıktığı sırada Osmanlı Devleti siyasi açıdan Batılı devletler tarafından kısıktılan azınlıkların iç baskısı ve dış tehditlerle boğuşuyorken, iktisadi açıdan da alınan dış borçların doğru alanlara sarf edilmemesi nedeniyle dehşetli bir mali darboğaz yaşıyordu.¹¹¹ Saltanatının başlangıcından beri harpsiz geçen 16 yıllık süreyi içeren devrinde Sultan, doğal sınırlarını korumak için büyük devletlere karşı güçsüz olsa da denge politikası izleyecek kadar siyaset yapabilme yeteneğine sahip olmaya mecburdu.¹¹² Ancak bu çabaları sırasında gösterdiği kararlılığı bir kesim zorunlu bir politika olarak görüp desteklerken, bir diğer kesimde ise sultana karşı büyük bir muhalefet oluşacaktı. Bu muhalefet içinde elbette dönemin özelliklerinden biri olan çıkarları zedelenen devlet adamlarının ihtirasları da etkili olacaktı.¹¹³ Bu ıslahatlardan en büyük payı alan Avrupalılar bile donanmanın modernizasyonundan rahatsız olacak ve Kurtuluş Savaşı veren milli kuvvetlere “Çılgın Türkler” dedikleri gibi Sultan Abdülaziz için de “Dolmabahçe'nin Çılgını” ifadesini kullanacaklardı.¹¹⁴

Her yeni padişahta olduğu gibi büyük umutlar bağlanan Sultan Abdülaziz, tahta çıktığında aldığı ilk kararlar ve vaatleriyle bu inanç sahiplerini haklı çıkarmış, israf, rüşvet ve iltimas konularında aldığı kararlar bu inancı kuvvetlendirmişti. Halkta yeni padişahın ülkeyi toparlamasını umuyordu.¹¹⁵ Padişahın Avrupa seyahati öncesinde

¹¹⁰ Ziya Nur Aksun, (2009), *Darbe Kurbanı Abdülaziz Han- Zamanı, Hedefleri, Şehid Edilişi*, Ötügen Yay. İstanbul: s. 13-14.

¹¹¹ “Dışarıdan alınan borç paraların bir kısmıyla saray ve köşkler inşa ettirildi. Dolmabahçe Sarayı (1853), Beykoz Kasrı (1855), Küçüksu Kasrı (1857) Mecidiye Camii (1849), Teşvikiye Camii (1854) dönemin belli başlı mimari eserlerindedir. Bezmialem Valide Sultanın yaptırdığı Gureba Hastanesi (1845-1846) ile yeni Galata Köprüsü aynı dönemde hizmete girmiştir.” Turgut Subaşı, (2002), Sultan Abdülmecit ve Sultan Abdülaziz, *Türkler*, C.12, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara: s. 753.

¹¹² Ahmed Saib, (2014), *Vaka-ı Sultan Abdülaziz*, Haz. Mehmet Köseoğlu, Endülülüs Kültür Merkezi Yay., Samsun: s. xxii.

¹¹³ Örneğin Bahriye Nezareti kurulduğunda Kaptan-ı Derya olan Mehmet Ali Paşa nezaretin başına getirilmeyince, sadık bir memur olarak devletin verdiği yeni görevi üstlenmek yerine, bunu bir izzet-i nefis meselesi kabul ederek görevinden istifa etmişti. Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 105.

¹¹⁴ Celalettin Yavuz, (2002), Sultan Abdülaziz Donanması- Yelkenli Teknelerden Buhar Makineli Gemilere Geçiş, Bitmeyen Reform İhtiyaçları, *XIII. Türk Tarih Kongresi*, TTK Yay., Ankara: s. 1807.

¹¹⁵ Osmanlı Devleti'nde halk buhranlı zamanlarda devletin durumunun düzelmesi için umudunu devlet makamlarındaki değişikliklere bağlamıştı. Bu anlayışın bir yansıması da devletin idarecilerinde görülmekteydi. Zira yönetim sisteminin tepesinde bulunan devlet adamları ülkenin neresinde bir sorun çıkarsa sorunun nedenlerini araştırıp çözüm üretmek yerine sorunun yaşandığı yer ya da birimdeki

onu Fransız toplumuna tanıtmak amacıyla bir kitapçık hazırlayan E. Dentu çalışmasında, aldığı mali tedbirler ve eşitliğe yönelik kanunlarla Sultanı tam bir reformist olarak aktarmıştır.¹¹⁶ Padişah yeniliklere saygı duymuş, reformcu devlet adamlarına dokunmamış ve idarede köklü bir değişikliğe gitmemişti. Tabi padişah Ali ve Fuat Paşaların hem Avrupa kamuoyundaki hem de Osmanlı toplumu üzerindeki saygınlığından çekinmekteydi. Zira Padişah aslında otoriter bir yönetim anlayışından yana olduğunu ileride açıkça gösterecekti. Yani Sultan her ne kadar reformist bir görünüm sergilese de yönetimde mutlakıyetçi bir anlayış benimsemişti. Sultan ile (çalışmalarını beğenmediği, engellediği ve çoğu kez hükümsüz kıldığı iddia edilen) reformcular arasında gizli bir mücadele oluşmuştu.¹¹⁷ Bunun yanında Ali Paşa ve Keçecizade Fuad Paşa'nın varlığı hükümdarı reform hareketlerine ikna için zaman zaman yeterli olabilmişti.

Sultan Abdülaziz'in donanma ısrarı ve harcamalar konusundaki tutumunu topyekûn eleştirenler olduğu gibi Sultanın bunu yapmaktan başka bir çaresinin olmadığını, Sultanın devleti yeniden kalkındırmasından korkan Batı kuklası devlet adamları ve bunların Batılı destekçilerinin bu kalkınmanın önüne geçmek amacıyla yaptıkları bir darbeye kurban gittiği görüşünü savunan bir kesimde bulunmaktaydı. Buna göre daha şehzadeligi zamanında yabancı müdahalesine karşı öfke duyan ve bunun kırılması için güçlü bir ordu ve donanma kurması gerektiğine inanan Sultan tahta çıktığında; *“Ben birâder gibi karı ve oğlan ile eğlenemem, beni işe alıştırın. Ben mühimmât ile ve gemi teçhîziyle ve asker tertîbiyle meşgul olmak isterim”* diyerek devlet işleriyle ne derece alakalı olacağını göstermek istemişti.¹¹⁸ Padişah cülusunun ardından Tanzimat Fermanı yeniliklerini benimsediğini gösteren bir hatt-ı hümayun yayınlamış, protokol kurallarını bir tarafa bırakıp, sadrazamı her gün yanına çağırarak

yöneticileri değiştirmeyi adet edinmişlerdi. Öyle ki, 1858'de başlayan Girit İsyanları sırasında yaklaşık on vali değiştirilmişti. Enver Ziya Karal, (2003), *Osmanlı Tarihi*, 6. Baskı, C. 12. TTK Yay., Ankara: s. 2-25. ; Nicoale Jorga, (2005), *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1774-1912)*, C. 5, Çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yay. İstanbul: s. 442-443.

¹¹⁶ Nihat Karaer, (2005), Abdülaziz, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 24. S. 37, Ankara: s. 313-326.

¹¹⁷ Karal, a. g. e., C. VII., s. 68-69. ; Sultan Abdülaziz'in 1867'de Avrupa seyahati sırasında İngilizler Sultanın düşünceleri üzerinde etkili olacağını düşünerek ziyaret anı olarak özellikle parlamentonun toplantı anını seçmiş, ancak Padişah yurda döndüğünde bu yönetim biçimine yine de itibar ve ilgi göstermemiştir. Karaer, a. g. t., s. 126, 166.

¹¹⁸ Cevdet Paşa, (1960), Tezâkir, Çev. Cavid Baysun, TTK Yayınları, C.2. Ankara: s. 151. ; Aksun, a. g. e., s. 8.

devlet işlerinin düzenlenmesi için görüşmeler yapmıştı.¹¹⁹ Fakat bu kontrol halinden memnun olmayan devlet adamları Padişahın şevkini kırmış, onu kontrol altına alabilmek için yabancı devlet elçiliklerinin eliyle Sultana baskı uygulamayı dahi düşünmüşlerdi.¹²⁰

Dünya siyasi dengesinin 1856 Paris Anlaşması istikametinden çıktığını ve Rusya'yı Osmanlıya karşı serbest bırakacak¹²¹ şekilde geliştiğini gören ve bu tehlikenin ancak güçlü bir ordu ve kuvvetli bir donanma ile bertaraf edilebileceğine inanan Sultan, tersane tahsisatının 50-60 bin kese arttırılması için emir verdi. Ne pahasına olursa olsun borç harç bir donanma kurulmalı ve yabancı devletlerin Devlet-i Aliyye üzerindeki nüfuzu kırılmalıydı. Üç kıtaya yayılmış ve çeşitli etnik kimliklerden oluşan devletin bu parçaları arasındaki bağları kurmak ve güçlendirmek için donanmaya önem vermekten başka yol yoktu.¹²² Donanma kuvvete kavuşturulursa Avrupalı devletlerin siyasi ve ekonomik nüfuzu tedricen bertaraf edilecekti. Sultanın bu emirleri dönemin devlet adamlarınca doğru anlaşılammış ve "Sultan yokluk içindeki devletin bütün varlığını donmaya aktarıyor" fikrine kapılmışlardı. Oysa Padişahın yapmak istediği giriş bölümünde de üzerinde durduğumuz üzere basit bir donanma ıslahı değil, Avrupalı devletler gibi, bütün birimleriyle tam teşekküllü bir deniz gücü meydana getirmektir. Ancak bu istek ve zorunluluk maalesef dönemin devlet adamlarınca anlaşılammadığı gibi sonrasındaki tarihçilerce de uzun bir müddet anlaşılammayacaktı.

Yönetime ağırlığını koyan Babıâli,¹²³ Sultan Abdülaziz'in saltanatının son dönemlerine kadar Avrupalı devletler arasında denge politikası gütmeye devam etmiş, Fransa ve İngiltere'nin desteğini almaya çalışmıştı. Rusya ise Kırım Savaşı sonrası

¹¹⁹ "Şöyle ki mâbeyncilerin kimisi musikadan gelmiş ve kimisi başka dâirelerden getirilmiş birtakım delikanlılar olmağla, cümlesini eski hâle ve mâhallerine icra' ve i'ade ve fakat Baş-mâbeynci Ahmet Bey hânesinde ikamete me'mur buyurdu ve hemen her gün Sadrazâm'ı celb ile bil'a-tekellüf müzâkere-i maslahat ederdî." Cevdet Paşa, a. g. e., C. 2, s. 47.

¹²⁰ "Ali Paşa dahi, Padişahın bir taraftan korkusu olmaz ise idaresi kabil olmaz." İtikadında bulunmağla anı Frenkler ile ürküterek licâm-ı saltanatı eline alıp da târik-ı terakkiye sevk etmek niyetinde idi ve bir aralık Mehmet Ali Paşa'ya dahi Padişahı sefâretler ile ürküterek ele alıp da kullanmanın lüzumunu açmış idi. Cevdet Paşa, a. g. e., C. 2, s. 50. ; Aksun, a. g. e., s. 17-18.

¹²¹ Rusya Paris Anlaşmasının hükümlerinden kurtulmak için fırsat kolluyordu.

¹²² Aksun, a. g. e., s. 19-24.

¹²³ Jorga, devlet yönetiminde ki Babıâli etkisi için " Çok daha sonraları, 18 Eylül 1871 yılında hayata veda eden Ali Paşa, Nevres Paşa ve Yusuf Kamil Paşa'dan sonra İngiltere'nin yardımı ile itibarını yavaş yavaş geri kazanan ve sultanın "baba" diye hitap ederek, sarayda yaşamaya davet ettiği Fuad Paşa, 10 Mayıs 1862 tarihinden itibaren Sadrazam, Harbiye Nazırı, Saray Mareşali, Birinci Yaver ve vekil olarak görev yapmaya başladıktan sonra, mutlak gücü elinde tutan bir nazır haline geldi ve bu ıslahatlar da onun inisiyatifinden kaynaklanıyordu." demiştir. Jorga, a. g. e., s. 444

imzalanan 1856 Paris Anlaşması'nın maddelerinin tadili veya anlaşmanın tamamen iptalini istediğinden 1871 Londra Konferansı'na dek Osmanlı karşıtı bir politika takip etmişti. Bu anlaşma sonrasında ise geçici bir süreliğine de olsa bir Osmanlı- Rus yakınlaşması medya geldi. Bu dönemde Osmanlı sadrazamı olan Ali Paşa safiyane Rus hayranlığı ile değil, değişen Avrupa muvazenesine karşı bir denge politikası gütmek amacıyla zorunlu olarak Rusya ile yakınlaşmaya meyletmişti. Öte yandan bu sıralar Rus elçisi İgnatief ise Osmanlı topraklarının parçalanarak paylaşılmasındansa bir bütün olarak Rus nüfuzu altında tutulmasının çok daha karlı olacağı görüşündeydi. İki ülke hükümetleri bu görüşlerle hareket ederken 1871'de Ali Paşa öldü. Bu durum Osmanlı Devleti'ndeki Babiâli ile Saltanat arasındaki dengeyi, Saltanat tarafına bozdu. Gerçekte otoriter bir yönetim anlayışından yana olan Padişah devlet işlerini yönetebilecek kudrette bir devlet adamı bulunmayışı gibi nedenlerle de kendi şahsi idaresini kurmaya karar verdi. Sadrazamlığa ise devlet adamlığı bakımından yetersiz bulunan ancak kendi sözünden çıkmayacak Mahmut Nedim Paşa'yı getirdi.¹²⁴ Bu anlayışa göre muhakeme gücü yetersiz bulunan Nedim Paşa, Ali Paşa'nın Rus politikasını doğru idrak edememişti. Ali Paşa uyguladığı Rus yanlısı politikasında Avrupalı liberal devletleri bir tarafa bırakmadığı gibi kayıtsız şartız Ruslara güvenmiyordu, Nedim Paşa'nın Rus politikası ise salt ve saf bir Rus yanlılığına dayanıyordu. Zira bu sıralarda Rusya Balkanlarda rahatça Panslavizm propagandası yapmaktaydı. Bu politika sonucunda maalesef ki sadrazamda, padişahda gaflet denecek derecede Rus elçisinin tesiri altına girmişti.¹²⁵

Sultan Abdülaziz ve Nedim Paşa'ya getirilen en sert eleştiriler; Avrupa'yı yok sayan ve yalnız Rus dostluğuna dayanan politikalarıydı. Buna göre hükümet; hem Ruslara güvenmeyen Osmanlı umumi efkârında, hem de Avrupalı devletler nazarında Osmanlı Devleti'nin itibarını yok ediyor ve Batılı devletlerin cılız da olsa var olan desteği yitiriliyordu. Ancak bu eleştirinin dozunun iyi ayarlanmadığı ve asıl rahatsızlık nedeninin şahsi çıkarlar olduğu, Sultanın tahttan indirilmesinin ardından anlaşılacaktı. Zira Osmanlı Devleti'nin toprakları üzerinde çeşitli emeller barındıran bu devletlerden

¹²⁴ Tarihçi Cevdet Paşa eserinde Nedim Paşa için kendisini himaye edenlerin bile aslında onu onaylamadığından bahisle şu ifadelerle yer vermiştir.

“Bir gün Reşit Paşa'nın bir husustan dolayı canını sıkmağla anın mizacını ta'rif makamında “ Bizim Beyefendi civık sabuna benzer anınla ne el yıkanır ve ne de çamaşıra gelir” demiş idi. Mahmud Bey'in mizacı bundan ala tarif olunamaz. Cevdet Paşa, a. g. e., C. 2, s. 16.

¹²⁵ Karal, a. g. e., C. VII., s. 67- 69.

herhangi birinin Osmanlı Devleti adına hoş düşünceler barındırdığı söylenemezdi. Bunlar devletin sarsılmasından değil Rus nüfuzuna girmesinden korkuyor ve bu yüzden Sultanın politik anlamda Batı'dan uzaklaşmış olmasından rahatsız oluyorlardı. Oysa Sultan Abdülaziz döneminde en öne çıkan birim olan bahriyenin geliştirilmesinde bile, donanmaya olumsuz etkilerine rağmen, denge politikası istikametinde hareket ediliyordu. Avrupalı devletlerin iştahını kabartan modernizasyon pazarında, gemi siparişleri Avrupalı devletlere pay edilmekte bundan en büyük faydayı ise İngiltere sağlamaktaydı. Fakat bu dönemde Ali ve Fuat Paşa hükümetlerinin etkili olduğu da unutulmamalıdır.

Bu gelişmelerin yarattığı huzursuzluk, Ali Paşa'nın ölümü sonrası keyfi yönetimi tatmış Sultan Abdülaziz'in 1872'de istemeyerek de olsa Nedim Paşa'yı azletmesiyle sonuçlandı. Ancak Hersek İsyanları'nda hükümetin başarısız olması üzerine Nedim Paşa yeniden sadarete getirildi.

Sultan Abdülaziz ve Nedim Paşa Rus yanlısı bir politika izlerken, Ruslar Bulgar İsyanı sırasında Osmanlı aleyhine bir politika ile ortaya çıkmış, buna karşın İngilizler ise Osmanlı tarafında yer almıştı. Bu durum zaten Rusları sevmeyen umumi efkârın Sultan ve sadrazama karşıda düşmanlığına sebep olmuştu.¹²⁶ Bunların üzerine Rusya'nın ise İstanbul'da dahi asayişin kalmadığı yönündeki adımları alenen atmasıyla kamuoyu devletin başına gelen bütün bu gailelerin sebebi olarak Nedim Paşa'yı gördü. Fakat Nedim Paşa Padişah tarafından hala itimat görüyordu. Muhaliflere göre bu adamın gitmesi için halkın gösterilerle Padişah üzerinde etkili olması gerekiyordu. Bu amaçla 18 Mart 1876'da öncelikle çoğunluğunun ailesi Bulgarlarca katliama uğramış medrese öğrencileri ayaklandırıldı. Ardından da halk bu gençlere destek oldu. Sultan Abdülaziz, Nedim Paşa'nın isyanı bastıramayacağını görünce onu azletti. Sadrazamlığa Mütercim Mehmet Rüştü Paşa, Şeyhülislamlığa Hüseyin Hayrullah Efendi, Seraskerliğe Hüseyin Avni Paşa, Vükela Heyeti Memurluğu'na Mithat Paşa atandı. Bu kişilerin ortak yönleri ise kendilerini sürekli sürmüş olan Nedim Paşa'ya düşmanlıkları ve kendilerine asla güvenmemiş olan Sultana itimatsızlıktı. Bunlardan Hüseyin Avni Paşa koltuğunu kaybetme korkusundan, Mithat Paşa demokratik yönetim arzusundan, Mehmet Rüştü Paşa Padişahın keyfi idaresinden yakınmaktaydı. Öte yandan Sultan Abdülaziz, medrese

¹²⁶ Karal, a. g. e., C. VII. s. 101.

talebelerinin ayaklanmasında kimlerin rolü olduğunu biliyordu ve içeriği tehditlerle dolu olan bir irade yayınlamıştı.

“İstikmâli esbabı şevket ve muhafaza-i mukaddesesi devlet azmi kavisiyle bir misli görülememiş zırhlı ve donanma yaptırdım. Kara kuvvetlerinin kuvvetlendirilmesi maksadiyle ordulara yeni top ve tüfek ve mühimmat aldurdım. Âmal-i mülûkâne-i dame-i asayişi ibad ve tesyir-i husulu abadan-i bilad kaziyesine matuf iken bazı ulemanın tefevhata cüretleri lâyük-ı tabih ve muaheze ise de bu kere affa nail oldular. Lâkin tekrar mücaseretleri takdirce, düşman devlet için tehiye ettirdiğim silâhı satvet anların üzerine istimal olunur.”¹²⁷

Bu irade vükela arasında endişeye yol açmıştı. Eğer Mahmut Nedim Paşa tekrar sadrazam olursa başlarına gelecekler yüzünden Abdülaziz’in hal edilmesi gerektiği fikriyle ortaya ilk çıkan Serasker Hüseyin Avni Paşa olmuştu.

Darbecileri veya ıslahatçıları endişeye sevk eden ve darbe planlarını kuvveden fiile dökmelerini sağlayan etmenlerden biri de yukarıda bahsettiğimiz üzere Mahmut Nedim Paşa’nın sürgün ve azillerle acımasız davranışları olmuştu. Sadarete gelen Mahmut Nedim Paşa’nın Tanzimatçı addedilen tüm devlet adamlarını dağıtması ve devlet makamlarına tayin ettiği kişileri sürekli değiştirmesi zaten hantal olan devlet mekanizmasını iyice sarsmaktaydı. Yani bu manasız azil ve sürgünler devlet otoritesinde de büyük hasarlara yol açıyordu. Halkın Padişaha olan itimadı zarar görürken, kontrol altına alınmaya çalışılan rüşvet ve iltimas yeniden hız kazanıyordu. Mahmut Nedim Paşa, bütün bu uygulamalarla Osmanlı Devleti’nin liberal anlayıştan uzaklaştığını ve otokratik Rusya’ya yakınlaştığını göstermek istiyordu. Elbette bu uygulamalar Sultan Abdülaziz tarafından da destekleniyordu.¹²⁸ Fakat bu azil ve sürgün uygulamaları hem Padişahın hem de Mahmut Nedim Paşa’nın sonunu getirecek ittifakın en önemli birleştirici unsuru olmuştu.

Haliyle oluşan yeni kabine Sultanın ya da Nedim Paşa’nın kendilerini azletmesinden, hatta sürgün ya da idam ettirmesinden korkarak önce Padişah’ı tahttan indirmiş ardından da ölümüne seyirci kalmıştı. Osmanlı Devleti’nde uzun süreden beri uygulanan ve Sultan Abdülaziz döneminde de meselelerin halli için kullanılan en yaygın icraat yine devlet adamlarının değiştirilmesi olmuştu. Bu anlayış Sultanın

¹²⁷ Karal, a. g. e., C. VII s. 105.

¹²⁸ Karal, a. g. e., C. VII., s. 70- 72.

kendisi için de devreye sokulmuş, neticede başarısız olduğunu düşünenlerce o da görevinden alınmıştı. Sultanın büyük bir özenle hazırlattığı ve eseriyle övüldüğü donanma gücü de Sultanın hallinde önemli bir rol üstlenmişti. Sultan Abdülaziz'in saltanatına, kendi atadığı devlet adamları ve kendi kurduğu büyük donanma son vermişti.¹²⁹

Görüyoruz ki, Sultana muhalif olanlar oldukça geniş bir çevrede birlik kurmuş ve tertipleri başarılı olmuştu. Bu ittifak, sözde Sultanın Nedim Paşa'ya aşırı güvenmesi ve Nedim Paşa'nın ise safiyane denecek ölçüde sığ bir Rus politikası gütmesi ve bu politikanın devleti ağır kayıplara uğrattığını düşünenler, Rus yanlısı politikaya muhalif olanlar, devletin meşruti yönetime geçmesi gerektiğini düşünenler, Nedim Paşa tarafından azledilmekten korkanlar ve büyük mali sıkıntılara rağmen sarayda yapılan israfa tahammül edemeyenler arasında meydana gelmişti. Özellikle israf ve lüksle dolu saray hayatı öne sürülerek halk kışkırtılmıştı. Darbenin hemen öncesinde ülkede Abdülaziz karşıtı bir ortam tesis edilmiş, Sultan Abdülaziz ve Nedim Paşa'nın haliye kadar gidecek yolda kuvvetli bir muhalefet cephesi oluşturulmuştu.

Sultanın tahtan indirilişinde etkili olan Osmanlı devlet ricali Sultanı gerici olmak, ıslahatlar konusunda isteksiz davranmak, keyfi idare arzusunda olmak, devleti iyi idare edememek ve israfçı olmakla suçlamışlardı. Bu arada Sultanın Girit İsyanı'nı bastırmakla uğraşan donanmayı Avrupa seyahatinde kendisine refakat etmesi için çağırması¹³⁰ gibi bazı yersiz ya da müsrifane istekleri de bu iddialara dayanak oluşturuyordu. Oysa Ali Paşa'nın ölümüne kadar Sultanın neredeyse tüm devlet idaresini bıraktığı Babıâli defalarca dış borç almış ancak bu paralar devletin kalkınmasını sağlayacak alanlara hiçbir zaman aktarılmamıştı. Bu israf kabahati yalnızca sarayın üzerine yıkılıp kendilerini yenilikçi arz eden ancak saraydan farklı olmaksızın bir israf rüzgârına kapılmış, üstüne ikbal hevesiyle sırtını sefaretlere

¹²⁹ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet) a. g. e., s. 128. ; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, (1943) Sultan Abdülaziz Vakasına Dair Vakanüvis Lütü Efendi'nin Bir Risalesi, *Belleten*, TTK Yay., C. VII., S. 28., Ankara: s. 349-355, 374. ; Sultanın halli için yapılan planda Bahriye Nazırı Kayserili Ahmet Paşa donanma sandallarına bindirilmiş deniz erleriyle sarayın deniz yönünden irtibatını kesecek, saraydan silahlı bir mukavemet gösterilmesi durumunda, Harp Okulu tepelerinden ve zırhlılardan saray üzerine top atılacaktı. Karal, a. g. e., C. VII, s. 108-109.

¹³⁰ Sultan Abdülaziz 22 Haziran 1867 tarihinde çıktığı Avrupa seyahatinde Sultaniye, Aziziye, İsmail, Fuat ve Talha gibi çok sayıda savaş gemisinin kendi yatına refakat etmesi için Dolmabahçe Sarayı önünde toplanmalarını emretmişti. Sultan, Amiral İbrahim Paşa'nın ikna çabaları sonunda bu isteğinden vazgeçirilmiştir. Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 107.

dayanmış devlet ricalini, saf ve temiz vatan âşıkları olarak kabul etmek de pek mümkün görünmüyor.¹³¹

Devlet ricalinin iddiaları, ortaya konan bazı hadiselerle de çelişiyordu. İstanbul Şehremini olarak Sultanın Avrupa seyahatine katılan Ömer Faiz Efendi'nin seyahate dair izlenimlerini yazdığı iddia edilen eserde¹³² Sultan Abdülaziz'in devamlı olarak sabit fikirliliği, evhamlılığı ve mutlak otoriterliğine vurgu yapılırken, Sultanın yolculuğun başında ve ortasında iki kez geri dönüş kararları vermesine rağmen Fuat Paşa'nın bu emirleri dinlemediği aktarılmıştı.¹³³ Öte yandan Aksun, Cevdet Paşa'ya dayandırdığı görüşlerinde, asıl israf ve sefahat düşkünlerinin özünden kopmuş, Batı hayranı ve taraftarı olduğu yabancı devletlerin kuklası olmuş devlet ricali olduğu görüşünü savunmaktadır. Yabancılar, Sultanı gösterdiği milli özellikler nedeniyle "*Yaşlı Türkler hizbi*" nin temsilcisi olarak görüyor, İngiliz elçisi Cannig geri kafalı bulduğu Sultanın muhafazakâr devlet adamları ve halk üzerindeki etkisinden rahatsızlık duyuyordu. Yine Sultan Abdülmecit öldüğünde azınlıkların, "*bizim padişahımız Abdülmecit idi, bu, Müslümanların padişahıdır.*" dediklerine dair söylentiler çıkararak Sultan hakkında olumsuz bir algı yaratmak istiyorlardı.¹³⁴

Görüldüğü üzere hem sarayın hem de devlet ricalinin eksik ve hatalı kararlar almaları, çoğu zaman kendi çıkarlarını devlet çıkarlarının önünde tutmaları gibi devletin duraksama ve gerilemesinde karşımıza çıkan unsurlar bu dönemde de devam etmişti. Üstüne daha önceleri yeniçeri ve saray arasındaki rekabet artık devlet ricali ve sultan arasında cereyan etmeye başlamış, birlikte, aynı bedeninin parçaları gibi hareket etmesi gereken ve devlet aygıtını oluşturan mekanizmaların uyumsuzluğu tüm sistemi hantal ve iş göremez bir hale sokmuştu.

Padişah devletin parçalanması korkusuyla kangren olmuş ve hassasiyet içinde, sırasıyla düzenlenmesi gereken devlet işlerinin ordu gücüyle bir anda düzeltilebileceğini sanarak, yetersiz bir anlayış sergiliyordu. Bu tür bir hamle için devlet maliyesinin

¹³¹ Aksun, a. g. e., s. 18.

¹³² Nihat Karaer, Sultan Abdülaziz'in Avrupa seyahatini ele aldığı doktora tezi çalışmasında bu eserin aslına ulaşmak istemiş, ancak eseri kaleme alan Cemal Kutay kendisine, eserin aslının bir yangın sonucu yok olduğunu belirtmiştir. Karaer, a. g. t., s. IX.

¹³³ Karaer, a. g. t., s. 62- 64. ; Cemal Kutay, (2012), *47 Gün Sultan Abdülaziz'in Avrupa Günlüğü*, 1. Baskı, ABM Yay., İstanbul: s. 37.

¹³⁴ Cevdet Paşa, a. g. e., C.2, s. 148. ; Aksun, a. g. e., s. 15-16.

yetersiz olduğunu ifade eden Sadrazamı azletmesi ise¹³⁵ hakkındaki keyfi muamele eleştirilerine kuvvet kazandırıyor. Cevdet Paşa gibi vatanperver devlet adamları bile evvela mülkiye ve maliyenin ıslah edilmesi, ardından elde kalan bütçe fazlasının donanmaya sarf edilmesi gerektiği fikrini savunuyorken, padişahı işin ortasından başlamakla eleştiriyorlardı¹³⁶ ve devletin mali durumuna baktığımızda bunda oldukça haklılardı ancak devletin siyasi durumu ise bir an evvel güçlü bir donanma gerektiriyordu.

Devlet bünyesinde başlatılan bir reform hareketinin veya bir kurumun ıslahının başarılması, devletin ekonomik durumundan ayrı düşünülemez. Şayet yeterli alt yapı oluşturulmazsa ıslahat başarılı olamaz. Alt yapı için masraf, masrafların karşılanması içinde dolu bir hazine ve istikrarlı bir ekonomik program gereklidir. Oysa Sultan Abdülaziz döneminde ortaya konan bütçenin gelirler kalemi, yaklaşık rakamlardan oluşuyordu. Öte yandan 1856 Paris Anlaşması dev bir kılıç, bunun metnine sokulan Islahat Fermanı maddeleri ise onu tutan el olmuştu. Osmanlı ülkesi bu belgelerdeki maddelere dayanılarak başta Rusya ve diğer Batılı devletlerce parça parça edilmekteydi. 1871'e kadar ülkenin yönetimini elinde tutan Tanzimatçı devlet adamları ise meydana gelen tüm siyasi hadiselerde adeta direnmeden, Batılı büyük devletlerin ve isyancı toplumların isteklerine boyun eğmişlerdi. Bunlar döneminde ortaya konan hiçbir ıslahat müspet bir sonuç vermemiş, üstüne alışkanlık haddine ulaşan istikraz politikası devletin mali olarak ifasına yol açmıştı.¹³⁷

2.2. SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ OSMANLI DEVLETİ'NDE MALİ DURUM VE DONANMA ISLAHATINA ETKİSİ

Çağının ilerisinde ya da çağına uygun bir devlet bünyesinde yapılacak en küçük bir değişikliğin bile çeşitli maliyetleri olurken tüm organları ve kurumlarıyla

¹³⁵ Sadrazam Kıbrıslı Mehmet Paşa, "*Mali dengenin tahammülü olmadığı cihetle, şimdi bunun vakti değildir. Efendimiz, bu gün devletimiz kabuksuz bir yumurta halindedir; bir taraftan bir diken dokunacak olursa maazallah akıp gidecektir. Evvela mali durumumuzu düzeltelim; daha sonra asker tanzimine, donanma hazırlamaya çalışalım*" diyerek uygun bir dille durumu anlatmak istemişse de azline engel olamamıştır. Aksun, a. g. e., s. 20. ; Cevdet Paşa, a. g. e., C. 2, s. 154.

¹³⁶ Bu konuda Cevdet Paşa bile "*Padişahın kara ve deniz kuvvetlerini ikmale hırs ve düşkünlüğü teşekkür olunacak murâddan idi; lakin mülkiye işleri ve maliyeyi ıslah edipte hâsıl olacak gelir fazlasını buraya sarfetmek lazım gelirken, işin ortasından başlaması teessüf sebebi olmuştur.*" demiştir. Cevdet Paşa, a. g. e., Aynı yer.

¹³⁷ Karal, a. g. e., C. VII, s. 223-240.

çağın gerisinde kalmış bir devletin ortaya koyacağı yeni uygulamaların ya da edineceği donanımsal mülklerin maddi ve manevi olarak bazı maliyetleri olacaktır. Nitekim Osmanlı donanmasının modernize edilebilmesi içinde devlet hazinesinin yeterli paraya sahip olması gerekiyordu. Oysa Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda ne modern bir bütçesi ne de maliye teşkilatı bulunuyordu. Dolayısıyla Sultan Abdülaziz döneminde yapılan ve özellikle donanma üzerinde yoğunlaşan modernizasyon faaliyetleri de eğitimsel eksiklik ve aksaklıklardan olduğu kadar mali eksikliklerden de etkilenmekteydi. Ancak eğitim giderleri konusunda devletin mali kaynakları zorlanmazken, özellikle donanma konusunda atılan adımlara baktığımızda (dönemin tarihçilerinden Cevdet Paşa sıkça değinmiştir) maliyenin büyük sıkıntılarla karşı karşıya bırakıldığı görülmektedir.

Osmanlı Devleti'nin mali istikrarı ilk olarak ticaret yollarının değişimi ile bozulmuştu. Ardından önce devlet adamlarının üstünlük algısı sonrasında statükocu devlet mekanizmalarının ve bürokratlarının engelleri dolayısıyla Avrupa iktisadi dengesi yakalanamamış, bu gerilik diğer kurumlara da bulaşmış, önce iç sonra da dış borç alımına gidilmiş, bu borçlar ise kalkınmaya fayda sağlayacak alanlara sarf edilmemişti. Dahası uzun süren ve kaybedilen savaşlar, içerde meydana gelen isyanlar mali yükü daha da arttırıyor, kaybedilen topraklarla vergi geliri daha da düşüyordu. Sultan Abdülaziz'in saltanatı başladığında Osmanlı Devleti her hangi bir devletle savaş halinde bulunmuyordu ancak devlet içinde birçok noktada gergin bir hal vardı. Lübnan İsyanı ve Şam Olayları henüz kapanmışken, sırasıyla 1861'de Karadağ, 1862'de Sırbistan, 1866'da Girit, 1867'de Bulgar, 1875'te Hersek ve 1876'da Selanik Hadisesi olmak üzere patlak veren ve devleti uzun süre uğraştıran isyanlar meydana gelmişti. Bu isyanların bastırılması için gerekli olan irade vaktinde ve etkin şekilde devlet adamlarınca gösterilmediğinden isyanlar büyüyor, böylece hem isyanların çıktığı bölgelerin gelirleri ele geçmiyor, hem de üstüne isyanların bastırılması için hesapta olmayan harcamalar yapmak gerekiyordu.¹³⁸ Bu da zaten saray masrafları ve dış borçlarla takatsiz kalmış maliye için işleri daha da kötü bir hale sokuyordu.

¹³⁸ 1875'te çıkması muhtemel Hersek İsyanı öncesinde ordunun ihtiyaçları dolayısıyla Sadrazam Nedim Paşa bütçe üzerinde değişiklik yapmış, bu ise kayba uğrayan Avrupalı bankerlerin Osmanlı Devleti'ne düşman olmalarına yol açmıştı. Karal, a. g. e., C. VII. s. 78.

Maliye teşkilatı ise Tanzimat Fermanı ile 1839'da düzenlenmiş ancak bu nazırlık şekli bir kurum olmaktan öteye geçememişti. Ferman, müsadere ve keyfi vergilendirmeleri yasakladığı için devlet gerekli vergiyi toplayamamış ve borçlanma yoluna gidilmişti. Maliye Nazırı, Sultan Abdülaziz döneminde de Padişah ve sadrazamın emrinde bulunduğu hükümetin mali politikalarından sorumlu değildi. Ayrıca ne diğer nazırlıklarla sıkı bir irtibatı nede herhangi bir kontrol yetkisi bulunmamaktaydı. Kurumun başına getirilen kişilerin çoğunun maliyeyle alakalı bilgileri neredeyse yoktu. Sultan Abdülaziz tahta çıktığında ilk olarak 1854 yılında alınan dış borçlarla birlikte devletin iç ve dış borç tutarı 5 milyon keseye ulaşmıştı.¹³⁹ Borçların halli için basılan kâğıt paralar (kaime) ikinci bir felakete yol açmıştı. Kaime krizi üzerine Fuad Paşa, gayretle devletin bozulan maliyesi için mesai harcarken, maalesef ki padişah mali durumun vahametini henüz gereği gibi idrak edememişti. Maliyenin gücünü aşan gemi alımları bir yana, tersane ziyaretlerinde teşvik amaçlı bol bol altın dağıtılıyordu.¹⁴⁰ Mali bunalımın aşılması için Fuad Paşa bir bütçe hazırladı. Bütçenin tutturulması için tasarruf tedbirleri, yeni vergiler ve Maliye Nezareti'nin teşkilatlandırılması önerilerinde bulunuyordu. Ancak bu bütçe gerçek verilere dayanmayan tahmini gelirler üzerine hazırlanmıştı. Amacı da ekonomiyi düze çıkarmak değil, kâğıt para felaketini sonlandıracak dış borcu sağlamaktı. İç borçların ödenmesi amacıyla da 1863'te bir banka açılması kararı alındı. Fakat bu bankanın kurulması içinde yine devlet dış borç aldı.¹⁴¹

¹³⁹ Sultan Abdülmecit'in 1854 yılında başlattığı dış borçlanma alışkanlığını Osmanlı hükümetleri Sultan Abdülaziz zamanında da sürdürdüler. Oysa ilk borçlanma öncesinde bir borçlanma girişimi olmuş ancak duyulan endişeler sonucunda anlaşmanın tazminatının ödenmesi göze alınarak bu borçtan vazgeçilmişti. Borcun alındığı girişimde de aynı endişeleri duyan Cevdet Paşa. "*Bizim gibi miras yedilere böyle bir para kapısı açılırsa bunun önünü kim alacak? İleride halimiz neye varacak?*" diye korkusunu dile getirmiş ancak duruma katlanmak zorunda kalmıştır. Karal, a. g. e., C. VII, s. 237.

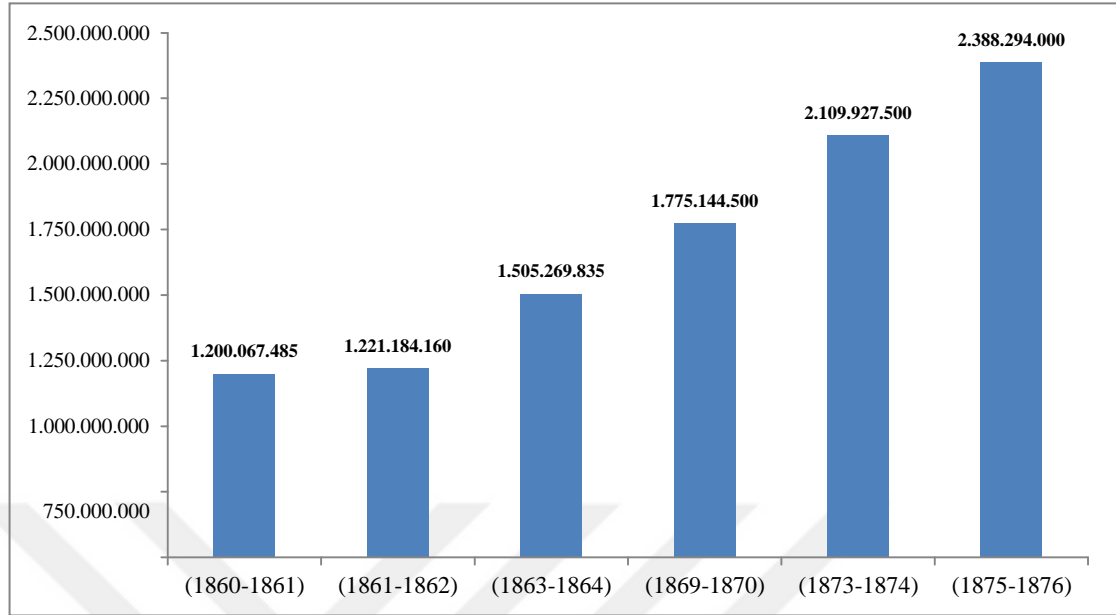
¹⁴⁰ "*Ol vakit Devlet-i Aliyye'ce en mühim mes'ele umûr-ı mâliyenin islâhı maddesi olup Fuad Paşa dahi bu hususa sarf-ı mesâî etmekte idi. Zât-ı Şâhâne ise umûr-ı mülkiyye ve mâliyye gereği gibi takdir edemeyip hazinenin mütehammil olamayacağı mertebe mühimmât-ı harbiyenin ikmaline hasr-ı nazar ederek pay-der-pey zurhli sefineler inşasıyla Devlet-i Aliye tersânesini İngiltere ve Fransa tersanelerine muâdil bir dereceye 'isâl emeline düşmüş idi ve kışlalara gittikçe ve şurada burada neferât-ı askeriyeye rast geldikçe ikişer üçer ve ba'zan beşer adet yüzük altın verirdi. Hâlbuki mâhiye otuz kuruluş alan neferin eline böyle birkaç altın geçtiği gibi Beyoğlu fahişelerine gidip firengi veyâ bel- soğukluğu hastalığı alarak hastahânelere gitmekte idiler.*" Cevdet Paşa, a. g. e., C. 2. s. 256.

¹⁴¹ Osmanlı hükümeti, vergilerin toplandığı zamanlara ödemelerin yapıldığı zaman arasındaki uyumsuzluk sürecinde ihtiyaç duyduğu parayı düşük faizle bulabilmek ve bankerler ile ağır şartları olan Batılı sermayedarların kışkırcısından kurtulmak düşüncesiyle 6 Şubat 1863'te Bank-ı Şahane-i Osmanî'nin açılış fermanı onaylandı. Detaylı bilgi için bkz: Fatih Sefa Topçu, (2014), *Sultan Abdülaziz Döneminde Yaşanan Mali Bunalım Ve Uygulanan Mali Reformlar (1861- 1876)*, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniv. Sosyal Bil. Enst., Ankara. s. 48-50.

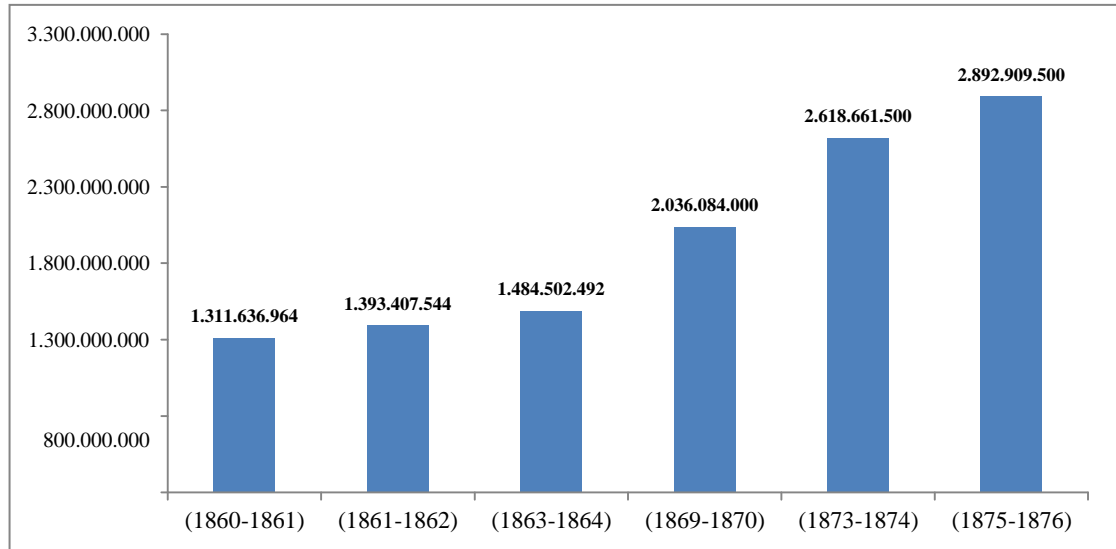
Devleti idare edenler bir bütçe sınırıyla yaşamayı bilmediğinden mevcut borçlar, borç alınarak ödenmeye çalışıldı. Sınırlanmadan harcamak isteyen ve harcayan saray,¹⁴² saraydaki lüks ve sefahati eleştiren ancak ondan geri kalmayan vükela, modern maliyeden anlamayan devlet adamları, bilgisiz ve ahlakî değerleri düşmüş vergi memurları ve programsız, günü kurtarmaya yönelik mali politikalar yüzünden devlet mali iflasın yanında siyasi itibarını da yitirdi. Sultan Abdülaziz'in en yoğun eleştirildiği noktalardan biride bu şartlar içinde zırhlı gemiler almaya ve saraylar yaptırmaya devam etmesi olmuştu. Sultan Abdülaziz'in saltanatı döneminde 9 kez dış borç alımı yapılmış ve devlet bütçesi dış borç ödeme mekanizması haline gelmişti. 1861'de Sultan Abdülmecit döneminde 16.540.942 lira olan dış borçlar Sultan Abdülaziz dönemi sonunda 250.000.000 lira civarına ulaşmış ve bu gidişat 6 Ekim 1876'da Osmanlı Devleti'nin iflası ile sonuçlanmıştı.¹⁴³ Sultan Abdülaziz dönemi maliyesini günümüz modern maliye teknikleriyle incelemiş olan Fatih Sefa Topçu, yapmış olduğu çalışmasında dönemi doğru anlamak ve yorumlamak adına bizlere önemli bilgiler sunmuştur. Verilen tablolardan dönemin gelir ve giderlerinin, saray masraflarının, askeri harcamaların, idari harcamaların, borç ödemelerinin ve bunların toplam giderler içindeki oranlarını takibi ile yapılan harcamalar konusunda doğru bilgilere ulaşmak mümkün olmuş, böylece dönemin taraflarının birbirlerini suçlayıcı şekilde verdiği bilgilerin ne derece doğru olduğunu yorumlama şansı yakalanmıştır.

¹⁴² Sultan Abdülaziz, 1867'de yaptığı 47 günlük Avrupa seyahatinde gördüğü modern yapılardan, teknolojik yeniliklerden ve askeri güçten çok etkilenmiş ilk iş İstanbul'un mimari görüntüsünü değiştirmek için; Çırağan ve Beylerbeyi saraylarıyla, Kağıthane, Çekmece ve İzmit kasırları, Ayazağa, Tokat bahçesi, Alemdağ, İcladiye köşklarinin yapımları başlatılmış, bu yapılar alınan dış borçlarla inşa edilmişlerdir. Ancak şunu da belirtmek gerek ki, Sultan sadece lüks binalar için harcama yaptırmamıştır. Tersane'nin ve Tophane'nin modernleşmesini, Feshane'nin tevsii, Galata Köprüsü'nün yenilenmesini, demiryolu yapımı, Karaköy-Beyoğlu Tüneli'nin açılması, ilk atlı tramvay vb. birçok yenilikler ile donanmanın yenilenmesi, askeri fabrikaların kurulmasını, Mektebi Sultani, Darülfünun, Sanayi Mektepleri ve Tıbbiye olmak üzere yeni eğitim ve bilim kurumlarının hizmete girmesi gibi birçok kamu hizmeti olan giderler de bunların arasındadır. Topçu, a. g. t., s. 21.

¹⁴³ Karal, a. g. e., C. VII, s. 223-240. ; Topçu, a. g. t., s. 145-159.

Tablo 2.1: 1860- 1876 Yılları arasında Toplam Gelirler Göstergesi (Kuruş)

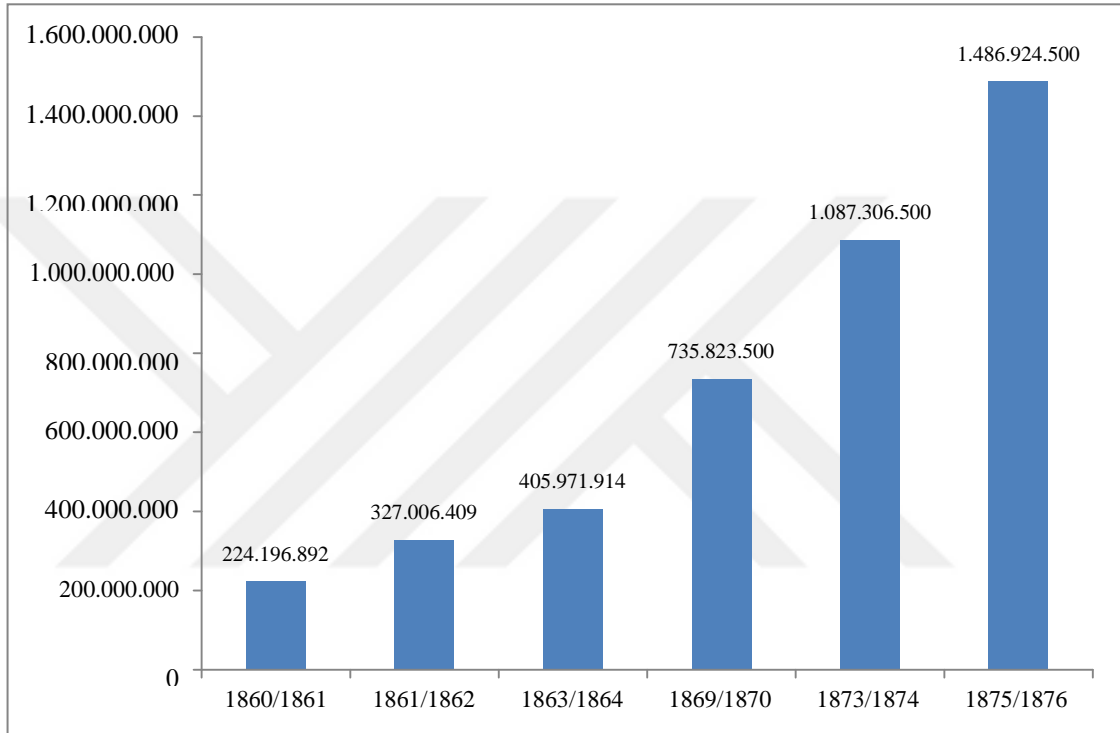
Kaynak: Fatih Sefa Topçu, (2014), “Sultan Abdülaziz Döneminde Yaşanan Mali Bunalım ve Uygulanan Mali Reformlar (1861-1876)”, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniv. Sosyal Bil. Enst. Ankara: s.139

Tablo 2.2: 1860- 1876 Yılları Arasında Toplam Giderler Göstergesi (Kuruş)

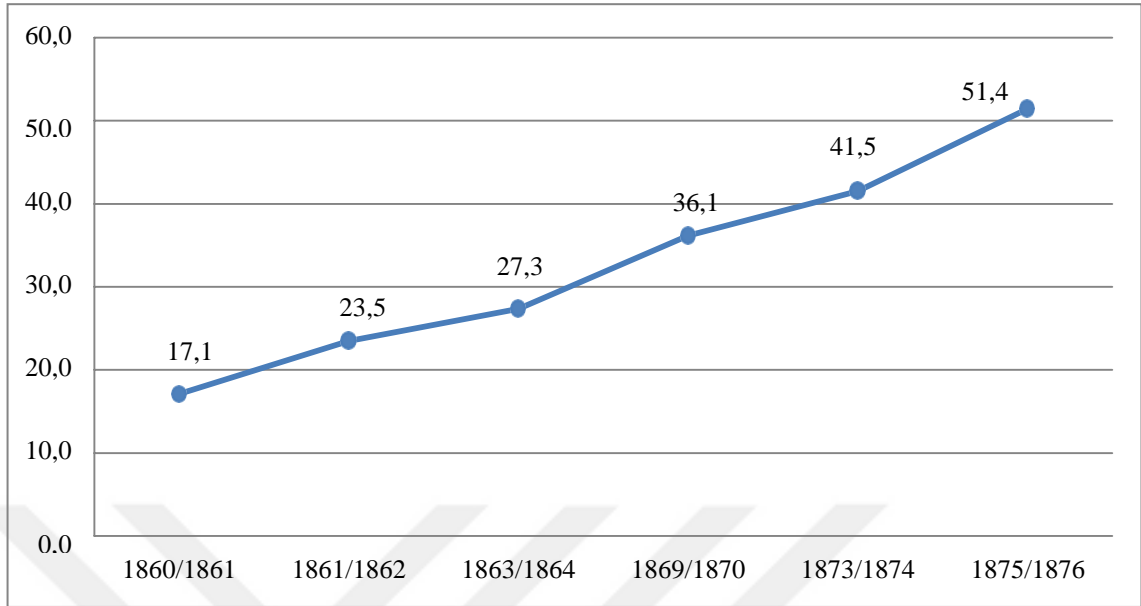
Kaynak: Fatih Sefa Topçu, (2014), “Sultan Abdülaziz Döneminde Yaşanan Mali Bunalım ve Uygulanan Mali Reformlar (1861-1876)”, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniv. Sosyal Bil. Enst. Ankara: s.144.

Bu grafikleri incelediğimizde devlet gelirlerinin düzenli olarak artış gösterdiği, ancak bu artış miktarına paralel olarak aynı şekilde giderlerinde arttığı hatta gelirlerin giderleri karşılayamaz duruma ulaştığını görüyoruz. Bu tablonun ortaya çıkmasındaki en önemli amil ise alınan dış borçların geri ödemeleridir.

Tablo 2.3: 1860-176 Yılları Arasında Toplam Borç Ödemeleri Göstergesi (Kuruş)

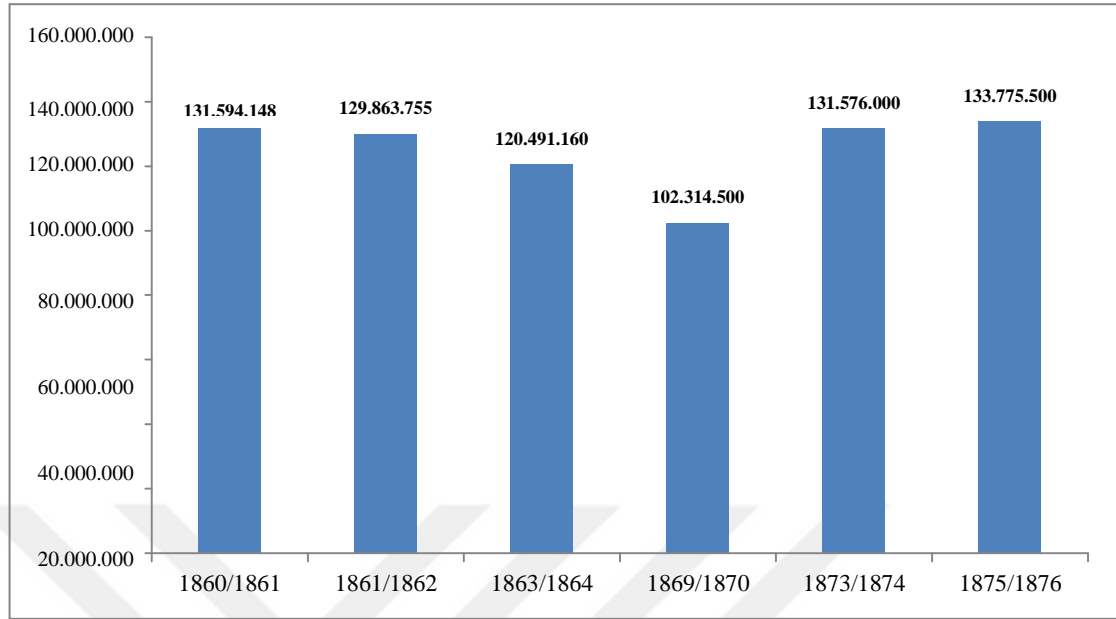


Kaynak: Fatih Sefa Topçu, (2014), “Sultan Abdülaziz Döneminde Yaşanan Mali Bunalım ve Uygulanan Mali Reformlar (1861-1876)”, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniv. Sosyal Bil. Enst. Ankara: s.143.

Tablo 2.4: 1860-176 Yılları Arasında Borç Ödemelerinin Toplam Giderlere Oranı (%)

Kaynak: Fatih Sefa Topçu, (2014), “Sultan Abdülaziz Döneminde Yaşanan Mali Bunalım ve Uygulanan Mali Reformlar (1861-1876)”, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniv. Sosyal Bil. Enst. Ankara: s.143.

Tablo 2.3 ve 2.4 verilerine baktığımızda toplam borç ödemelerinin, toplam giderler içindeki oranı 1875-1876 dönemi için %51,4’e ulaştığı, yani yapılan harcamaların yarısından fazlasını (dış) borç ödemelerinin teşkil ettiği açıkça görülmektedir.

Tablo 2.5: 1860-1876 Yılları Arasında Sultanın Harcamaları (Kuruş)

Kaynak: Fatih Sefa Topçu, (2014), “Sultan Abdülaziz Döneminde Yaşanan Mali Bunalım ve Uygulanan Mali Reformlar (1861-1876)”, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniv. Sosyal Bil. Enst. Ankara: s.141.

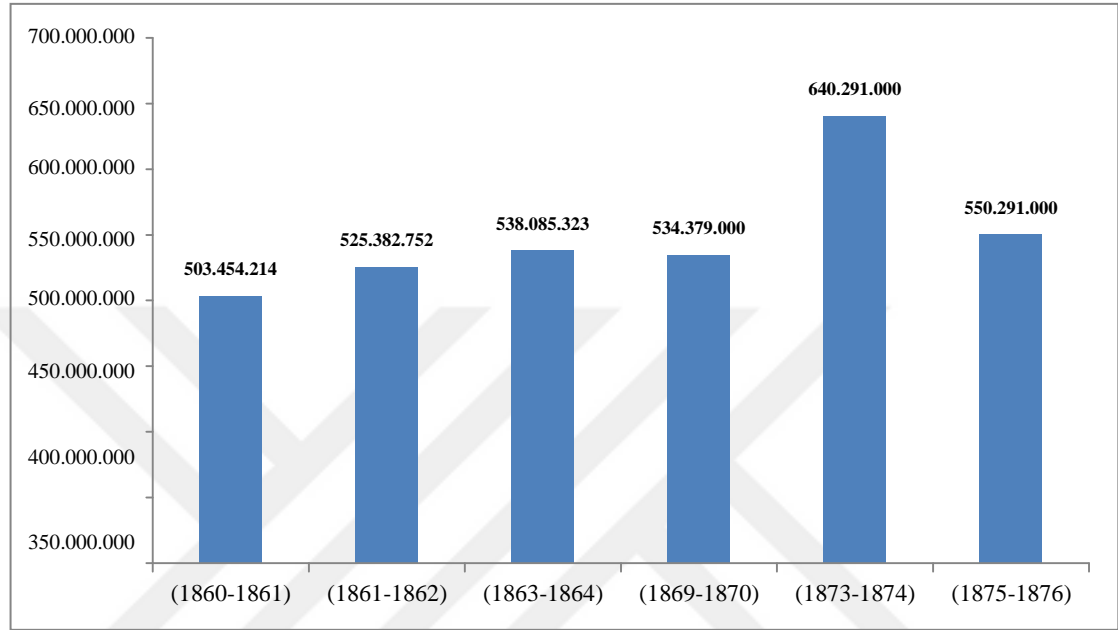
Saltanatının başlangıcında büyük ümitler bağlanan ve saray israfına dur diyeceği umudunu doğuran Padişahın saray giderleri konusunda kayda değer bir değişikliğe gitmediği verilen tabloda karşımıza çıkıyor.¹⁴⁴ 1863-1864 yılı devlet bütçesinde, Harbiye Nezareti'ne 95.198.000 lira, Bahriye Nezareti'ne de 24.191.000 lira ayrılmış, ayrıca Padişah'a ayrılan 27.712.000 liralık tahsisatın yarısı da, donanmanın takviyesine tahsis edilmişti.¹⁴⁵ Padişahın saray bütçesinden daha sonraki yıllarda devlet için yaptığı harcamalar olmuş olsa da bunlar bütçe göstergelerine yansımamıştır. Sultanın fedakârlıklarına rağmen hedeflediği icraatın önündeki en büyük engel, devletin içerisinde bulunduğu mali durum olmuştur. Aslında zengin gelir kaynaklarına sahip olan devletin asıl mali sorunu, bunları doğru yönetecek bir kadronun ve plan-programının olmamasıdır. Ayrıca Sultanın 1867'deki Avrupa seyahati sonrasında; Avrupa'da gördüğü mimari eserler, teknolojik ilerleme ve askeri güçten çok etkilendiği için saray masraflarını arttırdığına yönelik eleştirilerin yukarıdaki grafiğe bakıldığında

¹⁴⁴ Toplam giderler grafiğinde 1861 yılında %10.03 olan saray masrafları, 1876'da dış borç ödemelerinin yüksek meblağlardan oluşması nedeniyle % 4, 62 olarak verilmiştir.

¹⁴⁵ Karal, a. g. e., C. VII, s. 190, 231.

haklı yönleri olduğu görülmekteydi. Nitekim 1869'a kadar azalma eğilimi gösteren masrafların bu seyahat sonrasında artmış olduğu açıktır.¹⁴⁶

Tablo 2.6: 1860-1876 Yılları Arasında Askeri Harcamalar Göstergesi (Kuruş)



Kaynak: Fatih Sefa Topçu, (2014), “Sultan Abdülaziz Döneminde Yaşanan Mali Bunalım ve Uygulanan Mali Reformlar (1861-1876)”, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniv. Sosyal Bil. Enst. Ankara: s.140.

Önemli gider kalemlerinden biri olan askeri harcamalarda ise özellikle donanma ıslahatı için girişilen çalışmalar masrafların büyük kısmını oluşturmaktaydı. Yine bu masrafların da Avrupa seyahati sonrasında hissedilir derece arttığını görüyoruz. Görülen o ki, Padişah, ülkenin kaynaklarının doğru kullanılmasıyla başarıya ulaşma imkânı olan ve en büyük isteği olarak karşımıza çıkan donanmanın ıslahı için mali ve askeri ıslahatların bir arada yürütülmesini arzu ediyordu. Hatta bunun için kendisine

¹⁴⁶ Sultanın gelişi için yapılan kutlamalar sırasında İstanbul'da bulunan İngiliz deniz subayı H.F. Woods o gün törenler için yapılan harcamalarla ilgili şunları yazmıştır: “ Başka hiçbir yerde bulunmayan Boğaziçi'nin teraslı bahçelerinde, burun ve koylarında yapılan bu eğlence bir daha görülmeyecekti. Ve havai fişeklerle yapılan bu büyük masraf, müsriflik sayılıp yasaklanacaktı. Hükümet, bu olay ve ziyafet masraflarını ödemek için Osmanlı Bankasından 300.000 İngiliz lirası almıştı. İsmail Paşa'da Mısır Hidivi olarak o zamanki kudreti ve zenginliği ile Emirgân'daki yazlık sarayındaki eğlenceler için 60.000 İngiliz lirası harcadı.” Sir Henry F. Woods, (1974), *Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesinde 40 yıl- 1869-1909)*, Çev. Fahri Çoker, Milliyet Yay., 1. Baskı, İstanbul: s. 22.

ayrılan tahsisatın yarısını da donanmanın modernizasyonuna ayırmasını ve Kıbrıslı Mehmet Paşa'dan tersane tahsisatını arttırmasını istemişti.¹⁴⁷ Fakat içinde buldukları dönemde Osmanlı devlet adamları arasında bu düşüncenin başarıya ulaşmasını sağlayacak çizgideki kişi sayısı oldukça azdı. Öyle ki; tarihçi Ahmet Cevdet Paşa Halep- Adana vilayetinin ıslahı için çıktığı görevde yolsuzluk yapmadığı için takbih edildiğini yazmaktaydı.¹⁴⁸ Yani rüşvet ya da yolsuzluk bu derece tabii davranışlar olarak kabul edilmişti. Maliye ve donanmanın ıslahının aynı anda mümkün olamayacağı fikrini savunan devlet adamlarına göre Sultan ısrarla hatta bir inat mesabesinde zırhlı alımı ve gemi yapımına para sarf etmek istiyordu.¹⁴⁹ Bu durum, bir yolunu bulup Padişaha para temin etmek zorunda olan, fakat finans kaynakları her geçen gün eriyen Sadrazam ve devlet adamlarının Padişahla arasının açılmasıyla sonuçlanıyor, devlet içinde neredeyse kalmamış olan ahenk yerini kin ve fesada bırakıyordu. Ancak uçsuz bucaksız sahilleri bulunan devletin donanmasız yaşaması da pek mümkün görünmüyordu. Zira deniz aşırı topraklar bir yana donanmasız Anadolu topraklarının bile savunulması imkânsızdı. Üstelik iyi teşkilatlanmış bir deniz kuvvetleri gücü sarf edilen harcamaları savaşlarda sağlayacağı yarar ve deniz aşırı ticaret güvenliğinin sağlanması sayesinde kısa sürede amorti edebilecekti.¹⁵⁰ Buradaki asıl mesele maliyesi, eğitimcisi, idarecisi, neferi ve işçisi ile fikir birliği içinde bu amaca inanan insanlarca sistemli bir modernizasyon programının oluşturulamamış olmasıydı. Zira deniz sanayinin ve bu sanayiye yardımcı diğer sanayi kollarının geliştirilmesi, Osmanlı Devleti için barış ve refah demekti. Ancak deniz gücünün kurulamamasındaki önemli engellerden biri de insanların

¹⁴⁷ Faruk Aydın ve Erkan Göksun, (2014), Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, C. 13, Ankara: s. 822. ; Aksun, a. g. e., s. 20. ; Cevdet Paşa, a. g. e., s. C.2, 154.

¹⁴⁸ “*Fırka-i islâhiye'nin böyle derhâl hisâb-ı kat'i vermesi Devlet-i Aliyye'ce vuku'ât-ı fevka'l-âdeden ma'dûd idi ve sâir fırkalara nisbetle kırk- ellibin kese masraf gösterilse istiksâr olunamayacak imiş. Hele yirmi- otuz bin kese kadar masraf göstererek bundan Derviş Paşa ile birlikte beşer onar bin kese alıvermiş ve ma'iyet me'mûrlarına dahi birer mikdâr şey serpiştirmiş ve hisâblarını dahi bir vakitte tesviye kabul etmiyecek yolda karıştırıp arapsaçına döndürmüş olsaydık hem cümlemiz zengin olacak ve hem de âferîn alacak imişiz. Bu yolda bizleri takbih ve tahmik edenler de oldu. Lâkin öyle irtikâb yollarına sapsmış olsaydık acebâ yıllarca uğraşarak icrâ olunabilecek islâhât-ı fevka'l-âdeyi böyle altı ay içinde vücûda getirebilirdik.*” Cevdet Paşa, a. g. e., C. 3. s. 196-197.

¹⁴⁹ Sultan Abdülaziz'in donanmayı Batılı devletlerin donanmalarıyla muadil hale getirmek için yaptığı girişimlerle ilgili Cevdet Paşa şöyle diyordu: “*Pâdişah'ın arzu ettiği şeyler vakt ü nakde mevkuף idi Evvelâ umûr-ı mülkiyenin islâhâtından başlanıp da serveti ve hazinenin vâridâtı tezâyüd ederek anın üzerine levâzım-ı harbiyyenin ikmâlîne bezl-i mesâî olunmak lâzım gelir idi. Yoksa borç ile sefâin-i harbiyyeyi teksîr muvâfık-ı hikmet değil idi. Elhâsıl ba'z-ı mukarrebîn Zât-ı Şâhâne'nin arzusunu terviç edip vükelâ ise bu babda muhâlîf reyde idiler. Fakat vükelânın isrâfâtı dahi sözlerinin hüsn-i te'sirine mâni' idi.*” Cevdet Paşa, a. g. e., C. 2. s. 257.

¹⁵⁰ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 54-55.

zihnindeydi. Osmanlı devlet adamlarının büyük kısmı yalnız donanama değil devletin tüm ihtiyaçlarıyla ilgili benzer tutuma sahiptiler. İlerleme için gösterilemeyen fikir birliği taassupta kolayca görülüyordu. Bu anlayışı ifade ederken Amiral Afif Büyüktuğrul şu ifadeleri kullanmaktadır:

“Hâlbuki Sultan Abdülaziz zamanından Osmanlı askeri tarihi yazarlarına kalan ders, hem de çok yanlış ders “ paramız yok ki donanma yapalım” olmuştur. Bu yanlış ders Cumhuriyet Dönemine intikal etmiş ve bu yanlış dersin kökleşmesine zamanın genç denizcileri de neden olmuştur. Biz bu dönemi yaşadık: Yavuz Muharebe Kruvazörünü gezmeye gelen binlerce vatandaştın, biz, henüz bu önemli dersi bilmediğimiz için, “ Bu geminin pervanesini bir devir döndürmek için şu kadar büyük para harcamak zorunluluktur. Geminin saatte yaktığı kömürün tonu 60’tur. Gibi çok sakat propagandalar yapmıştık. Hâlbuki İngiltere ve ABD birinci ve ikinci dünya savaşlarında binlerce gemi kaybettikleri halde, gene bu savaşlardan, kaybedilen gemi sayısının beş, on katı fazla sayıda donanma gemileriyle çıkmışlardı.”¹⁵¹

Nihayetinde bu uyumsuz yönetimin ortaya çıkardığı elim hadiselerden başta sadrazam olmak üzere, bütün vükela sorumlu olduğu halde suçlu arandığında halka karşı sorumlu tek kişi Padişah kalıyordu.¹⁵² Oysa devlet maliyesinin bozulması ve modernizasyon çabalarının da başarısız olmasında birçok iç ve dış nedenler vardı. Bu nedenler elbette tersane hazinesinin bozulmasında da etkiliydi. Ancak tersane maliyesini olumsuz etkileyen bir başka sebep daha vardı ki, buda gemi teknolojisinin değişimiydi. Zira 1829 yılında tersane hazinesinin 336 kese gelir fazlası bulunurken sonraki süreçte buharlı gemilerin icadı ve buharlı bir filo sahibi olmak için devletin üretmek yerine ithal etmeyi seçmesi modernizasyonu tamamen dışa bağımlı bir hale getirmiştir.¹⁵³ Sonuç olarak Padişahın tahttan indirilmesiyle, başlanan reform çalışmaları yarım kaldığı gibi yeni padişahın farklı bir siyasi odak tercih etmesiyle donanma için verilen tüm emekler de boşa gitmiştir.¹⁵⁴

¹⁵¹ Büyüktuğrul,(Cumhuriyet), a. g. e., s. 57

¹⁵² Ahmed Saib, a. g. e., s. xxiv.

¹⁵³ Gencer, a. g. t., s. 214.

¹⁵⁴ Sultan Abdülhamit daha çok demiryollarına önem vermiş ve siyasi gündemi daha çok bu konu alakadar etmiştir.

2.3. SULTAN ABDÜLAZİZ'İN DONANMA POLİTİKASI VE AVRUPALI DEVLETLERİN DURUMLARI

2.3.1. Sultan Abdülaziz Güçlü Bir Donanma Kurmaya Nasıl Karar Verdi?

Devlet adamları ve aydınların pragmatik, hızlı bir reform arayışı içerisinde olduğu, Saray ve Babıâli arasında hâkimiyet çatışmalarının yaşandığı, meşruti rejime giden süreçte isyanlarla sarsılan Sultan Abdülaziz devrinde, değişim ve toparlanma adına yapılan ıslahatlarda donanmanın ön plana çıktığı görülmektedir.¹⁵⁵

Sultan Abdülaziz'in deniz sorunları ve donanma gücüne olan alakası şehzadeligi döneminde gelişmişti. Deniz gezilerinde kendisine yaverlik eden ve dostu olan *Saikîşadi* gemisinin kaptanı Binbaşı Vesim¹⁵⁶ ile devletin deniz sorunlarını tartışıyor ve edindiği bilgiler dâhilinde kendi zihninde bir deniz politikası oluşturuyordu. Miralaylığı döneminde Şehzade Abdülaziz'e tahsis edilen *Peyk-i Şevket* vapurunun kaptanlığına getirilen Vesim Paşa, deniz sorunları konusunda Padişah üzerinde derin izler bırakıyor hatta tahta çıkan Sultan Abdülaziz Paşa'yı Tümamiralliğe terfi ettirerek yaveri yapacak kadar onun fikirlerinin tesiri altında kalıyordu. Sultan daha sonraki süreçte Vesim Paşa'yı kısa süreli de olsa Kaptan-ı Deryalık makamına atamış ancak Vesim Paşa, Sadrazam Fuad Paşa ile anlaşamayınca görevi bırakmıştı.

¹⁵⁵ Ahmed Saib, a. g. e., s. vii.

¹⁵⁶ Sultan Abdülaziz'e güçlü bir donanma kurulması konusunda ilk fikirleri veren Vesim Paşa hakkında kısa bilgi: "1824'de İstanbul'da doğdu. 1836 yılında girdiği Mekteb-i Bahriyye'yi başarı ile bitirdi ve Damad Gürcü Halil Rifat Paşa'nın ikinci kaptan-ı deryalığı sırasında (1843-1845) mülazımlığa yükseldi. 1848 de yüzbâşı oldu ve 1849'da İngiltere'ye giderek Kraliyet Donanması'nda iki yıl çalıştı. Dönüşünde topçu öğretmeni olup, Kırım Savaşı'nda müttefik donanmasına kılavuzluk etti. I. Abdülmecit saltanatında miralaylık rütbesi aldı ve veliaht Abdülaziz'e tahsis edilen *Peyk-i Şevket* vapurunun süvariliğine tayin edildi. Abdülaziz'in tahta çıkması üzerine 1861'de yaveri oldu.

1863'de Sultan Abdülaziz'in Mısır seyahati sırasında yanında bulundu. Bu arada Mekke Emiri Şerif Abdullah Paşa'ya nişan ve hediye götürmek üzere Hicaz'a gönderildi. 1864 yılında müşir rütbesi ile Kaptan-ı Deryalığa getirildi. Dört buçuk ay kadar süren bu görevinden Sadrazam Keçecizade Fuat Paşa'nın donanma masraflarını kısma teklifine karşı çıktığı için ayrıldı. Ardından ikinci defa kısa süreliğine Kaptan-ı Deryalığa getirildi. 1868'den itibaren 10 yıl devlet görevinde bulunmadı, evinde hattatlık ve ressamlık sanatları ile uğraştı. 1878'de Sultan II. Abdülhamid tarafından Bahriye Nazırlığına atandı fakat donanma konusunda Padişah ile anlaşamayınca 1879'dan itibaren on beş yıl boyunca ev hapsi verildi. Hacı Vesim Paşa Bahriye Nazırlığı görevi esnasında da Kaptan Paşa unvanını resmi olarak kullanmış olduğundan son Kaptan-ı Derya kabul edilir." Mustafa Uzun, (1989), *Ahmet Vesim Paşa*, DİA, C. 2, s. 158-159.

BOA, İ. DH. NO: 493 – 33471.

BOA, HAT . NO: 1648 – 46.

BOA, A. MKT.MHM. NO: 295 – 93.

BOA, A. MKT.MHM. NO: 398 – 101.

Yine Kırım Harbi nedeniyle İstanbul'a gelen devasa İngiliz ve Fransız gemileri Sultanın dikkatini çekmiş ve Osmanlı şehzadesi unvanıyla bazılarını ziyaret ederek bunların eğitimsel ve askeri teşkilatı hakkında detaylı bilgi almıştı. Bu ziyaretler Sultanın donanmaya olan alakasını bir kat daha arttırmış olmalıydı.¹⁵⁷ Her durumda yakınında öncelikli olarak denizci isimleri bulundurması Sultana deniz meselelerini yakından analiz etme fırsatı sağlıyordu. Artık Sultan Abdülaziz devletin kurtuluşunu ilk olarak denizlerdeki hâkimiyette görüyor ve dönemin büyük devletlerinin Osmanlı Devleti'nin bekasına yönelik oluşturdukları tehditler karşısında tüm dikkatini donanmaya çeviriyordu. Nitekim mali değerleri ele aldığımız başlıkta üzerinde durduğumuz üzere tahta çıkar çıkmaz hem kendine ayrılan tahsisattan, hem devlet bütçesinden tersane için geniş bir bütçe ayrılmasını sağlaması,¹⁵⁸ Sultanın ülkenin deniz sorunlarına hâkim olduğunu ve donanma olmadan imparatorluğun korunamayacağını şehzadeliği sırasında çok iyi idrak ettiğini göstermekteydi.¹⁵⁹

Ceride-i Askeri Gazetesinin Mevâdd-ı Bahriyye bölümünün 31 Ocak 1864 (21 Şaban 1280) tarihli haberinde Sultan Abdülaziz'in donanmanın modernize edilmesiyle ilgili başlattığı çalışmalardan bahsedilmiş, "*Olmanıştır asr-ı sabıklarda böyle bir nizam; Görmemiştir iş bu hüsn-i hali eslâf-ı kirâm*" şeklindeki ifadeyle Sultanın çabaları övülmüş ve ardından Osmanlı Devleti'nin tarihi ve coğrafyası gereği güçlü bir donanmaya sahip olması gerektiği vurgulanmıştır. Aynı haberin devamında ise 1864 yılı itibarıyla yapılmış ve yapılacak olan işler hakkında verilen bilgilerin ardından "*çünkü zat-ı şevket semat cenâb-ı pâdişâhî menafî ve fevaid-i devlet ve memlekete aid olan husûsatı her hâlde nısf-ı hümâyûnlarına tercih ve takdim buyurulmakta vardıkları her*

¹⁵⁷ Oran, a. g. t., s.,61.

¹⁵⁸ "30 Nisan 1864 (23 Zil-ka'de 1280) tarihli *Ceride-i Askeriyye*'de yapılan gemilere alınması gereken 200 kına kebir ve nev-icat topların imali, bu toplar için gereken güllelerin ve diğer gereken maddeler için gereken paranın Padişah tahsisatından karşılanacağına dair fermanın yayımlandığı bildirilmektedir." Bu bilgiden Padişahın bir kereye mahsus bir aktarım yapmadığını, kendine ayrılan tahsisattan gerekli durumlarda donanma ihtiyaçlarını karşıladığını görüyoruz. Ayın ve Göksu, a. g. m., s. 826.

¹⁵⁹ "*Sultan Abdülaziz*'de donanma fikrinin oluşmasında etkili olan Hacı Ahmet Vesim Paşa'nın yanında Fransızların Cezayir'e İngilizlerin Mısır'a İtalyanların Trablusgarp ve Bingazi Sahillerine Çarlık Rusya'nın Boğazlara ve Yunanlıların Ege Adaları'ndan Batı Anadolu'ya kadar uzanan bölgede oluşturduğu denizden tehdit unsuru da önemli bir rol oynamıştır." Şakir Batmaz, (2002), II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bil. Enst, Doktora Tezi, Kayseri: s. 4. ; Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 47- 62.

gün bir gûna eseriyle meşhud olmakla"¹⁶⁰ ifadeleriyle Sultanın donanma politikasına büyük önem verdiği üzerinde durulmuştur.

Yukarıda belirttiğimiz üzere Sultan Abdülaziz tahta çıktığında Osmanlı Devleti nispi bir barış içinde bulunuyor olsa da savaş ve dış müdahale tehditleri devam ediyordu. Avrupalı devletlerin hem genel, hem de özel de Osmanlıya yönelik politikalarını şekillendiren en önemli faktör ise; birbirleriyle askeri, siyasi ve ekonomik çıkarları doğrultusunda yaptıkları anlaşmalardı. Bu durum denge politikası olarak değerlendiriyor, her devlet kendi çıkarı doğrultusunda bir ittifaka dâhil oluyordu. Askeri hareketlerse bu ittifaklar içinde yön buluyor, bazen devletin kendi çıkarı bazen de müttefikinin çıkarları doğrultusunda savaşlara müdahil oluyorlardı. XIX. yüzyılın son çeyreğinde Fransa, İngiltere ve Rusya arasında gerçekleşecek ittifakın temelleri bu dönemde (1856 Paris Anlaşması sorası) atılmaya başlanacaktı. Sultan Abdülaziz tahta çıktığında büyük Batılı devletlerin Osmanlıya göre buldukları konumlarına ve Sultanın neden donanmaya önem verdiğiine baktığımızda karşımıza çıkan tablo şöyleydi.

¹⁶⁰ "*Mütâlâ'at-ı meşrûhaya nazaran Devlet-i Aliyyenin azim düvell-i bahriyyeden berî olmağı tabiaten hükmetmiş olduğundan ve her devlet kuvve-i berrîyye ve bahriyyesini mülkiye ve coğrafyasına tefik ile tertib ve istihzar eylemek lazım geldiğinden pâdîşâhımız efendimiz her saat bu dakikayı pîş-i nazar-ı ehemmiyet alarak mesâlih-i saltanat-ı seniyyelerinin her şu'besinde bî-dirîğ olan himem-i mülûkânelerinin bir büyük hassası dahî kuvve-i bahriyyenin tezbîd ve hüsn-i nizâmâtının te'kîdine masrûf bulunmaktadır.*" Ayın ve Göksu, a. g. m., s. 824-825.

2.3.2. Batılı Devletlerin Durumları ve Donanma Islahatına Etkileri

Osmanlı Devleti için dönemin en büyük belası Rusya olmuştu. Kadim bir denizcilik geleneğine sahip olmamakla birlikte 1827 Navarin Baskını'nda bulunmuş, ardından 1853'te Sinop'ta Osmanlı donanmasına büyük zarar vermişlerdi. 1829'da Rus ve Türk deniz kuvvetlerini karşılaştıran Woods Paşa gemicilik bakımından Rus donanmasının Türk donanmasından pek de üstün olmadığı kanaatinde olduğunu kaydetmişti. Karadeniz'deki gemi sayısı bakımından ise Ruslar Türk donanmasının iki katına sahipti.¹⁶¹ 1856'ya gelindiğinde Ruslar Paris Anlaşması'nın Karadeniz'de üzerlerinde kurduğu baskıdan kurtulmak istiyorlardı. Zaten Rusya'yı, Osmanlı Devleti adına ölü doğmuş bu anlaşmayla durdurmak pek mümkün görünmüyordu. Aslında Rusya, bu antlaşma ile Karadeniz'deki hâkimiyetini kaybetmiş, bu denizdeki mevcut Rus filoları, askeri limanları ve tersaneleri yok edilmişti. Fakat Paris Antlaşması'nın kendisine yüklettiği şartları, o güne dek elde ettiği haklarının tasfiyesi ve geleceğe yönelik planlarının tehdidi olarak gördüğünden bu anlaşmanın hükümlerinin esnetilmesi ve son tahlilde tamamen kaldırılması için fırsat kolluyordu. Bu amaçla bir yandan Avrupalı devletleri Osmanlı topraklarını paylaşmak için kışkırtıyor diğer taraftan Osmanlı Devleti'ni kendi nüfuzu altına almak için uğraşıyordu.¹⁶² Bunlarla kalmayan Rusya Osmanlı toprakları içinde karışıklıklar çıkararak müdahale kapıları açmak ve müdahalelerini meşrulaştırmak istiyordu.¹⁶³ Kurduğu Panislavist cemiyetler aracılığıyla

¹⁶¹ Şans eseri Türk donanmasının eline geçen ve bu yüzden Nimet-i Hüda adı verilen Saint Rafael isimli Rus gemisini inceleyen Woods Paşa :

"Rusların Türklerden üstün olmadığına karar verdim. Armasının hali, Rus gemicilerinin de bilgisiz ve tembel olduklarını ispat ediyordu. Fakat Rus barutunun evsafı Türk barutundan çok daha yüksekti. Ama bu bir şey değıştirmezdi. Nasıl olsa Ruslar da Türkler de usta topçulara sahip değildiler. Zira Türk gülleleri de o derece fena idi ki, yaptığım top talimi ve denemeleri esnasında güller daha namludan çıkmadan parçalanmaktaydılar." Demektedir. Woods, a. g. e., s. 122-123, 288-291.

¹⁶² Bu hususta Rus elçisi İgnatief oldukça başarılı bir iş çıkarmış 1871'de Londra Konferansı ile Ali Paşa döneminde başlayan yakınlaşma Nedim Paşa'nın sadareti sırasında oldukça ilerlemiş hatta bu durum: *"Sadrazam Nedim Paşa Babiâli'yi Rus Büyükelçiliğine taşıdı"* şeklinde ve Nedim Paşa'ya "Nedimof" denecek kadar eleştirilere yol açmıştı. Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. XVII. ; İgnatief, Sadrazam Ali Paşa'ya: *"Rusya'nın düşmanları tarafından ona atf ve isnat olunan haris tasavvurların gerçekleştirilmesi için bugün durum çok elverişlidir. Fakat gerçekte Rusya, Türkiye aleyhinde hiçbir menfaatçi emel beslememektedir. "Paris antlaşmasının Rusya'nın izzet-i bütünü yaralayan ve bu sebeple uzun müddet devamına imkân olmayan bazı maddeleri vardır. Bu izzet-inefs duygusunun birden bire patlıyarak Türkiye'nin bugünkü durumunu teminat altına alan antlaşmanın bütününi parçalaması imkân dâhilindedir. "Bunu önlemek için, Paris antlaşmasındaki tehdit edici hükümlerin kalkmasını Türkiye, menfaatleri icabından saymalıdır."* diyerek Rusya'nın asıl niyetini gizli tutuyordu. Karal, a. g. e., C. VII., s. 61

¹⁶³ Dönemin Rus Başbakanı Gorçakof Rusya'nın Balkan politikasını şu sözle özetlemişti. *"Ya otonomi ya anatomi."* Buna göre ya Hıristiyanlara otonomi verilecek ya da bu bölgeler Osmanlı Devleti'nden koparılacaktı. Oran, a. g. t., s. 61.

Balkan kavimlerini muhtariyet istemeleri için kışkırtıyor, dönemin Rus entelektüel takımı da bu politikayı idealize edecek eserler vererek taraftar topluyordu. Bu Balkan gailisi yalnız Sultan Abdülaziz için değil Avusturya ve Prusya içinde tehlike arz ediyor, ancak bunlar Rusya ile yaptıkları karşılıklı anlaşmalara güvenirken Osmanlı Devleti yaptığı uluslararası, yabancı müdahalesine kapı açan anlaşmalar nedeniyle büyük tehdit altına giriyordu. Bu sırada İngiltere dışındaki diğer Avrupalı devletlerde çeşitli çıkarlar peşinde Rusya'nın kliğine girmiş bulunuyordu.¹⁶⁴

Rusya'nın Karadeniz'de yeniden serbest kalması ise doğrudan Osmanlıya tehditti. İşte bu tehlike çanları içinde Sultan Abdülaziz bunların üstesinden gelebilmenin tek yolunu, kuvvetli bir ordu ve hatırı sayılır bir donanama vücuda getirmek olarak görüyordu. Nitekim Osmanlı Devleti'nin yumuşak karnı yani Batılılarca en kolay gafil avlandığı yönü donanmaydı. Üstelik Kara ordusu ekonomi, personel ve materyali savaşa hazırlamakla sınırlıyken deniz gücü; dış politika, ekonomi, sanayi politikası ve kültür politikası gibi geniş bir alanda gelişme, ilerleme demektir.¹⁶⁵ Bu nedenler Sultanı donanmanın reformu konusunda daha da ısrarcı kılıyordu.

İngiltere'ye gelince, İngiliz deniz politikası Kraliçe I. Elizabeth'ten (1558-1603) beri kıyı savunmasına değil, dünya üzerinde ekonomik kontrol sağlanmasına dayanıyordu. XVII. yüzyılda İngiltere'deki hanedanlık yönetimini dağıtıp yerine askeri bir diktatörlük kuran *Cromwell* ise kapsamlı denizcilik politikasıyla İngiliz denizciliğini farklı bir noktaya taşıdı. 1651'de çıkardığı “*Navigation Act*” kanunu ile İngiltere'ye gelen bütün malların yalnızca İngiliz gemileriyle taşınmasını yasalaştırdı. Bu kanun İngiliz gemiciliğinin hızla gelişmesindeki en önemli unsur oldu. Daha sonra sanayi inkılâbı, kömürle demirin işlenmesi ve buharlı makinelerin icadıyla İngiltere XIX. yüzyıla dünyanın en geniş topraklarına sahip sömürge imparatorluğu olarak giriyordu.¹⁶⁶ Şimdi ise bu imparatorluğunu korumak için çalışmalıydı. Denizlerde Anavatan, Akdeniz filosu ve Uzakdoğu filosu olmak üzere kurduğu üç devasa filosuyla, tüm rakiplerinin deniz gücünden daha büyük bir deniz gücü oluşturmaya dayalı “*Splandit İzolation*” politikasını uygulamaktaydı. Deniz kültürünün toplumca benimsenmesi için özel bir çaba sarf ediliyordu.

¹⁶⁴ Bu devletlerin çıkar ve yakınlık ilişkileri için bkz. Aksun, a. g. e., s. 20-22.

¹⁶⁵ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. xvii.

¹⁶⁶ Fahir Armaoğlu, (2003), *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789- 1914)*, 3. Baskı, TTK Yay., Ankara: s. 6-8.

İngilizler, zayıf rakiplerinin ise deniz gücü kültürünü yok ederek üstünlüklerini sürdürmeyi sağlıyorlardı. Nitekim 1827’de huzur içinde Navarin Limanı’nda yatan Osmanlı donanması yakılmış, 1853’te Osmanlılar müttefiki olmasına rağmen, Rusya’yı Sinop’ta bulunan Türk donanmasını yakması için tahrik etmişti. Bunun yanı sıra Afif Büyüktuğrul, Sultan Abdülaziz’in donanma modernizasyonuna verdiği büyük önemden haberdar olan İngilizlerin, hem bu gelişmeyi yavaşlatmak hem de İngiliz sanayisine kazanç sağlamak adına bazı ajanlarını danışman olarak Osmanlı Devleti’ne gönderdiklerini yazmaktadır. Osmanlı donanmasında görevlendirilen Amiral Woods’un İngiliz kanunlarına aykırı olarak 42 yıl Osmanlı donanmasında görev yapmasının şüphe verici olduğunu söyleyen tarihçimiz ayrıca donanmada görev almış olan Hobart Paşa’nın 2 yıl sınırını aşması üzerine İngiltere’ye çağrılıp hatta gelmemesi üzerine vatandaşlıktan çıkarılmasına karşın, Woods’un görevinin sonunda Kraliçe tarafından ödüllendirilmesi çelişmesine vurgu yapmıştır. Bu konuyu yabancı danışmanlar başlığında detaylı ele alacağız.¹⁶⁷

İngiliz hükümeti kendisine bağlı deniz kuvvetleri komutanlarına stratejik inisiyatif kullanma hakkı tanıyor, sevk ve idarede ise taktik ve stratejik olmak üzere iki komutan görevlendiriliyordu. Başarılı her girişim İngiliz hükümeti tarafından destekleniyor ve kaptanlar devletin çıkarlarına uygun olduğu sürece uluslar arası kurallara uymadıklarında cezalandırılmıyorlardı. Ortaya koydukları kendilerine özgü prensiplerle deniz gücüne büyük önem atfediyor, halka deniz sorunlarıyla alakadar olmanın milli bir görev olduğu benimsetiliyordu. Görülüyor ki İngiliz hükümetleri; “Denizcilik kültürü ve bu kültüre sahip çıkılması fikrini tüm topluma benimsetmeli,¹⁶⁸ deniz harekâtları bu fikir birliği içinde yürütülmeli¹⁶⁹ ve kaptan ve mürettebatın birbirlerine inançları tam olmalıdır.” ilkeleri üzerine hareket etmiştir.

¹⁶⁷ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 1-2.

¹⁶⁸ Bu konuda A. Büyüktuğrul İngiliz politikasını bir Alman amiral gözünden “*Alman Amiralî Kurd Assam, Almanya’nın Kader Günleri adlı kitabında İngiliz deniz politikası için şunları yazmıştır: “İngiltere politikası, İngiliz milletini deniz sorunlarına yaklaştırmak için Londra şehrinin her köşesini deniz kokutmuştur. Orta tahsil görmüş her İngiliz kendisini deniz sorunlarını bilmekten sorumlu tutar. İngiliz milleti, derste alınacak olsa, denizcilerin yayınlayacağı yenilme kitaplarına pek para vermez.”* ifadesiyle aktarmıştır. Detaylı bilgi için bkz. Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 1-5.

¹⁶⁹ Fikir birliğiyle daha çok ülke içinde politik ayrılmaların olmaması kast edilmekteydi. Örneğin Fransa ile yapılan Trafalgar Savaşı’nda İngilizler fikir birliği içindeyken Fransızlar, Kralcılar ve Cumhuriyetçiler olarak ikiye ayrıldıkları için savaşı kaybetmişlerdi.

Denizcilik alanında oldukça ilerlemiş olan ve Sultanın donanmaya verdiği büyük önemi ve merakını iyi bilen İngilizler de, Fransa gibi Sultan Abdülaziz'in ziyareti sırasında kendi deniz kuvvetlerini sergilemekten geri kalmamıştı. Sultan Londra'da bulunduğu sırada Woolvich tersanesinde detaylı incelemelerde bulunmuş, merak ettiği her şey hakkında Dük dö Kambriç tarafından Sultana izahatlar verilmişti. Sultan Abdülaziz sonraki gün İngiltere Prensi dö Gall refakatinde onuruna düzenlenen ve İngiliz donanmasının yaklaşık beşte birinin katıldığı bir donanma tatbikatını izlemek üzere Porstmouth'a gitmişti. Top atışlarıyla başlayan tatbikatta 22.500 beygir gücünde ve 102 bin ton ağırlığında 49 savaş gemisi katılmıştı. Bu tatbikat hakkında Ömer Faiz Efendi şöyle yazmıştır;

“Öğleden sonra İngiltere'nin meşhur Woolvich tersanesini ziyaret ettik. Zat-ı Şahane bilhassa harp gemilerinin inşası ile yakından alakadar oldu. Bir zamanlar dünyanın en mükemmel kalyonlarını ve her türlü gemilerini yapan bir ülkenin tacidarı olarak, elbette ki neden bugün başkalarının himmetine muhtaç kaldığımızı düşünmüş olsa gerekir.”¹⁷⁰

Bu seyahat Padişahın güçlü bir donanma kuvvetine sahip olmak fikrine katkıda bulunmuş, Batılı devletlerin donanma gücünden etkilenen Sultanın donanmanın geliştirilmesine yönelik çabaları daha da artmıştı. İngiltere ise amacına ulaşmış ve büyük bir donanma yaptıracak olan Sultana bu gemilerin en iyilerini kendisinin yapacağını tatbikatla göstererek bu iş için birde mutabakat sağlamıştı.

21 Şubat 1864 (13 Ramazan 1280) tarihli Ceride-i Askeriyye'de, İngiltere'nin 1864 yılı itibariyle mevcut deniz gücü hakkında bilgi veren bir yazı yazılmıştır. Bu yazıda bir kısım yedeğe ayrılmış gemiler hariç İngiliz donanmasında büyük vapur ve yelken gemisi olmak üzere toplam 1.275 adet harp gemisi bulunduğu kaydedilmiştir.¹⁷¹

Fransızlar, Ortaçağ boyunca Venedik, İspanya ve İngiltere ile yapıkları mücadelelerde deniz gücünün önemini anlamış bir millettir. Fransa XVIII. yüzyılda

¹⁷⁰ Kutay, a. g. e., s. 75.

¹⁷¹ Bunların 500'ü tersanede hazır bekleyen 300'ü ise bir görevle denizlere açılmış muharip gemilerdi. Muharip gemilerden 185 adedi 2 şişhaneli top çeker ve 60 beygir kuvvetindeydi. 1863 yılında 156 topçeker 5.200 beygir kuvvetinde 26. 972 tonluk 5 adet zırhlı gemi imal edilmiş. 1864'de ise 238 topçeker, 4300 beygir kuvvetinde, 26.046 tonluk 6 adet gemi inşa edilmiştir. Hind-i Çini sahillerinde 51, Kuzey Amerika sahillerinde 29, açık denizde 20, Batı Afrika sahillerinde köle ticaretini engellemek için 22 ve Batı Amerika sahillerinde 8 ve Flemenk-i Cedid taraflarında 7, Manş denizinde tamamı çok büyük vapurlardan oluşan 6 gemisi amiraller komutasında daimi olarak seyretmekteydi. Ayın ve Göksu, a. g. m., s. 825-826.

yapılan savaşlarda denizlerdeki hâkimiyetini İngilizlere kaptırmış olsa da hala denizlerdeki önemli güçlerden biriydi. 1756-1763 Yedi Yıl Savaşları sırasında Fransız donanmasına yılda yalnızca 30 milyon livre ayrılmıştı; bu miktar, Fransız oduşuna ayrılanın dörtte biri, Birleşik Krallık donanmasına ise yıllık bütçeden ayrılan payın ancak beşte biri kadardı. 1760'ta tasarımı Fransız askeri mühendisi Gribeauval'ın yaptığı Corronade adıyla bilinen kalın ve daha kısa menzilli deniz toplarıyla Fransızlar savaş gemilerinin vurucu güçlerini arttırdı. 1760'lar sonrasında Fransızların donanmaya ayırdıkları pay düzenli olarak artmaya başladı. 1780'de toplam 150 milyon livre olan bütçenin, 1782'de de 200 milyon livre gibi bir rakama ulaşması denizlere önem verilmesi gerektiğinin iyice anlaşıldığını göstermekteydi. Fransa İngilizlerle savaşa girdiğinde savaş hattında çoğu İngiliz savaş gemilerinden daha büyük boyutlara sahip 52 gemisi vardı. 1778'de savaş hattında 66, 1779'da 90 gemisi vardı. 1782'de Fransa'nın savaş hattında 73, İspanya'nın 54, Hollanda'nın 19, İngiltere'nin 94 gemisi vardı.¹⁷²

XIX. yüzyılda Fransa sömürgeler üzerinden devam eden mücadelesinde deniz aşırı bölgelerle İngiltere'yi zorlamaya devam ediyordu. Napolyon'un askeri güç ile ele geçirmeyi başaramadığı yerleri ekonomik ve stratejik önem bakımından nüfuz altına almak istiyordu. Bu yüzden önce Mehmet Ali Paşa isyanına destek vermiş, ardından da Süveyş Kanalı projesi için Paşa'nın torunu İsmail Paşa ile anlaşarak İngilizlerin ve dolayısıyla Osmanlının karşısında yer almıştı. Öte yandan bu dönemde Fransızlarda İngilizler gibi Sultanın yaptıracığı büyük donanma gelirinden pay alma peşindeydiler. Sultanın seyahatini kendi gemi teknolojilerini göstermek için iyi bir fırsat olarak görüyorlardı.¹⁷³ Fakat Fransız donanması ve şaşaalı gösterileri İngiliz donanması yanında sönük kalacak, Sultan donanma konusunda modernizasyon çalışması için İngilizlerle anlaşacaktı.

Siyasal açıdan bakıldığında bir yanda Karadeniz'e yeniden hâkim olmak isteyen Ruslar, diğer tarafta hem Akdeniz hem Hint sömürgelerini korumak isteyen İngilizler, bir diğer yanda İngilizlere karşı aldığı yenilgilerin acısını Osmanlı coğrafyası

¹⁷² Paul Kennedy, (2001), *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, Çev. Birtane Kaynakçı, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 8. Baskı, İstanbul: s. 109, 157.

¹⁷³ 16 Temmuz 1867, No: 159 Fransız La Turquie gazetesi; "Gücünü ve kudretini göstermekten hoşlanan III. Napolyon, karşılama amacıyla çıkardığı irili-ufaklı eski-yeni 100 parça kadar gemiyi limanda toplamıştı. Limana girerken, bu gemilerin yeri göğü inleyen selamlayıcı top atışları Sultaniye yatını çok sarsmıştı." Diye yazmaktaydı. Karaer, a. g. t., s. 65, 115-117.

üzerinden çıkarmak isteyen Fransızlar vardı. Bu siyasi dengeleri göz önünde bulunduran Sultan Abdülaziz oluşan geniş gemi inşa ticaret hacminin, devletin bu dönemde uyguladığı denge siyasetine uygun olarak düşman kazanılmaması için İngiltere ağırlıklı olmak üzere Batılı devletlere dağıtılmasını sağladı. Bu tutum siyasal ilişkiler düşünüldüğünde akılcı bir adım olsa da donanmaya etkisi olumsuz olmaktaydı. Bu olumsuz etkiyi Amiral A. Büyüktuğrul şu sözlerle ifade etmiştir.

Örneğin İngiliz materyali ile yapılmış bir gemide baş çarkçılık yapan bir deniz subayı maiyetine çok bilgili görünüp sağlam bir teknik otorite kurabildiği halde, aynı subay bu gemiden alınıp Fransa materyaliyle yapılmış başka bir gemiye atandığı zaman astları üzerinde aynı otoriteyi kuramıyordu.¹⁷⁴

Osmanlı Devleti'nde en tepedeki siyasilerden, en altta gemisi değiştiği için personeliyle anlaşamayan kaptanlara kadar birlik değil çatışma söz konusuydu. Ayrıca denizi riskli bulan halka deniz kültürünün benimsetilmesi için hiçbir çaba söz konusu değildi. Bununla ilgili Amerikalı Amiral Mahan şöyle demiştir “ *Kamuoyunu deniz sorunlarına yaklaştırmayan devletler hiçbir zaman gelenekli ve uzun ömürlü bir donanma ve ticaret filosu yapamaz ve büyük bir sanayi kuramaz.*”¹⁷⁵ Osmanlı Devleti'nde ise (en ufak bir başarısızlığın bile ölümcül sonuçlar doğurduğu bu dönemde) ilk iş yöneticilerin azli olmuştur. Bu, gelenek ve süreklilikten yoksun sistem hakkında Amiral A. Büyüktuğrul'un ifadeleri şöyledir:

“Bütün kitaplar Osmanlı donanmasının gelişmesinden “ III. Selim donanması”, “Sultan Aziz donanması”, İkinci Meşrutiyet Donanması” diye söz edeceklerdi. Başka devletlerin deniz tarihi kitaplarında ise, örneğin “ Kral Henry donanması”, “Kraliçe Elizabeth Donanması” diye bir kayıt yoktur. Bunun anlamı Osmanlı Devleti hiçbir zaman gelenekli bir donanmaya sahip olmamış, bir hükümdarın yaptığı donanmayı öteki berbat etmişti.”¹⁷⁶

Tüm bu olumsuzluk ve imkânsızlıklara rağmen Sultan Abdülaziz tahtan indirileceği güne kadar bir deniz gücü olmasa da donanma gücü oluşturma kararından vazgeçmemiştir. Zaten deniz gücü kavramı Sultan Abdülaziz'den sonra, hatta II. Meşrutiyet döneminde dahi Türk düşünürlerce idrak edilememiş olarak kalmaya devam

¹⁷⁴ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 53-54.

¹⁷⁵ Afif Büyüktuğrul, (1983), *Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihi Üzerine Etkisi-(Kuruluş Dönemi)*, VIII. Türk Tarih Kongresi, 11-15 Ekim 1976, TTK Basımevi, Ankara: s. 1536.

¹⁷⁶ Büyüktuğrul, (Atlas), a. g. m., s. 35- 61.

etmiştir. Dönemin tarihçileri “donanma varlığı” “deniz alaka ve menfaatleri” ve “deniz itibarı” gibi soğuk ve toplum üzerinde tesirsiz ifadeler kullanmışlardır.¹⁷⁷

2.4. MEVCUT TEŞKİLAT VE İDARİ ALANDA YAPILAN YENİLİKLER

2.4.1. Bahriye Nezaretinin Kurulması ve Teşkilatının Yeniden Düzenlenmesi

Aslında Osmanlı Devleti kuruluş ve yükselme devirlerinde de değişim ve gelişim kanunları ile devletin ilerlemesi sağlanıyordu. Fakat bu dönem uygulanan yeni kanun ya da düzenlemeler daha çok devletin kendi bünyesinden çıkmaktaydı. Klasik dönem yenilikleri XVI. yüzyılın ikinci yarısından sonra devletin kanun ve nizamlarının bozulmaya başlaması ve Avrupa'nın küçük görülüp yeniliklerin takip edilmemesiyle yetersiz kalmıştı. Dahası III. Murat (1575- 1595) döneminden itibaren saray halkının ve muhaliflerin devlet işlerine müdahaleleri merkezi hükümeti sarsmış ve bu sarsıntı devletin her bir köşesini etkilemişti.¹⁷⁸ Devletin mevcut iç dinamikleri yoluyla muasır devletlerle kendisi arasında açılmış olan teknik ve bilimsel açığı kapatma imkânı mümkün görünmüyordu. Ne yazık ki, Avrupa'dan ithal edilen hiçbir reformla da devletin kurtuluşu sağlanamayacaktı. Zira ithal reformların uygulanmasında toplumsal faktörler göz önünde bulundurulmak yerine tepeden inme bir sistem uygulanacak bu da iktidarın zayıfladığı her durumda bir isyanın patlak vermesiyle modernizasyon girişimlerini neredeyse en başına döndürecekti.

Klasik dönem Osmanlı bahriyesinde ilk kapsamlı ıslahat girişimi III. Selim döneminde başlamıştır. İlk olarak Sultanın kaptan-ı derya olarak atadığı sütkardeşi Küçük Hüseyin Paşa döneminde 10 Mart 1792 tarihinde çıkarılan bir kanunnameyle bir plana bağlanmıştır.¹⁷⁹ İkinci büyük adım ise 1804 Kanunnamesi olmuştur. Bu kanunname ile Tersane Eminliği kaldırılarak yerine Umur-u Bahriye Nezareti açılmış, bu Nezaretin başkanı¹⁸⁰ donanma, donanma hazinesi ve tersaneden de sorumlu kılınmış, bahriye personelinin görev tanımı yapılmış, üst ast ilişkisi düzenlenmiş, bahriyenin ihtiyaçları için ayrı bir hazine kurulmuştur. Buna göre Bahriye Nazırlığı Kaptan-ı

¹⁷⁷ Mustafa Bıyıklı, (2006), Osmanlı Devleti'nin Akdeniz ve Ortadoğu'dan Tasfiyesinde Deniz Kültürü ve Donanmanın Etkisi (XIX.Yüzyıldan XX. Yüzyıla), *Civilacademy Dergisi*, C.4, S. 3., İstanbul: s. 53.

¹⁷⁸ Gencer, a. g. t., s. 1.

¹⁷⁹ Muhsin Kadıoğlu, (2016), *Türk Denizcilik Tarihi*, Google Book- E-kitap, s. 162.

¹⁸⁰ Bahriye Nazırlığına ilk tayin olunan zat Paris'te görev yapmış olan Morali Esseyid Ali Efendi olmuştur. Gencer, a. g. t., s. 70.

Derya'nın altında, Tersane Kethüdası'nın üstünde bir makam olarak konumlandırılmıştır. Kaptan-ı Deryalık ise donanmanın sefere hazır bulunması, intizamı, personelin disiplini, teçhizat ve cephanenin sarfiyatının kontrolü şeklinde daha çok askeri alana odaklanmış bir görev tanımı içine alınmıştır.¹⁸¹

Buna göre; personel temini, ataması, tayini ve emeklilik işlerine de Kaptan-ı Derya, Bahriye Nazırı ve Liman reisi ortak karar vereceklerdi. Donanmaya asker alımında ise Anadolu sahillerinden denize alışkın ve tecrübeli gençlerin alınacağı belirtilmekteydi. Burada önemli bir karar ise, zorla alımların kesinlikle yasaklanması ve gönüllülük esasının uygulanacağıdır. Kanunnamenin bir diğer ilginç tarafı da Osmanlı bahriyesinin eksik taraflarından en mühimi olan sivil denizciliğin eksikliğinin ve öneminin fark edilerek geliştirilmesi amacıyla ticaret gemileri satın alınması veya inşa edilmesi ve bunlar için donanma personeli yetiştirilmesi kararıdır.¹⁸² İlk bölümde sıklıkla üzerinde durduğumuz bu konu ilk kez devlet tarafından ciddi bir destek görmüştür. Bu kanunnamenin ilanına dek Türkler daima askeri denizcilığe önem vermiş, sivil denizcilik ise ihmal edilmişti. Avrupalı denizci devletler herhangi bir yangın ya da savaş sonrasında donanmalarının bilim, teknik ve deneyim sahibi unsurlarını sivil denizcilerle takviye ederken Türkler bu sivil takviye kaynağından mahrum kalmıştı. Her ne kadar 1804 Kanunnamesi yenilik için bir kapı aralamışsa da 1808 Kabakçı Mustafa İsyanı'yla tüm diğer Nizam-ı Cedid ıslahatları gibi 1804 Bahriye Islahatları da akim kalmış, Bahriye Nazırlığı kaldırılarak Tersane Eminliği geri getirilmiştir.¹⁸³

II. Mahmut döneminde bahriyede idari alanda yapılan ilk değişiklik Tersane Eminliği'nin kaldırılıp yerine Bahriye Müsteşarlığı'nın kurulması olmuştur. Ancak bu kurumun görev tanımı açısından Tersane Eminliği'nden bir farkı olmayıp yenilik isim değişikliğinden ibaret kalmıştır. Bahriye Müsteşarı da donanma ve tersanenin mali işlerle ilgili müşavirlik görevini Kaptan-ı Derya'ya bağlı olarak yürütmüştür.¹⁸⁴

¹⁸¹ Gencer, a. g. t., s. 45, 47, 53.

¹⁸² Oran, a. g. t., s. 43-47. ; Gencer, a. g. t., s. 60, 63.

¹⁸³ Gencer, a. g. t., s. 71.

¹⁸⁴ Gencer, a. g. t., s. 106.

Tanzimatın ilanının ardından 25 Ocak 1840'ta *Bahriye Meclisi* kurulmuştur.¹⁸⁵ Kaptan-ı Deryalığın en önemli yardımcı kurulu olan Bahriye Meclisi, Tanzimat Dönemi ile başlayan yeniliklerin bahriye alanında istikrarlı bir şekilde tatbikini sağlamıştır. Bahriye ile ilgili sorunların halledilmesinde Kaptan-ı Derya'nın kararlarına muhtaç olan bahriyede, Kaptan-ı Derya olan şahsın denizcilik sorunlarından uzak olması nedeniyle doğan sıkıntılarda, bahriyeli paşalardan oluşan Bahriye Meclisi sayesinde bir nebze olsun sorun olmaktan çıkmıştır. 1845'de kurulan "*Daimi Bahriye Meclisiyle* de Kaptan-ı Derya'nın üstlendiği görevler bu meclise devredilmiş ve reform çalışmalarının bir program dâhilinde daha sistemli bir şekilde yürütülmesi amaçlanmıştır. Daimi Bahriye Meclisi, Bahriye de yapılacak veya yapılması düşünülen tüm üretimsel, eğitimsel, mali, idari ve adli meselelerin tespitini yapmaktaydı. Mecliste görüşülen konular Kaptan-ı Derya'ya sunulur, Kaptan-ı Derya hazırlanan mazbatayı sadarete iletirdi. Şayet konu mali bir nitelik taşıyorsa Meclis-i Ahkâm-ı Adliyede görüşülerek padişaha iletilirdi. Eğer mali bir konu içermiyorsa sadrazam takriri doğrudan padişaha sunar ve irade çıkarılırdı. Deniz meselelerine hâkim bir kurulca sorunların tespit edilmesi ve aynı hızla görüşülmesinin sağlanmasıyla reformlar sistemli bir şekilde çabucak hayata geçirilebiliyordu.¹⁸⁶ Daimi Bahriye Meclisi 1867'de Bahriye Nezareti kuruluncaya dek bu görevleri yerine getirmiştir.

Yapılan reform çalışmaları bahriye içtihatlarına nispi bir düzen getirmiş olsa da ne donanma ne de tersane mali cihetle henüz esaslı bir programa tabi değillerdi. Öte yandan Sultan Abdülaziz'in donanmaya verdiği önem neticesinde inşa edilen ya da satın alınan gemi sayısı artıyor buna paralel olarak denizciliğin ehemmiyet kazanması ve deniz sorunlarının gün geçtikçe çoğalması da bahriye de iş yükünü artırıyordu. Bu yeniliklerin sistemli hale getirilmesi lüzumsuz olan kurum birimlerinin kapatılması amacıyla (3 Muharrem 1278) 11 Temmuz 1861'de ilk adım atıldı ve işlevselliğini yitirmiş olan Tersane Müsteşarlığı:¹⁸⁷

¹⁸⁵ Şura-yı Bahri, Âli Bahri, Meclis-i Rûesa, Meclis-i Bahriye, Tersane-i Âmire Meclisi gibi farklı isimlerle de anılmış olan bu meclisin kuruluşunda üyeleri başkan, müftü, dört üye, kâtip ve bir mukayyitten oluşmakla birlikte zamanla meclisinsin üye sayısında değişiklikler meydana gelmiştir. Oran, a. g. t., s. 53.

¹⁸⁶ Gencer, a. g. t., s. 106- 153.

¹⁸⁷ Aydın ve Göksu, a. g. m., s. 823.

Ma'ruz-u çâker-i kemîneleridir ki

Hazine-i Hassa Nezareti bu gün atufetlü Mazlum Bey Efendi hazretleri uhdesine ihale buyurulmuş olduğundan ve müşarunileyh hazretlerinden münhal olan Tersane-i Âmire Müsteşarlığına luzum görünmediğine mebni anın lağvıyla umûr-ı hâriciyyeye dâir olan mevvar-ı Tersane-i Âmire muhasebecisi saadetlü efendi marifetiyle idare olunarak mesalih-i saire Meclisi Bahriyenin inzıam-ı re'y-i ve nezaret-i ru'yet ve tesviye olunmak mazbûtiyeti müstelzîm olacağından ona göre iktizalarının icrâsı müteallik ve şeref sudur buyrularak emr-u irade-i seniye-i cenab-ı mülükane mukteza-i münifinden buyrulmuş olunmakla ol babda emr-u ferman hazret-i men lehu'l-emrindir. Fi 3 Muharrem 1278.¹⁸⁸

şeklinde verilen tezkirenin akabinde kaldırılmış, ancak Tersane Müsteşarlıklarının kaldırılması Kaptan-ı Derya'nın iş yükünü arttırmış, bu yardımcı unsurlardan mahrum kalan Kaptanlık Makamına ayrıca ilave sorumluluklarında verilmesiyle Kaptan-ı Derya Bahriyenin askeri, idari ve mali işlerini tek başına yürütemez hale gelmişti.¹⁸⁹ İlk olarak 1864'te Bahriye Meclisi; Bahriye¹⁹⁰, Levazım¹⁹¹ ve Nizam dairelerine ayrıldı fakat bu yeterli olmadı. Bahriye teşkilatının yürütme mekanizmasını işlemez hale getiren bu durumun düzenlenmesi zorunluluğu üzerine 12 Mart 1867 tarihinde bir kanunname çıkarılarak Osmanlı bahriye tarihinin en köklü reform hareketi olarak değerlendirilen *Bahriye Nezareti* kuruldu.¹⁹² Nezaretin kurulması için çıkarılan tahriri ilk defa yayınlayan A. İ. Gencer'in çalışmasında tahrir şu şekilde yer almaktadır:

Maruz-ı çâker-i kemîneleridir ki

Cenâb-ı Hak ömr-i şevket-i hazret-i şehinşâhinlerini an be an tezâyüd ve eżun buyursun. Velînimet-i bî-minnetimiz Pâdişahımız efendimiz hazretlerinin netice-i âmâl zübde-i mâfîl- bâl hazret-i mülükâneleri meham-ı Devlet-i Aliyyelerinin her asıl ve her şü'besinin mihver-i lâykında idâresi ve emvâl-i devletin mâ-vaz'ı lehâsına sarfı kaziyeleri olduğuna ve Tersâne-i Âmire'nin imâlat ve işaat vesâir sarfıyâtı dahi masârîfi-umimiyenin bir cüz-i mühimi olup mine'l kadim a'zâm-ı ricâlden bir nâzır-ı müstakil ma'rifetiyle idâre

¹⁸⁸ BOA, İ. HD., NO: 474- 31812.

¹⁸⁹ Kaptan-ı Derya aynı zamanda Meclis-i Hassa'da aza idi. 1861 yılında beşinci defa Kaptan-ı Deryalık makamına gelmiş olan Damat Mehmet Ali Paşa o sıralarda esas memuriyetinin yanı sıra Mabeyn-i Hümayun ve Tophane-i Âmire müşirlikleri, harbiye ve hazineyi hassa nezaretleri gibi görevlerle de yükümlüydü. Gencer, a. g. t., s. 325-326.

¹⁹⁰ Bahriye Dairesi; 1839 Tanzimat Fermanı ile Erkanı Harbiye Bahriyesi adını almış, 1863'te Erkan-ı Harbiye Bahriye Zabıtlığı olmuş ve 1877'de Şura-yı Bahriye olarak değiştirilmiştir. Oran, a. g. t., s. 110.

¹⁹¹ En önemli görevi Osmanlı Devleti toprakları üzerindeki kömür madenlerinin tespiti, çıkarılması, sevki ve son olarak da depolanmasıdır. Bunun dışında erzak, ecza ve gemi inşasında ihtiyaç duyulan yedek parçaların temini gibi konularla görevli birimdir. Oran, a. g. t., s. 112.

¹⁹² Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 105. ; Oran, a. g. t., s. 57. ; Ayın ve Göksu, a. g. m., s. 823.

olunur iken sonraları ol usulün terki birçok karşılığı istilzâm edüp taraf-ı vâlâ-yı kapudaniden ne kadar ikdâm olursa yine yalnız bu işlerle meşgul bir nezâret-i müstakile olmadıkça matlum olan inzibât kemâhüve hakkahâsıl olmayacağına binâen kapudanlık mesned-i celilinin vezâyifi kemâkan Donanma-yı Humâyun'un kumandası madde-i mutenâ behâsına münhasır olmak ve bunun için ma'iyetinde müteheyyizân-ı ümerâ-yı bahriyyeden mürekkeb bir meclis-i mahus olmak üzere kâffe- inşaat ve mübâyaât ve ma'aşâtın velhâsıl, Tersâne-iâmire'nin umur-ı mâliyyesinin idâresi "Umur-ı Bahriye Nezâreti" nâmiyla müstakilen bir nezârete tefvizi nezd-i ilham ve kadd-ı cenâb-ı cihânânide tensib ve işbu nezâret Hazine-i Hassa-i Şâhâne Nâzırı devletlü Hakkı Paşa hazretlerine ilâve-i me'muriyet olarak ihsân buyurulmuş olmağla i'lânına ve işbu idâre-i cedidenin suret-i teşkili nâzır müşârun ileyh hazretleriyle mütâlaa olunarak ve ba'dezin Tersânece yapılması iktizâ edecek sefâin ve sâir şeyler velhâsıl maaş ve elbise-i askeriye ve malzeme-i sefâin-i harbiyye gibi masârif-i muayyene ve mu'tâbeden başka akçe gidecek maddeler sâir devâir misillü Bâb-ı âli'ye yazılıp beyne'l vükela ba'de-t-tezekkür hâkipây-i âli-i cânibi padişâhiye arz olunması sureti dahi bir yoluna konularak karârın arz ve isti'zan olunmasına irâde-i hikmet ifâde-i hazret-i mülünkâne şerefsünüh ve südur buyurulmuş olmasıyla ol bâbda emir ve fermân hazret-i menlehü'l emrindir. 507 5 Zilkade 1283¹⁹³

Bu Nezaretin amacı Tersane-i Âmire'nin mali işlerinin bir düzene sokulması ve reformların gerçekleştirilmesi için yapılacak harcamalarda israfın önlenmesiydi. Yapılan düzenlemeyle Kaptan-ı Derya sadece donama komutanı olacak, idari ve mali işler ise yeni kurulacak Bahriye Nezareti tarafından yürütülecekti.¹⁹⁴ Artık Kaptanlık Makamı, Bahriye Nezareti'ne bağlıydı hatta tersane ve donanmanın her türlü ihtiyacı Bahriye Nazırı tarafından tespit edilecek, daha sonra vükela heyetince incelenmesi için Babîâli'ye bildirilecekti.¹⁹⁵

Bahriye Nezaretinin, Kaptan-ı Deryalık müessesesinden en önemli farkı, *Kaptanlık Makamı* ve onun emrinde olan "*Kumanda Meclisi*"nin teşkilidir. Kaptanlık Makamına bağlı olan Kumanda Meclisi buraya rapor verirdi. Ayrıca askere alma gibi birtakım askeri konularda Bahriye Nazırı ve Kaptan-ı Derya birlikte karar almak zorundaydı. Bahriye Nezareti gerekli görülen işlerle ilgili arzını *Şura-yı Devlet*'e bildirir ve diğer bürokratik süreçlerin ardından sadaret makamı durumu padişaha iletirdi. Padişahın kararından sonra üçüncü şahıslar zarar görse dahi kararların imtiyaz ya da

¹⁹³ Gencer, a. g. t., s. 327-328.

¹⁹⁴ Kaptan-ı Deryalık makamı üzerindeki ilave memuriyetlerden yakınılmasına rağmen, Bahriye Nazırlığına atanan Hazine-i Hassa Nazırı Hakkı Paşa bu göreve "İlave-i Memuriyet" olarak tayin edilmişti. Gencer a. g. t., s. 325.

¹⁹⁵ Gencer, a. g. t., s. 328.

temyizi söz konusu değildi.¹⁹⁶ Fakat Bahriye Nezareti'nin kuruluşundan bir ay sonra Kaptan-ı Deryalık makamı kaldırıldı ve Kumanda Meclisi, Tersane ve Donanma ile ilgili tüm sorumluluklar doğrudan Bahriye Nezaretine bağlandı. Kurulan bu ikinci Bahriye Nezareti'nin III. Selim dönemin 1804 Bahriye Nezaretinden ayrı tutan temel farkı ise Kaptan-ı Deryalık makamının kaldırılmış olması oldu.

Genel idari sisteme baktığımızda Nezaret *Şura-yı Bahriye* ve *Encümen-i Bahriye* adıyla iki ana daire etrafında toplanmıştı. Şura-yı Bahriye¹⁹⁷ bütçe, teknik işler ve ikmal işleri gibi Deniz Kuvvetlerinin bütün planlarının yapıldığı ve bunların sürekli olarak uygulanmasından sorumlu en üst makamdı. Şura-yı Bahriye'de hazırlanan tasarı ve planlar Encümen-i Bahriye Meclisinde konuşulduktan sonra ya uygulama devresine girmekte ya da hükümdar iradesi alınmak üzere hükümete gönderilmekteydi.¹⁹⁸ Ayrıca görevleri arasına daha sonra Avrupa donanmalarında meydana gelen değişiklikleri takip etmek (istihbari bilgi dâhil), Avrupa'ya gönderilecek personel ya da öğrencilerin sınavlarını hazırlamak ve yapmak gibi görevlerde eklendi. Bahriye Nezareti'nde Tersane ve Donanma ile ilgili işlerin yürütülmesinde yardımcı kuruluşlar da bulunmaktaydı. Bunlar Bahriye Nezareti'nin en büyük yardımcıları olan "*İdare, Kumanda ve Bahriye Meclisleri*"ydi."¹⁹⁹ Bu meclisler yoluyla idari, askeri ve mali işler tamamen birbirinden ayrılarak her birinin birer meclis tarafından yürütülmesi sağlandı.²⁰⁰

¹⁹⁶ Oran, a. g. t., s. 107.

¹⁹⁷ Şura-yı Bahriye yetkisi içinde sadece deniz kuvvetleri değil, Limanlar İdaresi, Deniz Fenerleri İdaresi, Şirket-i Aziziye (Deniz Yolları), Şirket-i Nehiriyiye (Nehiryolları idaresi), Tahlisiye (Gemi Kurtarma) Şirketi, Kömür İşletmesi ve İstanbul Köprüsü'ne ilişkin kontrat yapma; işletme ve çalışma esasları da vardı. Bütün bu şirketler Bahriye Nezareti kuruluşunda bulunmaktaydı. Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 71.

¹⁹⁸ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 70- 71. ; Oran, a. g. t., s. 110-112.

¹⁹⁹ Meclislerin en büyüğü ve diğer meclislerden gelen mazbataların toplandığı ve değerlendirildiği yer Bahriye Meclisiydi. Bu meclis eskiden olduğu gibi meselelerle ilgili mazbatasını hazırlar, diğer mazbataları defterler ile beraber Bahriye Nazırına sunardı. Bahriye Nazırı konu ile ilgili taktirini, bütün evrak ve mazbatalarla beraber, sadarete iletirdi. Bu mecliste değişen tek unsur ise sorunlarla ilgili bilgileri artık memurlar değil İdare ve Kumanda meclisleri gibi meclisler sağlayacaktı. Gencer, a. g. t., s. 335.; Oran, a. g. t., s. 107.

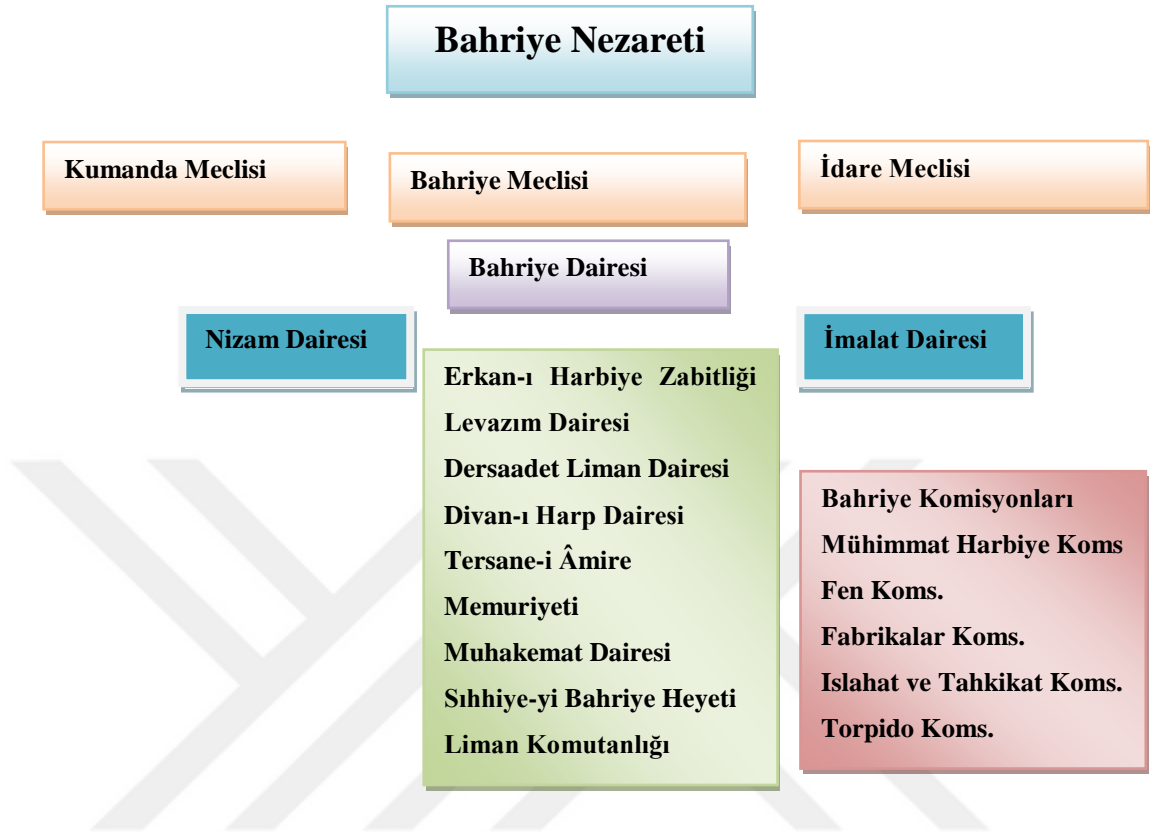
²⁰⁰ Nezaretinin kurulması sonrasında nezarete bir muavin ve bir muhasebecinin tayin edilmesi için 12 Mart 1867 tarihinde durum Padişaha arz edilmiştir. Alınan Padişah iradesiyle divan üyeleri arasından bir kişinin Umur-u Bahriye Nezareti Muavinliğine tayin edilmesine karar verildi. Umur-u Bahriye Nezareti Muavini, Kaptan-ı Derya müessesesinde ki Tersane-i Âmire Nazırı ve Tersane Müsteşarı'nın ayarında bir memuriyet olup, nazırın mali yönlerden yardımcısıydı. Muhasebeci ise hesap işlerine bakmakla yükümlü olacaktı. Gencer, a. g. t., s. 328-331.

Bahriye Nezareti ve bu meclisler vasıtasıyla tersane ve donanma sevk ve idare edilmeye çalışılmış ve istenilen yeniliklerin en kısa zamanda en iyi oranda gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır. Bir nevi çalışma programı olan 7 maddelik Bahriye Nizamnamesi ile gemi bakım ve onarımları, her türlü satın alma işlemleri, bürokratik süreçler, karar mekanizmasının nasıl işleyeceği, askerın giysisi ve maaşları belirlenmiş, ayrıca israfın önlenmesi için kararlar alınmıştır. Nizamnamenin yedinci maddesindeki şu ifade önemlidir;

“7- Yukarıda beyan olunduğu üzere, bu teşkilat ve yeni tertibatın esas gayesi, meydana gelen masrafları bir kat daha inzibat ve iyi bir tasarrufa, tahsisatsın, her türlü telef ve zıyanından muhafazası ve elde bulunan gemilerin malzeme ve sair cihetle mükemmel olması, velhasıl devletin bahriye işlerinin, umumi gelirlerden bu hususa ayrılan miktarın sarfı her zamandan daha ziyade bir şekilde intizam altına alınması ve ona göre hareket edilmesi.”²⁰¹

Görüyoruz ki Bahriye Nezareti'nin kurulmasındaki maksat, Tersane-i Âmire'nin mali işlerinin bir düzene sokulması ve reformlar için yapılacak harcamalarda tasarrufa dikkat edilmesidir. Nitekim nizamnamenin maddeleri bunu açıkça ortaya koymaktadır. Bu noktada reformların ve modernizasyonun plan ve programlı ilerlemesinde yer alan meclislerin görevlerine bakmak faydalı olacaktır.

²⁰¹ Gencer, a. g. t., s. 334. ; Oran, a. g. t., s. 106.

Tablo 2.7: Dönemin Bahriye Komisyonu Teşkilat Şeması

Kaynak: Ali İhsan Gencer, (1976), “Bahriyede Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu”, Doktora Tezi, *İstanbul Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul, s. 109-116.

Bahriye Meclisi: Kaptan-ı Deryalık döneminde amirallerden oluşan bir konsey olan Bahriye Meclisi Kaptan Paşa'nın en önemli yardımcılığı ve bahriyedeki reform ihtiyaçlarının tespiti görevlerini üstlenmişti. Bahriye Nezareti kurulduktan sonra Bahriye Meclisinde yapılan en önemli değişiklik, 1864 yılında meclisin, Bahriye, Nizam ve Levazım adları altında dairelere ayrılması olmuştur. Bahriye, Nizam ve Levazım dairelerine ayrılan mecliste hazırlanan raporlar Bahriye Meclisinde toplanıp gözden geçirildikten sonra Kaptan-ı Derya'ya sunulurdu. Bahriye Nezareti kurulduktan sonra da bu uygulama devam etmiş, meclis mazbataları Kaptan-ı Derya yerine Bahriye Nazırına sunulmuştur. Ayrıca tersanede yapılacak ıslahatların uygulanması ve

denetiminden sorumlu olmak üzere “*Islahat ve Tahkikat Komisyonu*”²⁰² adıyla bir komisyon kurulmuştur.²⁰³ Daha sonra iş yükü ve işlevsellik ihtiyaçlarına göre bu kalem ve komisyonların sayıları arttırılmıştır. Deniz meselelerinin gün geçtikçe önem kazanması, Bahriye Meclisi’nde böyle bir iş bölümü yapılmasına en büyük etken olmuştur.

İdare Meclisi: Bu meclis mevcut İmalat Meclisi azalarından yine aynı meclisin görevlerini yerine getirmek üzere kurulmuştur. Görevi Tersane-i Âmire’nin her türlü satın alma yani mali işlerini düzenlemek ve yürütmektir. Bu alanda yapılan ıslahat ise *Heyet-i Muntazıra* adı altında bir heyet teşkil edilerek, Muhasebe, Muvazene ve İdare kalemlerinin vereceği bilgilerin toplanıp, İdare Meclisi’ne ve oradan da Bahriye Nezareti’ne bildirilmesinin sağlanması oldu.²⁰⁴ Meclisin çalışma sistemi diğer meclislerdeki bürokratik sırayı takip etmekteydi.

Kumanda Meclisi: Bahriye Nezareti kurulmadan evvel *Mesned-i Kapudani* adıyla Tersane-i Âmire’nin askeri işlerini yürütmekle görevli ve Kaptan-ı Derya makamına bağlı bir meclis bulunmaktaydı. Kaptan-ı Deryalık makamının ilgası sonucu bu mecliste doğrudan Bahriye Nezareti’ne bağlandı. Bu meclisin görevi donanmanın gerekli bölgelere sevki, komutan ve subayların düzen ve tayin işleriyle ilgilenmekti. İdare Meclisi’nde olduğu gibi, Kumanda Meclisi’nde de bir takım kalemler mevcut olup bunlar, Yoklama, Jurnal, Ceride kalemleri ve Vezne İdaresiydi.²⁰⁵ Sultan Abdülaziz’in oluşturmak istediği deniz gücü için yapılan idari ıslahatların merkezi olan Bahriye Nezareti bünyesindeki meclis, komisyon, daire ve şubeler ya genişlemiş ya da işlevsiz kalan birimler lağvedilmiştir.²⁰⁶

Aslında bu haliyle Bahriye Nezareti de hem mali hem askeri işlerin en tepesindeki kurum olmuştu. Fakat eski sistemle arasındaki fark, nezaretle beraber mali işleri yürütmek amacıyla İdare Meclisi’nin, askeri işleri yürütmek amacıyla Kumanda

²⁰² Komisyon, Tersane-i Âmire ve limanlardaki tüm muhasebe işlemlerinin ve yolsuzlukların kontrol ve takibi, faaliyetlerin düzenliliğini takip, denizcilige dair her türlü yenileşme hareketleri ve Batı denizciliğinin takip edilmesi gibi görevleri üstlenmişti. Oran, a. g. t., s. 115.

²⁰³ Bu usul için örnek olarak Daruş-Şura-yı Askeriye alınmış ve ayrıca maaşların bu şuranın maaşlarına eşit olması sağlanmıştır. Gencer, a. g. t., s. 340-341.

²⁰⁴ Gencer, a. g. t., s. 346-348.

²⁰⁵ Gencer, a. g. t., s. 350-351.

²⁰⁶ Oran çalışmasını, teşkilatın şekillenmesinde yabancı danışman ve subayların hazırladığı rapor, tetkik ve tavsiyelerinin yer aldığı salnamelere (bir yıl içinde geçen olayların kaydedildiği yıllıklar) dayandırmıştır. Oran, a. g. t., s. 109-110.

Meclisleri'nin kurulması olmuştur. Yine bunların dışında Bahriye Mektebi'yle ilgili işlerde Mekteb-i Bahriye Nazırı yoluyla Bahriye Nezareti'nce denetlenmekteydi. Eskiden olduğu gibi, Mektep Nazırı, mektebin ıslahı ile ilgili hazırladığı raporları Bahriye Meclisi'ne havale eder, Meclis tarafından yapılan görüşme neticesinde, bir mazbata hazırlanır ve Bahriye Nazırına havale edilirdi.²⁰⁷ Ayrıca Bahriyeye bağlı olarak çalışan Limanlar Dairesi, Fenerler İdaresi, Kömür Havzası ve Tahlisiye Hizmeti (Gemi kurtarma) gibi birimler bulunmaktaydı.²⁰⁸

Bahriye Nezareti'nin kurulmasıyla yapılan reformların uygulamaya yansıyan bazı yenilikleri şunlardı: Gemilerde düzenli olarak seyir defterlerinin²⁰⁹ tutulması için emirler çıkarılmış, gemilerin sığ sularda karaya oturmamaları için çeşitli haritalar, araç ve gereçlerin bulundurulması zorunlu kılınmış,²¹⁰ bu uygulamayla seyir hataları azaldığı gibi kaydedilen bilgilerle yeni nesil denizciler için bilimsel sonuçlar elde edilmiştir. Ticaret gemilerinin bakım ve onarımının Tersane-i Âmire'de yapılması zorunluluğu getirilerek buradaki atıl işgücü kullanıma sokulmuş ve gelir elde edilmişti. Yine Osmanlı kıyılarında yük ve yolcu taşımaları yapmak isteyen şirketlere lisans alma zorunluluğu getirilmiştir. Savaş zamanlarına seferberlik ilanı ile devlet ticaret gemilerine el koyar, savaşların uzun sürmesi nedeniyle tüccarlar gemilerinden vazgeçmek zorunda kalırdı. Bahriye Nezareti'nin kurulmasıyla bu el koyma uygulaması da bir nizama bağlanmıştır.²¹¹

Bu yeniliklerin halka duyurulması ve askeri kurumların dünyadaki askeri gelişmeleri takip edebilmesi için bir yenilikte basın alanında yapılmıştır. Basın kültürünün yeterince gelişmemiş olması Osmanlı Devleti için her dönemde büyük

²⁰⁷ Gencer, a. g. t., s. 352.

²⁰⁸ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 74-76.

²⁰⁹ Gemilerde seyir defteri ya da seyir jurnali (logbook) adı verilen kayıtlar ilk defa Bahriye Nezareti'nin kurulmasıyla tutulmaya başlanmıştır. Gemilerdeki günlük faaliyetlerin kaydedildiği Seyir Defterleri senenin sonunda daha sonra yapılacak incelemelere kaynaklık etmek üzere ilgili arşivlere gönderilirdi. Ayrıca seyir talimatlarını ve düzenlemelerini içeren ve *Kavâid-i Bahriyye* adı verilen belgelerin ve Piri Reis'in *Kitâb-ı Bahriye* isimli eseri gemide bulundurulması ve bu esere gözlem ve tecrübeleriyle katkıda bulunmaları istenmiştir. Oran, a. g. t., s.75.

²¹⁰ Bunlar denizin derinliğini ve zemin yapısını tespitte yardımcı olan iskandil, kum saati (saat-i rik), el saati (fulo), kadran (rub'tahtası), gemi pusulası, ahşap gönye, pergel, resimli yıldız küresi (musavver kebir Kürre-i Sema) tahkimatlı bölgeleri gösteren haritalar vb. birçok alet ve edevattır. Tuncay Zorlu, (2014), *Osmanlı ve Modernleşme- III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yay., İstanbul, s. 327-328.

²¹¹ Müslüman ve yerli kesim denizciliği riskli gördüğü için bu alanda girişimde bulunmamış, bu nedenle Osmanlı lisansları genelde yabancı şirketler tarafından alınmıştır. Oran, a. g. t., s. 72-76.

sıkıntılara yol açmış,²¹² devlet kendini dünya kamuoyuna bir türlü doğru anlatamamıştır. Gücü ortaya çıktığı andan itibaren Avrupalı devletlerce kamuoyu oluşturmak adına oldukça yaygın şekilde kullanılan basın unsuru, Osmanlı Devleti'nde de erken dönemde gelişmiş olsaydı, büyük olasılıkla meydana gelen birçok gaile, pahalı askeri harekâtlara gerek kamadan halledilebilecek, doğru propaganda ile dünya kamuoyuna devlette, toplumda kendini doğru bir şekilde anlatabilecekti. Örneğin Yunan İsyanı sonrası Syra (Şıra) adası halkı Yunan yönetimine katılmış ancak Osmanlı hâkimiyetindeyken esnek ödemeli ve düşük vergi veren bu halktan yeni kurulan devlet düzenli ve aniden artan bir vergi almak istemişti. Halk bu durumdan huzursuz olmuş dahası “*Capo*²¹³ tarafından idare olunmaktansa, bir Türk valisi emrinde yaşamak daha rahattır” diyecek kadar duyduğu rahatsızlığı dile getirmişti. Bu ve benzeri birçok örnek tespit edilip, dünyaya ve devletlin diğer uzak bölgelerine yoğun şekilde ulaştırılabilse, beklide milliyetçilik akımının etkileri bir nebze olsun kırılabilirdi. Bu basın gücünün eksikliğini Adolphus Slade hatıralarında şu sözlerle dile getirmiştir: “*Şükredelim ki, Türkler asılsız yakıştırmalara ve isnatlara cevap verecek yayın organlarından ve basından mahrumdurlar! Böylece Hıristiyanlık âleminin namus ve şerefi lekelenmekten kurtuluyor.*”²¹⁴ İşte bu pek parlak görünmeyen durumdan kurtulmak ve hiç değilse yapılan ıslahatları ve gelişmeleri kendi toplumuna anlatmak adına, Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlı Devleti'nin ilk resmi askeri gazetesi olan *Ceride-i Askeriyye* 1864 yılında yayın hayatına başlamış, bu gazetenin *Mevadd-ı Bahriye* bölümünde ise bahriye ile ilgili haberler yer almıştır.²¹⁵ Gazetede resmi ve resmi olmayan askerlikle ilgili haberler, bilimsel haberler, yayınlar ele alınmış, askerlikle ilgili yasa, yönetmelik, tüzük metinleri yayınlanmıştır. İlk sayıda gazetenin özelliklerinden bahsedilirken, *Mekteb-i Harbiye-i Şahane* tabhanesinde basılacağı ve şimdilik haftada bir kere olarak cumartesi

²¹² Osmanlıda basını ilk kullanan milletler Yahudiler, Ermeniler ve Rumlar olmuştur. Yahudiler 15. yüzyılın sonlarında İbranice bir gazete yayımlamış, Ermeniler ise 1557'de İstanbul'da kendi matbaalarını kurmuşlardır. Türklere gelince ilk kitap basımını 1729'da gerçekleştirmiştir. Batıda ilk baskı tarihi 1440'larda gerçekleşmiş iken Türkler ilk kitap basımı için 239 yıl, ilk Türkçe gazete için ise 391 yıl beklemişlerdi. Alper Yıldırım, (2008), *Askeri Bir Süreli Yayın; Ceride-i Askeriyye*, Yükek lisans Tezi, Adnan Menderes Üniv. Sos. Bil. Enst., Aydın: s. 2.

²¹³ Yunan İsyanı sonrasında Yunan Başbakanı olan Capodistris'ten bahsedilmektedir.

²¹⁴ Slade, (Kaptan) a. g. e., s. 37, 43.

²¹⁵ Ayın ve Göksu, a. g. m., s. 823.

günleri çıkarılacağı duyurulmuştur.²¹⁶ Gazete 1922 yılına kadar bazı nitelikleri değişmekle beraber aralıksız olarak çıkmaya devam etmiştir.

Sonuç olarak tüm bu yenilikler gerçekleştirilirken kurumsal bir vizyon ve strateji ortaya koyulmadığı gibi kişilerin çalışmalarıyla sınırlı kalan, kurumların sürekliliğiyle devamlılık arz etmeyen bir yapı söz konusuydu. Üstüne üstlük daha önce de sık sık üzerinde durduğumuz devletin her sorunda başvurduğu fakat bir çözüm getirmeyen *görevden alma alışkanlığı* da yoğun şekilde devam ediyordu. Zira Sultan Abdülaziz'in tahta geçtiği 1861 senesinden Bahriye Nezaretinin kurulduğu 1867 yılına dek 7 kez Kaptan-ı Derya değiştirilmişti. Bundan sonra ise Sultan Abdülaziz tahtan ininceye kadar 18²¹⁷ kez Bahriye Nazırı değiştirilmiştir. Özellikle 1872 ve 1875 yıllarında 5 kez nazır değişikliği yapılmıştır. Buda reform hareketlerinin hızla hayata geçirilmesi için yapılan düzenlemelerin etkisiz kalmasıyla sonuçlanmıştır. Üstelik bu hadiseler, tüm dünyada hızla makineleşme devrine geçilirken olmuş, bahriye nazırlarının bu derece sık değiştirilmesi, gidenin yaptığını gelenin beğenmemesiyle ya da iş bilmez kişilerin kararlarıyla donanmaya büyük zararlar vermiş, reformlardan istenilen sonuç alınamamıştır.²¹⁸

2.4.2. Bahriye Askeri Teşkilatı

Teşkilatta meydana gelen değişiklikleri daha doğru takip edebilmek için ilk olarak klasik dönem Osmanlı askeri teşkilatına göz attığımızda görüyoruz ki, klasik dönem Osmanlı bahriyesi “Tersane Ocakları” denilen birçok ocaktan meydana geliyordu. Kaptan Paşa'nın emir ve komutasındaki deniz kuvvetleri *Tersane Halkı* ve *Harp Sınıfları* olarak iki kısma ayrılırdı. Tersane Halkı, herhangi bir silah kullanmayan daha çok bir zanaat ya da sanat erbabı olan ve *Gedikli* (günümüzdeki Astsubay sınıfının

²¹⁶ Ayten Can Tunalı, (2005), Ceride-i Askeriye'nin Tarih Araştırmalarındaki Yeri, *Tarih Araştırmaları Dergisi* C. 24 S. 37, Ankara: s. 196.

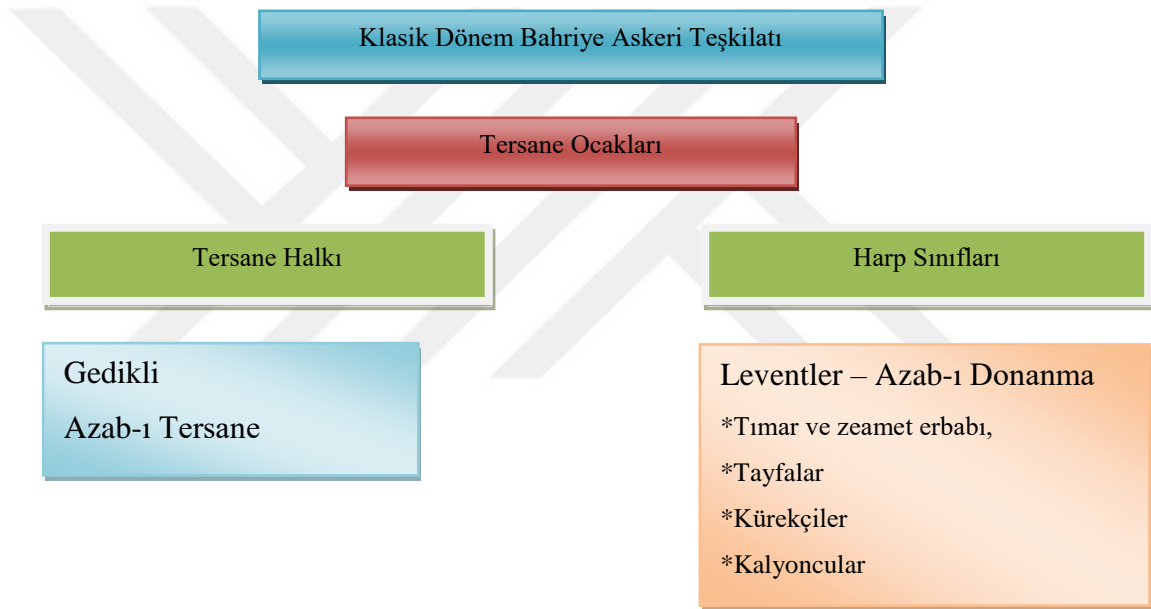
²¹⁷ İsmail Hakkı Paşa sonrasında değişen Bahriye Nazırları sırasıyla şöyledir:

1. Mahmud Nedim Paşa (1868), 2. Ferid Abdülhamid Paşa (1871), 3. Fosfor Mustafa Paşa (1871),
4. Semih Paşa (1872) 5. Moralı İbrahim Paşa (1872) 6. Ahmed Esat Paşa (1872),
7. F. Mustafa Paşa (2.1872), 8. Namık Paşa (1872), 9. Hüseyin Avni Paşa (1873),
10. Hasan Rıza Paşa (1873), 11. Kayserili Esat Paşa (1875), 12. Rauf Paşa (1875),
13. Hasan Rıza Paşa (2.1875), 14. Namık Paşa (2. defa 1875), 15. Hasan Rıza Paşa (3. 1875)
16. Lofçalı Derviş Paşa (1876), 17. Abdülkerim Nadir Paşa (1876), 18. Kayserili Ahmed Paşa (2.)
Oran, a. g. t., s. 107- 108.

²¹⁸ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 55.

muadili sayılabilecek olan) denilen kişilerden meydana geliyordu.²¹⁹ Bunlar kaptanlar, reisler, kalafatçılar, humbaracılar, marangozlar gibi meslek gruplarından oluşuyordu.²²⁰ Bahriyedeki Harp Sınıfları harp gemilerindeki muharip ve silahendaz sınıflarıydı. Bu sınıflar levent'ler,²²¹ tımar ve zeamet erbabı, tayfalar, kürekçiler ve sonradan teşkil edilen kalyoncu sınıfı idi. Denizcilikte yeni gelişmeler meydana geldikçe, doğan ihtiyaçlara göre bahriye teşkilatında da yeni askeri birimler oluşturuluyordu. Klasik dönem bahriye teşkilatı genel hatlarıyla aşağıdaki gibiydi.

Tablo 2.8: Klasik Dönem Bahriye Askeri Teşkilatı



Kaynak: Ali İhsan Gencer, (1976), “Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu”, Doktora Tezi, *İstanbul Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul, s. 34-41.

XVII. yüzyılda devletin hantallaşan yapısından donanma sistemi de nasibini aldı ve 1772 yılına gelindiğinde I. Abdülhamit devrinde Levent Ocakları kaldırıldı. Bu

²¹⁹ Alaaddin Avcı, (1975), *1700'den 1807'e Kadar Osmanlı Askeri Teşkilatında Islahat Hareketleri*, Doktora Tezi, İstanbul Üniv. Edeb. Fak. Osmanlı Müesseseleri ve Tarih Kürsüsü, İstanbul: s. 31.

²²⁰ Gencer, a. g. t., s. 34.

²²¹ Korsan gemiciliği yolu ile donanmaya girmiş olan *Levend* sözcüğü İtalyanca bir kelime olup, doğu/ doğulu anlamında kullanılıyordu. Levendlerin Rum asıllı olanlarına *Levend-i Rumi* denirdi. Hüsnü Tengüz, (2008), *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*, Edtr. İskender Pala, İdo Kültür Yay., s. 28. ; Avcı, a. g. t., s. 32. ; Gencer, a. g. t., s. 34-35.

yüzyılın sonlarına doğru kalyonların denizlerdeki kullanımlarının artmasıyla *Kalyoncu* adı verilen bir mürettebat sınıfı meydana geldi.²²² XVIII. yüzyıl da yelkenli gemi teşkilatı ile donanma sefere çıkacağı zaman altı ay için toplanan ve “*aylakçı*” denilen bir birlik, 1774’te yelkenleri açma ve toplama işlerinden sorumlu “*gabyarlar*”ve yine XVIII. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan *sudagabor/sudagab* gibi yeni sınıflar teşkil edilmişti.²²³ XVIII. yüzyıl sonlarında Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa gemilerin bakımı için *Bakım-Onarım* timleri oluşturmuş ve tersanenin güvenliğini sağlamak üzere “*Çıplak*” adı verilen bir birim kurulmuştur.²²⁴ 1849 yılında *Kur’a Kanunnamesi*’nin yürürlüğe konması ile bahriyede muvazaflık ve rediflik²²⁵ şeklindeki sistem uygulanmaya başlanmıştır. Topçu, Porsu, Dümenci ve Ateşçi gibi yeni oluşturulan sınıflarda yetenekli erlerin gedikli olarak kalması uygulamasına geçilmiştir.²²⁶

2.4.2.1. Yönetim Kadrosu

Klasik dönemde bahriyedeki yönetime baktığımızda en altta gemilerin *reis* adı verilen idarecilerce yönetilmekte olduğunu bu gemilerinde Derya Beyi rütbesi ile Gelibolu Sancakbeyi komutasında toplandığını görmekteyiz. Ardından donanma komutanına *Kaptan-ı Derya* denilmesi ve Barboros Hayrettin Paşa’nın devlet hizmetine girmesiyle *Kaptan Paşa Eyaleti* kurulmuş bu eyaletin Sancakbeylerine de *Derya Beyi* denilmiştir.²²⁷ Klasik dönem yönetimdeki üst ast sıralaması Kaptan Paşa, Tersane Emini, Tersane Kethüdası, Tersane Ağası, Liman Reisi, Tersane Defter Emini, Tersane Defter Kethüdası, Tersane Ruznamçecisi, İcara, Mahzen-i Çüb ve Mahzen-i Sürb Kâtipleri, Kalyon Kâtibî, Tersane Ricali şeklinde sıralanmaktaydı. Bunlardan başka: reis, odabaşı, aşçıbaşı denilen subaylar vardı ki bunlar azabları idare ve komuta ederlerdi.²²⁸ Gemilerde 20-30 kişi arasında değişen sanatkârlar, odabaşı denilen bir

²²² Gencer, a. g. t., s., xviii.

²²³ Avcı, a. g. t., s. 31. ; Gencer, a. g. t., s. 39.

²²⁴ Bu sınıf 1808 yılında kaldırılmıştır. Kadioğlu, a. g. e., s. 162.

²²⁵ Redif Teşkilatı: Osmanlı Devleti’nde ihtiyat askerine verilen ad.

²²⁶ Oran, a. g. t., s. 64.

²²⁷ Donanmanın yönetiminden barış zamanında Kaptan-ı Derya sorumluydu ancak savaş ve seferlerde donanmanın sevk ve idare sorumluluğu “Serdar” unvanı verilmiş bir vezirin uhdesine veriliyordu. Bu çifte kumanda şeklinin çok zararları görülmüştür. Bazı denizcilikten anlamaz vezirler, Kaptan-ı Derya’yı dinlemeyerek donanmayı mağlubiyet ve felakete sürüklemişlerdir. “Derya Beyi” ise günümüzdeki Tuğamiral rütbesiyle, liva beylerine deniyordu. Gencer, a. g. t., s. xvii- xviii.

²²⁸ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, (1984), *Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Yay., Ankara: s. 406-413.

subayın emrinde bulunuyorlardı.²²⁹ I. Abdülhamit devrinde (1774- 1769) levendliğin ilga edilmesiyle Avcı Mehmet zamanından beri gayri resmi olarak kullanılan unvanlar resmileştirilmiştir. Bu unvanlara göre Kaptan Paşa'dan sonra gelen makamlar önem sırasına göre, *Patrona, Riyale, Kapudane* unvanları olmuştur.²³⁰

Osmanlı Devleti'nde bahriye alanında Avrupa örnek alınarak yapılan reformların başladığı III. Selim döneminde gerek tersane halkının gerekse harp sınıfının başı yine Kaptan-ı Derya olmuştur. 1804 Bahriye Kanunnamesi öncesinde Kaptan-ı Deryadan sonra gelen devlet ricalinde bir değişiklik yoktur. Gemi kaptanları ise Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa tarafından üç kısma ayrılış, atama ve tayinler gemilerin donanımlarına ve kaptanların liyakatlerine göre yapılmaya çalışılmıştır. Savaş gemileri Kalyon, Firkateyn ve Şahtiye şeklinde üç ana sınıfta teşkilatlandırmıştır. Birinci sınıf Sancak Kaptanlarıdır ki, bunlar Kapudane-i Hümayun, Patrona-i Hümayun, Liman Reisi, Riyale-i Hümayun, Nazır-ı Limanlardır, ikinci sınıfı Süvari Kaptanlar, üçüncü sınıfı Mülazım Kaptanlar oluşturuyordu.²³¹ II. Mahmut döneminde donanma subayları süvari, mülazım, kapudan, topçubaşı, gemi ağası ve gemi hocalarından oluşuyordu. Mülazım kaptanlar süvarilerin bir alt derecesi olup, ikinci kaptan durumunda vazife görürlerdi. Topçubaşı rütbesi ise geminin ileri gelen rütbelerinden biriydi. Gemi hocaları ise eskiden olduğu gibi gemilerin kâtipleri durumunda olup her türlü yazışma ve hesap işleriyle ilgilenirlerdi. Birde geminin inzibatı ile yükümlü olan gemi ağaları bulunuyordu.²³²

Navarin Faciası öncesinde belli bir düzene kavuşturulan gemi personeli ve tayfalar sınıflara ayrılmışlardı. Birinci sınıf gemilerin değişmeyen subay sınıfıydı. Birinci, ikinci ve üçüncü reisler, gemi hocaları (kâtipler), vekiliharç, gemi ağası, odabaşı, gemi başçavuşu, bölük çavuşları yerinde olan çavuşlar, serdümenler, vardiyaalar, her batarya için bir top kethüdası, topçu ustaları, kılavuz, cerrah, imam,

²²⁹ Avcı, a. g. t., s. 32- 33.

²³⁰ Patrona İtalyanca olup, donanmada Kaptan-ı Derya'dan sonra ikinci derecen amirallere ve filo komutanlarına verilen isimdi. Riyale ve Kapudane tabirleride İtalyanca olup Reale ve Capitane sözcüklerinden gelmektedir. Gencer, a. g. t., s. XVIII- XIX.

²³¹ Gencer, a. g. t., s. 40. ; Küçük Hüseyin Paşa döneminde bahriyenin komuta kademesini oluşturan Kapudâne, Patrona, Riyale, Liman Reisi gibi üst düzey yetkililer ile gemi kaptanlarının maaşlarına zam yapılmıştır. Emeklilik durumlarını kayıt altına alınmış, rüşvet ve yolsuzlukların önüne geçmeye çalışılmıştır. Paşa üst düzey yöneticilerin yanı sıra yelkenci, topçu, gemi reisleri gibi donanmanın gedikli personelinin atama, tayin ve görevlerinden alınmaları için de 11 Temmuz 1792 tarihinde bir nizamname çıkartarak düzen altına almıştır. Oran, a. g. t., s. 35.

²³² Gencer, a. g. t., s. 105.

ambarcılar, kandilciler ile kalafat, burgucu, yelkenci, marangoz ve dalgıçtan (Sömbeki) oluşmaktaydı. İkinci sınıf; aylıkçı marinelerdi (gemiciler). Üçüncü sınıf; taşra neferleri denilen eski levend teşkilatın yerine geçen tüfenkçilerdi (silahendaz). Bunlar, her kazadan birer *Ağa* ve iki *Sancaktar* ile birlikte gelirlerdi. Gemi ustalarının %95'i, aylıkçı marincilerin %75'i topçu ve gemici erlerin yarısı Hıristiyan'dı. Gemide bunlara bakan ve disiplinlerini sağlayan görevliye *Ser Aylak* denilmekteydi.²³³

Kırım Harbi sonrasında yine en üst düzey bahriye sorumlusu Kaptan-ı Derya idi. Sonrasındaki sıralamada Tersane Emini, Tersane Kethüdası ve Sancak Beyleri olarak Kapudane, Patrona ve Riyale adları ile üç amiral rütbesi bulunuyordu. Kara kuvvetlerinde olduğu gibi deniz subaylarının da rütbe ve hizmetlerini derecelerinin belirtilmesi gerekli görülerek 1853 yılında Sancak (Kapudane, Patrona, Riyale) Paşalık unvanı verilmiştir. Üç ambarlı süvarilerine Miralay (Albay), üç ambarlı üstünde süvarilere Komodar, Kapak Süvarilerine Miralay (Albay) Firkateyn Kaptanlarına Kaymakam (Yarbay), Korvet Kaptanlarına Binbaşı ve Birik Kaptanlarına Sağ Kolağası (Önyüzbaşı) denilmekteydi.²³⁴ Subayların rütbeleri yaptıkları görev karşılığı olarak, sırasıyla Süvari, Mülazım Kaptan, Topçubaşı, Gemi Ağası ve Gemi Hocası şeklindeydi. Ancak 17 Ocak 1864 tarihli Ceride-i Askeriyye Gazetesi'nde yayınlanan haberle "Hocalık" memuriyetinin kaldırılıp bu görevi yapanların gemi niteliklerine göre 4 sınıfa ayrıldığı, birincisine Kalyon Kâtibi, ikincisine Firkateyn Kâtibi, üçüncüsüne Korvet Kâtibi, dördüncüsüne Birik Kâtipliği unvanı verilmiştir. Bunların askeri rütbeleri ise birincisi Sol Kolağalık, ikincisi Yüzbaşılık, üçüncüsü Mülazım-ı Evvel ve dördüncüsü Mülazım-ı Sani rütbelerine muadil kabul edilmişlerdir.²³⁵

²³³ Gencer, a. g. t., s. xxx-xxxı.

²³⁴ Oran, a. g. t., s. 64.

²³⁵ "Donanma-yı Hümâyûn cenâb-ı mülûkânenin umûr-ı tahrîriyyesinde müstahdem me'mûrîn şimdiye kadar Hocalık nâmıyla yad olunmakda olub bunlara dâ'ir henüz bir nizâm vaz' olunmamış olduğu hâlde bu kerre saye-i ma'âlî-vâye hazret-i mülûkânede bunlar dahî dört sınıfa taksîm olunarak birincisine Kalyon ve ikincisine Firkateyn ve üçüncüsüne Korvet ve dördüncüsüne Berik Kâtipliği nâmı verilip Hocalık nâmı lağvolunmuş ve sûret-i istihdâmları dahî nizâmına rabt kılınmış ve bunların rütbe-i mahsûsalarının dahî rütbe-i askeriyeye tatbîki icab ederek sunûf-ı mezkûreden birincisi sol kolağalık ve ikincisi yüzbaşılık ve üçüncüsü mülâzım-ı evvellik ve dördüncüsü mülâzım-ı sânilik rütbelerine muâdil tutulmuşdur. Bundan sonra sunûf-ı mezkûrede münhall-i mahal vukû'unda müste'id bölük emînlerinden bi'l-îmtihân sınıf-ı mezkûre kayd ve ilhâk olunması kârargir olan nizâm-ı seniyye iktizasından bulunmuşdur. Ayın ve Göksu, a. g. m., s. 823.

2.4.2.2. Kaptan Paşalık (Kaptan-ı Deryalık) Makamının Kaldırılması

Osmanlı Devleti'nin deniz gücüne yönelik teşkilatlanma çabaları sonucunda 1401 yılında Gelibolu Tersanesi'nin tamamlanmasıyla Derya Beyi makamı teşkil edilmiş ve Saruca Paşa ilk Derya Beyi olarak atanmıştır.²³⁶ Barboros Hayrettin Paşa'nın Osmanlı Devleti hizmetine girmesiyle donanma kumandanı için Kaptan-ı Derya unvanı kullanılmış ve Osmanlı devlet teşkilatında beş yüz seneyi aşan bir maziye sahip olmuştur. Kaptan-ı Derya tayininde belli bir kural bulunmayıp Kapudane-i Humayun denen amirallerden, Kaptan Paşa eyaletine bağlı sancak beylerinden, tersane reisleri ya da kethüdaları Kaptan-ı Derya tayin edilebilirdi.²³⁷ Birer donanma kumandanı, amiral vaziyetinde olan Kaptan Paşalar barışta tersane ve donanma işleriyle meşgul olurlar, seferde donanmayı kumanda ederlerdi.²³⁸ Kaptan-ı Deryalık makamının Osmanlı Devleti bünyesindeki öneminden O. Çakır;

“Yukarıda izaha çalıştığımız Osmanlı denizciliğinin tekâmülü, bu sahada kaydedilebilen teknik ilerlemelerde ve her şeyden evvel idari taksimatını gördüğümüz bütün deniz kuvvetlerinden istifade ile temsil ettiği devleti denizlerde söz sahibi kılacak iyi bir donanmanın teşkilatında en mühim rolü oynayan, Osmanlı deniz kuvvetlerinin idaresinden ve bu imparatorluğun denizlerinin gerek harp gerekse sulh zamanlarında muhafazasından mesul olan zat, kaptan paşadır.”²³⁹

şeklinde bahsetmektedir. Osmanlı deniz kuvvetlerinin muvaffakiyeti birbiriyle yakın ilişkileri olan şubelerin aksamadan çalışmasına bağlı olup, bu teşkilat, gövdesini Kaptan Paşa'nın teşkil ettiği bir ağaca benzetilmektedir.

1804 Nizamnamesinin çıkarılmasına dek bahriyenin hem mali hem de askeri tüm sorumluluklarını üstlenmiş olan Kaptan-ı Deryalık makamı bu nizamnameyle mali işlerden ayrılmış, mali sorumluluklar Umur-u Bahriye Nezareti'ne devredilirken askeri sorumluluklar yine Kaptan-ı Deryalık makamı uhdesine bırakılmıştır.²⁴⁰ 1808 Kabakçı Mustafa İsyanı'yla Umur-u Bahriye Nezareti'nin kaldırılması sonucunda Kaptan-ı

²³⁶ Akçadağ, a. g. e., s. 8.

²³⁷ Uzunçarşılı, (Bahriye), a. g. e., s. 415.

²³⁸ Gencer, a. g. t., s. XIV.

²³⁹ Çakır, a. g. t., s. 5. ; Osmanlı deniz kuvvetleri teşkil edilirken denizci Rum ve Latin milletlerin teknik ve deneyimlerinden faydalanılmışken “Kaptan Paşalık Müessesesi” -kelimenin kökeni İtalyanca olsa da-Türklerle özgü bir müessese olmuştur.

²⁴⁰ 1804 Kanunnamesine göre Kaptan-ı Derya, donanmanın savaşta ve barışta teçhiz ve tanzimi, subay ve erlerin disiplini, muharebe ve seferde erlerin cephanesini gereği gibi sarfı hususlarını yürütmekle yükümlüydü. Bahriye Nazırı ise her türlü satın alma ve ödeme işlemlerinden sorumlu olacaktı. Gencer, a. g. t., s. 53-55.

Deryalık makamı 1867’de Bahriye Nezareti’nin kuruluşuna dek yeniden tek sorumlu kılınmıştır. 1867 senesine kadar çeşitli alt meclis ve komisyonlar yardımıyla devam eden Kaptan-ı Deryalık makamı Sultan Abdülaziz’in giriştiği detaylı bahriye ıslahatlarına uyum sağlanması ve yeniliklerin hızla hayata geçirilmesi hedefi doğrultusunda 12 Mart 1867 tarihinde çıkarılan bir kanunname ile tamamen kaldırılmış ve yerine Bahriye Nezareti ihdas edilmiştir.

2.4.2.3. Bahriye İçin Personel Temini

Osmanlı Devleti’nin kuruluşunda donanama için insan gücü, Batı Anadolu Beyliklerinin denizci unsurlarından sağlanıyordu. 1402 Ankara Savaşı sonrasında denizci personel kendi beyliklerine dönünce Çelebi Mehmet bu personele tekrar güvenmek yerine donanma da Avrupalı denizci milletlerden faydalanmıştır. 1453 İstanbul’un fethi sonrasında ise imparatorluğa dâhil olan Rum tebaa donanmada istihdam edilmeye başlanmış ve Osmanlı bahriyesi uzun süre yerli Hıristiyan tebaanın eline bırakılmıştır. Ancak 1826 Yunan İsyanı’yla birlikte devlet Rum tebaaya olan güvenini yitirmiş ve askerinin Müslüman halktan temin edilmesi için kanunname çıkarılmıştır. Fakat Müslümanlar denizciliğe pek ilgi duymağandan denizci Müslüman tebaa donanma kuvvetlerinin ihtiyacını gidermede yetersiz kalmış ve yeniden karma alımlara geçilmiştir. Bu askerlerin temin edildikleri bölgeler ve birimleri zaman içinde farklılık göstermiştir.

Osmanlı Devleti klasik dönem bahriye teşkilatında bahriye personelinin iki gruba ayrıldığına yukarıda değinmiştik. Bunlardan ilki sanat erbabı ya da Gedikli sınıfı diğeri ise gemilerde bulunan ve bir kısmına levend bir kısmına azab denilen askeri mürettebattı. Bunlar sahil bölgelerden toplanan askerlerden temin ediliyordu. Savaş ve seferlerde Yeniçeri ve Cebeci kuvvetleri ile donanma takviye edilirdi.²⁴¹

XVII. yüzyılda devletin hantallaşan yapısından bahriye teşkilatı da nasibini aldı ve uzman personeli kaybedilen donanmada mürettebata ihtiyaç duyulduğunda (tüfekçi-kürekçi vs.) erler sivil sahil ahalisinden toplanılmaya başlandı. Bu uygulamadan da istenilen sonuç alınamayınca sahillerden toplanan erattan bedelini ödeyenler askerlikten muaf tutularak en azından bir gelir sağlanmak istenmiş, ancak bu defa donanmanın

²⁴¹ Gencer, a. g. t., s. xvii- xviii.

ihtiyacı olan asker temin edilemedi. Bunun üzerine donanma için asker toplanan bölgelerde (Kalyoncu Bayrakları) *Bayrak Açma* usulü denen sistemle gönüllü asker toplanması yonula gidilmiştir. Fakat XVII. yüzyılda kalyonların donanmanın asli unsuru haline gelmesi, gemilerde ateşli silahların kullanılması ve savaş tekniğinin değişmesiyle bu savaşçı askerler işe yaramaz hale gelmiş, devletin ise bu silahları kullanabilecek mürettebat ihtiyacı doğmuştur. Oysa gemilerinden düşman gemilerine kurulan rampalarla geçip burada savaşan Osmanlı askerleri yeni savaşlarda kullanılan ateşli silahlar hakkında hiçbir bilgi ve tecrübeye sahip değildi. Bunun üzerine Çekmece, Rumeli, Edirne, Çanakkale, Batı Anadolu ve Adalar'daki kazalardan kalyoncu adıyla maaşlı personel alımına başlanmıştır. Ayrıca *Kalyoncu Bedeliyesi* namıyla halktan toplanan bir parayla kalyonların yelkenlerini kullanmak ve kürek çekmeleri için bir kısım personel daha istihdam edilmiştir.²⁴²

II. Mahmut döneminde Yeniçeri Ocağının kaldırılmasıyla donanmanın personel sıkıntısı tehlikeli boyutlara ulaşmıştı. Bu yüzden yeni kurulan Asakir-i Mansure-i Muhammediyye ordusuna sahil bölgelerinden toplanan eratin donanmada hizmet görmeleri sağlanmıştır. Fakat bu yeni efrat ile sağlıklı bir deniz gücü meydana getirmek hemen mümkün olmamıştır.²⁴³ Bundan dolayı bir takım Osmanlı gemicileri ile eskiden olduğu gibi altmışar kuruş maaş ile Salacalı, Bülbüleli, İnozlu ve Cezayir-i Bahr-i Sefid'deki Hıristiyan tebaa ile Karadeniz ve Arnavutluk sahillerindeki denizle yakınlığı olan Müslüman tebaadan "*Marin/Mariner* " adıyla ücretli bahriye personeli temin edilmek zorunda kalınmıştır. Toplanan tüm mürettebata donanma bünyesinde genel bir talim gördürülmüş, donanma tersaneye döndüğünde ise üç aylığına izinli olarak memleketlerine gönderilmişlerdir.²⁴⁴

Navarin Faciası sonrası yaşanan personel sıkıntısının giderilmesi için Kaptan-ı Derya Bostancıbaşı Abdullah Paşa denizci personelin kısa sürede yetiştirilmesinin mümkün olmadığını bildiği için donanmada görevlendirilmek üzere İstanbul kayıkçılarından personel temin etmeye çalışmış ancak istediği sonucu elde edememiştir. Kaptan-ı Derya Abdullah Paşa gemi kadrolarını Galata'daki Maltalı, Raguzalı ve Cenevizli gemicilerle kısmen doldurmaya çalışmıştır. Mora İsyanı devam

²⁴² Gencer, a. g. t., s. 34-39.

²⁴³ Gencer, a. g. t., s. 103-105.

²⁴⁴ Oran, a. g. t., s. 64.

ederken Kaptan-ı Deryalığa atanan Vezir Koca Hüsrev Mehmet Paşa ise bir plan dâhilinde donanmanın takviyesine başlamış ve 12 bin kalyoncu eri hizmete alarak eğitimlerini tamamlamalarının ardından donanma gemilerine göndermiştir.²⁴⁵

XIX. yüzyılda kazalardan toplanan donanama askerleri harp sınıfı erler, marinerler ve esnaf olarak üç sınıf halinde düzenlenmiştir.²⁴⁶ 1849 yılına kadar süregelen bu uygulamadan sonra redif teşkilatının kurulduğu *Kur'a Kanunnamesi*'nin²⁴⁷ yürürlüğe konulmasından kısa bir süre sonra hem kara ordusu hem de donanma için asker temininde kur'a usulü uygulanmaya başlamıştır. Kur'a usulü ile bahriyede muvazzaflık hizmeti 10, rediflik 5 yıl olarak belirlenmiştir. 1851 yılında muvazzaf askerlik süresi 8 yıla çekilmiş ve yıllık kur'a ile 3000 erin deniz kuvvetlerine alınması kararlaştırılmıştır. Bu durum 1865 yılına kadar devam etmiş, bu tarihte topçu, porsu, dümenci ve ateşçi gibi sınıflarda hizmet gören yetenekli erlerden isteyenlerin terhis edilmeyerek gedikli olarak hizmetlerine devamını öngören bir irade yayımlanmıştır. Aynı irade ile muvazzaf hizmet 8 yıldan 6 yıla çekilmiş, buna karşılık rediflik 5 yıldan 6 yıla çıkarılmıştır.²⁴⁸

05.04.1863 (H.15.10.1279)²⁴⁹ tarihli tersane dairesi dâhilinde olan kaza ve nahiyeler ve buralardan kaç adet kura efradının alındığı hakkında umum memurlara gönderilen hüküm kaydında, tersanede istihdam edilen neferlerin hangi bölgelerden toplandığını ve kaç kişi toplandığını görebiliyoruz. Buna göre 1863 yılı itibariyle Osmanlı bahriyesinde görev alacak olan asker sayısı ve alındığı bölgeler aşağıdaki gibidir.

²⁴⁵ Oran, a. g. t., s. 48.

²⁴⁶ Donanma seferden döndüğünde gemiler tersaneye bağlanır, harp sınıfı erat Kasımpaşa Kışlası'nda talim ve dinlenme ile kışı geçirir, esnaf ve marinerlere izin verilirdi. Oran, a. g. t., s. 64.

²⁴⁷ Redif teşkilatı hakkında detaylı bilgi için bkz. Cahide Bolat, (2000), *Redif Askeri Teşkilatı* (1834-1876), Doktora Tezi, Ankara Üniv. Sos. Bil. Enst., Ankara.

²⁴⁸ Oran, a. g. t., s. 64.

²⁴⁹ BOA, C. BH., NO: 225- 10460.

Tablo 2.9: 1863 Yılı İtibariyle Osmanlı Bahriyesinde Görev Alacak Olan Neferler ve Alındığı Bölgeler

	Kaza-Nahiye	Nefer
1	Nefs-i Trabzon Kazâsı	46
2	Maçka Kazâsı	38
3	Vakf-ı Sağır Kazâsı	11
4	Akçaabad Kazâsı	100
5	Vakfikebir Kazâsı	95
6	Tonya Kazâsı	28
7	KürelîKazâsı	26
8	Tirebolu Kazâsı	79
9	Yomra Kazâsı	27
10	SürmeneKazâsı	100
11	Of Kazâsı	169
12	Rize Kazâsı	213
13	Hemşin Kazâsı	50
14	Giresun Kazâsı	56
15	Piraziz Kazâsı	16
16	Akköy Kazâsı	15
17	Keşab Kazâsı	54
18	Pazarsuyu Kazâsı	20
19	Nefs-i Ordu Kazâsı	47
20	Ebu'l- hayr Kazâsı	19
21	Ulubey Kazâsı	21
22	Haymana	25
23	Çamaş Kazâsı	11
24	Bolaman Kazâsı	14
25	Aybastı Kazâsı	24
26	Pençsembe Kazâsı	45
27	Kula Kazâsı	30
28	Çörekli Kazâsı	7
29	Fenaris Kazâsı	10
30	Keş Deresi Kazâsı	17
31	Serkeş Kâzası	25
32	Miran Kazâsı	10
33	Fatsa Kazâsı	20
34	Efraz Kazâsı	16
35	Ökse Kazâsı	20
36	Samsun Kazâsı	24
37	Bafra Kazâsı	49
38	Alaçam Kazâsı	29
39	Ünye Kazâsı	27
40	Terme Kazâsı	17
41	Akçay Kazâsı	28
42	Çarşamba Kazâsı	45
43	Madenkaya Kazâsı	8
44	Ayvacık Kazâsı	47
45	Cevizderesi Kazâsı	10
46	Nefs-i Gümüşhane Kazâsı	29
47	Kelkit Kazâsı	19
48	Kokâs Kazâsı	21
49	Yağmurdere Kazâsı	20
50	Torul Kazâsı	13

Tablo 2.9: (devam) 1863 Yılı İtibariyle Osmanlı Bahriyesinde Görev Alacak Olan Neferler ve Alındığı Bölgeler

	Kaza-Nahiye	Nefer
51	Hoşalay Kazâsı	68
52	Cide Kazâsı	55
53	İnebolu Kazâsı	27
54	Bartın Kazâsı	68
55	Amasra Kazâsı	63
56	Tefen Kazâsı	7
57	Gölpazarı Kazâsı	19
58	Nıfs-ı Sinob Kazâsı	okunmuyor
59	Okunmuyor	53
60	Ayandon Kazâsı	25
61	İstefan Kazâsı	30
62	Gerze Kazâsı	23
63	Saray Kazâsı	okunmuyor
64	Karasu Nâhiyesi	18
65	Çeharşenbe Nâhiyesi	60
66	Yaykıl Nâhiyesi	15
67	Samako Alapalı	2
68	Hisarönü Kazâsı	17
69	Akçaşhir Kazâsı	13
70	Üskübü Kazâsı	23
71	Ereğli Kazası	76
72	Şile Kazâsı	25
73	Kandıra maa Gencili Kazâsı	22
74	Karasu Kazâsı	10
75	Nefs-i Gelibolu Kazâsı	23
76	Malkara Kazâsı	16
77	Keşan Kazâsı	7
78	Evreşe Kazâsı	5
79	Mekri kazası	6
80	İnöz kazası	42
81	Fireci Kazâsı	29
82	İbsala Kazâsı	6
83	Şarköy Kazâsı	12
84	Nefsi Tefurdağı Kazâsı	27
85	İnecik Kazâsı	6
86	Nefs-i Erdek Kazâsı	4
87	Paşalimanı Kazâsı	1
88	Bandırma Kazâsı	7

Kaynak: BOA, C. BH., NO: 225- 10460. Bazı yer adları için: Tahir Sezen, (2006), *Osmanlı Yer Adları (Alfabetik Sırayla)*, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay. Ankara.

Bu verilere baktığımızda bahriye için kaza ve nahiyelerden toplanan erat sayısı 2800- 3000 civarındadır. Bu sistemin uygulanmasında her merkezde bir Kur'a Meclisi oluşturulup, bu meclisin üyeleri ise o bölgenin askeri ve idari sorumlularından

atanmaktaydı. Bunlar talebe, hasta ve askerliğe elverişli olmayan kişileri eleyip “*Neferat-ı atikanın yerlerine tertîbli olunan neferatın cümlesi genç ve tûvana yani esnân-ı askeriye erbabı olub ve memleketlerinde talebe-i ulûmeden bulunanlarını ve 'alîl ve marîz olunanlarını imtihan ve muayene ile ihrâc ve tefrîk etmek üzere zâbitan-ı Asâkir-i Bahriye-i Şâhâneme bi'l-ımtihan tayin kılınan memurlar maârifetiyle*” kalanlar arasından kur’a usulüyle nefer sayısının onda biri oranında, o merkezden toplanacak askerleri belirlemekteydiler. Kur’a çıkan gençler “*İsmine kur’a isabet eden neferatın tesviye-i hususatıçün nizâm-ı mucibince yirmi gün hânelerine azîmetlerine ruhsat arz olunarak bu sürede tekml oldukta tamamen tedris-i kazâya toplanub oradan memurine teslîmen bu tarafa gönderilmesi*” şeklindeki ifadeye göre, aileleriyle görüşmeleri ve hazırlanmaları için verilen 20 günlük iznin ardından kur’a merkezlerine ve oradan da görev yerlerine gönderilmekteydi. Şayet kur’a meclisinden kaçan olursa “*bu nizâmât-ı 'adliyenin kadrini bilmeyibde kur’a meclisine gelmeyen bulunur ise hemen bilâ-kur'a askere alınacağı*” beyanıyla bunlar kur’aya tabi olmadan yakalanıp silâh altına alınıyordu. İsimleri kur’ada çıkanlar eğer izin verilen 20 günlük sürede geri dönmezlerse “*hânelerine azîmetlerine ruhsat verildiği yirmi gün müddet hitâmında tayin olunan mahale avdet etmeyübde firar edenler olur ise ele geçtiği vakit nizâmına tevfiikan haklarında te'dîbât-ı lâzime icrâ kılınacağı*” ifadesiyle haklarında cezai işlem yapılması bildiriliyordu.²⁵⁰

Ceride-i Askeriye Gazetesi’nin 24 Ocak 1864 (14 Şaban 1280) tarihli baskısında Mevâdd-ı Bahriye bölümünde Sanayi-i Bahriye ve Donanma gemilerinde (Sefîne-i Hümâyûn-u Şâhâne’de) uzman olarak istihdam edilecek personelden bahsedilmektedir. Bu alaylara kaydı yapılacak öğrencilerin kendilerinin ve ailelerinin rızasıyla kayıtlarının yaptırılacağı yazmaktadır. 10-16 yaş aralığındaki ve “*Mezkûr bölüklere yazılacak neferât alev-ıtlâk dersi'âdet ahâlisi çocuklarından olacağından*” ifadesinden anlaşıldığı üzere aileleri İstanbul’da yaşayan çocuklar alınacaktır.²⁵¹ Haberin detaylarında ise şu bilgilere yer verilmiştir: Kayıtları kabul edilen çocuklar bahriye hastanesinde muayene edilecek, baştabiplik tarafından sağlıklı olduklarına dair rapor alacaklardır. Mektebe kabul edilecek çocuklar 10- 16 yaş aralığında olacaktır. Bu yaşı geçmiş olanlar kesinlikle kayıt olamayacaktır. Çocuklar 19 yaşına kadar

²⁵⁰ BOA, C. BH., NO: 225- 10460.

²⁵¹ Aydın ve Göksu, a. g. m., s. 823.

kaydedildikleri mektep alayında eğitim görüp 19 yaşına geldiklerinde nefer olarak Sanayi-i Bahriye alaylarına nakledileceklerdir. Burada bahriye askerleri olarak çeşitli hizmetlerde bulunacaklardır. Bunların talebe oldukları dönem askerlik hizmeti olarak kabul edilmeyecek ancak Sanayi-i Bahriye alaylarına nakledildikten sonraki hizmetleri askerlik görevi olarak kabul edilecektir. Sanayi-i Bahriye'ye alınan talebeler arasında demir-çelik, çilingirlik, tüfenkçilik, doğramacılık, kunduracılık, nakkaşlık, yelkencilik ve bunlara benzer sanatlarda istihdam edilecek olanların çoğu sivil hayatlarında öğrendikleri bu sanatların faydalarını görecektiklerinden, tahsilini gördükleri sanatı tam olarak öğrenmeye mecbur hissedeceklerdir. Zikredilen çocukların askeri görevleri nakillerinden sonra başlasa da bu çocuklar, alaylara kayıtları yapıldığı andan itibaren asker olarak tanınacaklardır. Kaza ya da hastalık sonucu iş göremez olduklarında emekli maaşı alabileceklerdir. Talebelerden beklenen feraset ve metaneti kazanmaları, okuma yazma öğrenmeleri, resim yeteneği ve ölçüler hakkında malumat sahibi olmaları, kıyaslama yapabilecek kadar ilim sahibi olmaları için zabitan-ı askeriyeden uzman hocalar tayin edilecektir. Bu fen ve ilim tedrisatı ile sanat öğrenen neferler imtihan edildikten sonra sanayi alayları taburlarında mülazım ve yüzbaşı rütbeleriyle başlayıp miralaylığa kadar yükselme imkânına sahip olacaklardır. 19 yaşında olup bir diğer sanat dalında yeteneği olduğundan bu alanda da tahsil görmek isteyenlerin yeniden sanayi taburlarına nefer olarak kaydedilmeleri caiz olacaktır. Tahsillerini başarıyla tamamlamış olanlar için tersane tarafından hediyeler verilecek ve bilgi derecesine göre şahadetname alacaklardır.

Yukarıda beyan olunan yaşlarda bulunan çocuklardan Sefine-i Hümayun-ı Şahane'de (donanma gemilerinde) istihdam edilmek isteyen kendi rızasıyla dilekçe veren ve velileri tarafından dilekçe yazılan çocukların kayıtları kabul edilecek. İdadi bölüklerine kayıt yaptıranlar gibi maaş, tayın ve elbise alacak ve esnan-ı askeriyeeye dâhil olduktan sonra tam nefer maaşı olan 30 kuruş maaş alacaklardır. Bunların ilk askeri hizmetleri esnan-ı askeriyeeye dâhil oldukları günden itibaren başlayacak ve esnan-ı askeriyeeye dâhil oluncaya kadar eğer sağlıkları bozulur, bir sakatlık vuku bulur ise idadiye bölükleri neferleri oranında emeklilik maaşı verilerek emekliye ayrılma hakları olacaktır.²⁵²

²⁵² Aydın ve Göksu, a. g. m., s. 824.

2.4.2.4. Bahriye Mektebi Islahatları

Aslında tüm sorunların başladığı, devletin kendi iç dinamiklerini kendi kararlarıyla bozduğu alandı eğitim. Bahriyede bozulmanın başlangıç noktası olarak da XVI. yüzyıla kadar gitmek hiçte zor değildir.²⁵³ Mesele kronik bir durum haline geldikten sonra ise eğitim ithal edilen anlayışlarla sağlanmaya çalışılacaktı. Osmanlı Devleti'nde kapsamlı yeniliklere girilen Tanzimat Dönemi'nden önce de askeri alanda Batı tarzı okullar kurulmuştu.²⁵⁴ III. Mustafa (1757- 1774) döneminde Osmanlı deniz kuvvetlerinin yeniden teşkilatlandırılması amacıyla Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın²⁵⁵ desteğiyle Fransız Baron de Tott ile de 1773'de Mühendishane-i Bahri Hümayun'un temelleri atılarak (Donanma ve Tersanenin mühendis ve teknik eleman ihtiyacını karşılamak amacıyla) eğitilmiş personel yetiştirilmek üzere ilk adım atılmıştı.²⁵⁶ Mühendis Baron de Tott donanmanın Mühendislik ve Topçuluk birimlerini geliştirmesi için görevlendirildi. Gemi inşaatı ve deniz haritalarının yapılması konusunda uzman personel yetiştirecek bu okulda Osmanlı Devleti'nin yenileşme hareketinde önemli rol oynayan Baron de Tott da ders vermişti.

²⁵³ Cem Gürdeniz, (2013), *Hedefteki Donanma*, Kırmızı Kedi Yay. İstanbul: s. 62.

²⁵⁴ Batıdaki gelişmelerin takibi ve en hızlı şekilde tatbiki için eğitimin önemini görmüş olan devlet adamlarından Osmanlı donanmasını muasır seviyeye getirmeyi amaçlayan Sadrazam Halil Hamit Paşa'nın büyük katkıları ile 1773 yılında Mekteb-i Riyaziye kurulmuş ve Osmanlı bahriyesi için bir devrim gerçekleştirecek Mühendishane-i Bahriye de bu okulun bünyesine dâhil edilmiştir. Oran, a. g. t., s. 30. ; Karakaya, a. g. e., s. 25.

²⁵⁵ Aslen Kırım'lı olduğu düşünülen Hasan Paşa İran'da bir tüccara köle olarak satılmış ardından bu aileye damat olmuştur. Hasan Paşa katıldığı Belgrat Kuşatması'nın ardından Cezayir'e gitmiş ancak burada başarısını çekemeyenlerin muhalefetine karşı duramayacağını görünce İstanbul'a kaçmıştır. 1761 Nisan ayında kalyon kaptanı olarak Osmanlı donanmasına giren Hasan Paşa, 1762'de Riyale, 1766'da Patrona ve 1767'de de Kapudane rütbesine ulaştı. 1770 Çeşme Faciası öncesinde gösterdiği çaba üzerine Beylerbeyi sonrasında ki başarılarıyla da vezirlik verildi ve aynı yıl Kaptan-ı Derya oldu. 1774'de ikinci defa Kaptan-ı Derya olan Hasan Paşa bu görevi 15 yıl sürdürdü. III. Selim döneminde yaptığı sadrazamlığı sırasında uygulamalarından ötürü gaddar olmakla suçlanan Hasan Paşa Mart 1790'da Şumnu'da Sadrazam olarak görev yaparken vefat etti. Mahir Aydın, (1992), *Cezayirli Gazi Hasan Paşa, DİA, C. 7, s. 502.*

²⁵⁶ 1773 tarihinde açıldığı kabul edilen okulda Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa'nın 27 Recep 1211 (26 Ocak 1797) tarihli layihasına göre bir baş halife, bir alet muhafızı ve 10 öğrenci bulunmaktadır. Tek oda olan okul zamanla ihtiyacı karşılamadığından 1784 yılında Camialtı civarındaki yeni binasına taşınmış ve Osmanlı Devleti'nin Fransa'ya yakın olması nedeniyle Fransa elçiliğinden öğretmenler sağlanarak öğretim düzeyinin yükseltilmesine çalışılmıştır. Daha ayrıntılı bilgi için Bakınız; Fahri Çoker, (1994), *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara: s.120-123.

Bu okulda ayrıca Binbaşı Truguet ve Fransız elçiliğinde memur olan Tondo isimli iki Fransız da öğretmen olarak görevlendirilmişti.²⁵⁷ Bunların verdiği notlar tercümanlar tarafından çevrilerek öğrencilere veriliyor ve Türk denizciliği bu yeni adım için hazırlanıyordu. Ayrıca okulun öğretmen kadrosunda Gelenbevi İsmail Efendi ve Kasapbaşızade İbrahim gibi Türk öğretmenlerde vardı.²⁵⁸

Okulun açılmasıyla birlikte teorik eğitim görmeden yetişen alaylı denizcilerin yerini, Batılı anlayışta eğitim görmüş subaylar almaya başlamıştır. Bundan böyle hem tersanede gemi yapımında yeni yöntemleri öğrenecek talebeler, hem de gemileri komuta edecek kaptan ve subaylar bu okuldaki yetiştirilecekti. Başlangıçtaki kısıtlı imkânlarla senede 8-12 subay mezun eden okul, zamanla devletin buna zorunlu olmasının da etkisiyle mezun sayısını arttırmış ve okul Seyr-i Sefâin (Seyir ve Güvertecilik) ve Gemi İnşa bölümlerine ayrılmıştır. Seyr-i Sefâin 35 öğrenci, 2 kalfa (teknik öğretmen) ve 2 öğretmen (güvertecilik öğretmeni) ile toplamda 39 kişilikti. Gemi İnşa bölümünde ise 10 öğrenci bulunmaktaydı.²⁵⁹ Ancak bu gelişmeleri kendisi için tehlikeli bulan Rusya'nın girişimleri sonucu Fransa Kralı XVI. Louis, 1788'de Fransız öğretmenleri geri çağırdı. Bu karar karşısında Osmanlı hükümeti her ne kadar okulda eğitimi sürdürmeye çalışsa da istenilen sonuç alınamadı.

²⁵⁷ Ancak bir takım faydalarının yanı sıra bu yabancıların çoğu kendi devletleri adına çalışmaktaydı. Örneğin Tott'un İstanbul'daki gizli görevleri DİA makalesinde şöyle verilmiştir: "*Görevi Fransız hükümeti adına Türkçe öğrenme, Osmanlı İmparatorluğu'nun durumunu inceleme ve özellikle Kırım ile ilgili bilgi toplamaktı. Yine, 1767'de Kırım hakkında incelemelerde bulunmak ve Tatarlar'ı Ruslar'a karşı kıskırtmak amacıyla Fransız hükümeti tarafından Kırım Hanlığı'na konsolos olarak gönderildi. Burada bulunduğu sırada 1768'de patlak veren Osmanlı-Rus Savaşı'nın çıkmasında önemli rol oynadı. 1777'de Fransız hükümeti tarafından Akdeniz'deki Fransız ticaret merkezlerinin teftişine memur edildi. Asıl görevi ise Fransa hükümeti için Karadeniz, Ege, Suriye ve Mısır kıyı bölgeleriyle Boğazlar hakkında bilgi toplamak, Mısır'ın Fransa tarafından işgali halinde Süveyş dolaylarında gerekli topografik bilgileri elde etmek ve Memlûk beyleriyle anlaşma imkânlarını aramaktı. 1777-1778 yıllarında başta İskenderiye, Halep, İzmir, Selânik ve Tunus olmak üzere bütün Akdeniz sahillerini dolaştı ve Süveyş Kanalı'nın açılması konusunda incelemelerde bulundu.*" Geza David, (1992), BARON de TOTT, François, *DİA*, C.5, s. 83-84.

²⁵⁸ Osmanlı tercümanları Kırkor ve Mihran efendiler tarafından Türkçeye çevrilen Truguet'in notları "*Usûl-ü 'l Maârik fi Vech-i Tasnif-i Saf'ain-i Donanma*" adıyla 1782 yılında Fransız sefirinin yardımlarıyla Fransa elçiliği matbaasında basılmıştır. Gencer, a. g. t., s.xviii.

²⁵⁹ Okulun Seyr-i Sefâin bölümünü tamamlayan öğrenciler ilk olarak gemilerde verilen Jurnal Hocalığı (Güverte Zabıtlığı: Gemilerdeki tüm faaliyetleri belli bir usul ve nizam çerçevesinde gemi jurnallerine kaydeder.) sonra Çorba hocalığı, (Güverte Vardiya Amiri), daha sonra Baş hoca (Gemi II. Komutanı) ve ilgili sınavı başardıkları takdirde (Gemi Komutanı Sınavı) Gemi Komutanı olarak görevlendirilmekteydi. Gemi inşa bölümünü tamamlayanlar sırasıyla ikinci kalfa, (II. Çarkçı), Baş Kalfa (Baş çarkçı) ve Tersane Mimarlığı (Tersane Müdürü) görevlerine atanmaktaydı. Detaylı bilgi için bkz. Oran, a. g. t., s. 30- 32. ; Gencer, a. g. t., s. 67-68.

III. Selim döneminde çıkarılan 1804 Kanunnamesi ve Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa'nın gayretleriyle okul yeniden düzenlendi. Hüsrev Paşa döneminde Bahriye Mektebinden en iyi randımanın alınması ve eğitimin en az masrafla verilmesi temeli üzerine kurduğu yeni eğitim sisteminin amacı, hem teorik hem pratik eğitim almış uzman denizciler yetiştirmektir. Buna göre; okula kabul edilecek çocuklar 12 yaşın üstünde ve tercihen ailesi denizci olanlar arasından seçilecek ve kabul edilen çocuklara bir miktar maaş verilecekti.²⁶⁰

Ancak III. Selim ve reformcu arkadaşlarının bu çabaları; Napolyon'un Mısır'ı işgaliyle ıslahat karşıtlarının muhalefetlerini şiddetlendirerek halkı tahrik etmesi, Balkanlarda milliyetçilik akımının etkisinin hissedilmeye başlanması, Rus Savaşı ve Sekban-ı Cedid ordusunun henüz olgunlaşmamış olması gibi nedenlerle 1808 Kabakçı Mustafa İsyanı'yla yeniçerilerin ayaklanması sonucu başarıya ulaşamadı. Bahriye Mektebi de yeniden karanlık bir döneme girmiş oldu.

II. Mahmut döneminde Bahriye Mektebi için ilk ciddi adım 1824 yılında atıldı. 1808'den beri adeta kaderine terk edilmiş olan mektep bir medreseye dönüşmüş, öğrenciler kendi ihtiyaçları için okuldan uzaklaşmış ve dersler yapılamamıştı.²⁶¹ 1825 yılında Kaptan-ı Derya Hüsrev Paşa bir takrir hazırlayarak sadarete sunmuş ancak bir sene sonra, Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılması bu düzenlemelerin uygulanmasına imkan vermemişti. Bundan sonraki süreçte Tanzimat'ın ilanına kadar Bahriye Mektebi'ne gereken önemin verilmemesi Osmanlı Devleti'ni büyük sıkıntılarla karşı karşıya bırakacaktı.

1839 Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile tüm kurumlara Batılı modern usullerin getirilmesi benimsendi ve bu dönemde Avrupalıların kurum ve teknolojileri daha etkin bir şekilde Batılı uzmanlar eliyle devlet teşkilatlarına aktarılmaya çalışıldı. Sultan Abdülmecid devrinde topyekûn girişilen reform çalışmaları; yeniliklerin manasını kavramış, alanında uzmanlaşmış ve sahip olduğu bilgi birikimi ile yeri geldiğine halkı aydınlatabilecek adamların mevcudiyetiyle başarıya ulaşabilirdi. Bu aydınların bulunup, yetiştirileceği yer ise eğitim kurumlarıydı.²⁶² 1841'de bilgi birikimi ve deniz ihtisasıyla

²⁶⁰ Safvet, (1994), *Bahriyemiz Tarihinden Filasalar*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul: s 7.

²⁶¹ Gencer, a. g. t., s. 106.

²⁶² Ahmed Saib, a. g. e., s. xx1.

öne çıkan Çengelöglü Tahir Paşa'nın ikinci Kaptan-ı Deryalığı sırasında, Müşavir Paşa unvanı ile Bahriyeye Hizmet veren İngiliz Deniz Subayı Sir Baldwin Wake Walker'la²⁶³ ortak çabaları ve özellikle 1848 yılında Bahriye Mektebi Nazırlığına Patrona Mustafa Paşa'nın atanmasıyla Bahriye Mektebi'nde kısa zamanda kayda değer gelişmeler yaşanmış, Bahriye Mektebi, memleketin en ileri usuller ile öğretim yapan okulu haline gelmişti.²⁶⁴ 1853'te Bahriye Mektebi için İdadi sınıfları açılarak okula hazırlıklı öğrenciler alınmasına girişildi. Ancak eğitimde düşünülen ıslahatlarda en az askeri alandakiler kadar muhalefetle karşılaşmaktaydı. Bu yüzden ıslahatçılar ulemayı ürkütmemek için tedbirli davranıyor ve Avrupa usulünde kurdukları mekteplere bir takım medrese dersleri de ekleyerek ulemanın da onayını kazanıyorlardı. Bu mecburiyet çerçevesinde eğitimde hem eski hem yeni unsurlar bir arada verilmekteydi.²⁶⁵ Aslında eğitimde ikilik çıkaracak, birbirlerine muhalif iki ayrı yapı yerine iki anlayışında aynı kurum tarafından benimsenmesi doğru bir plân ve programla güzel sonuçlar verebilirdi. Ancak Sinop Baskını ve Girit İsyanı'nda yaşananlar gösterdi ki programlanmamış ve günü kurtarmaya yönelik kalan eğitim politikalarıyla Tanzimat reformcuları da uzun vadede neredeyse hiçbir ilerleme sağlayamamıştı.

Sultan Abdülaziz tahta geçtiğinde üzerinde durduğu en önemli hususun donanma olduğunu görmüştük. Dolayısıyla ıslahat yapılacak kurumlar arasında en önemlilerinden biride donanmanın idari ve askeri insan gücünü yetiştirmekle görevli olan Bahriye Mektebiydi. Bahriyenin ve Bahriye Mektebi'nin yeniden toparlanabilmesi için aslında izlenilebilecek iki temel yol vardı. Birincisi Avrupa'dan uzmanlar getirmek, ikincisi Avrupa'ya uzmanlaşması için talebe göndermek. Bahriye Mektebi'nin yetersizliğinin farkında olan Sultan ilk olarak bahriyede uygulanan eğitimin geliştirilmesi amacıyla bir komisyon kurduğunu belirtmiştir. Bu komisyon geçmişten beri uygulanan iki yöntemi de uygulamaya devam etmiştir. Ayrıca komisyon denizcilikte ileri olan Avrupalı devletlerin Deniz Harp Okulu müfredatlarını incelemiş, Sultana bir takım raporlar sunulmuş ve bu raporlarda sunulan tavsiyeler doğrultusunda

²⁶³ Bu çalışmaları sonrasına paşa ünvanı alan ve kendisine "Yaver Paşa" denilen Walker daha sonra patlak veren Mora İsyanı sırasında Türklere karşı savaşmış ve başarıları nedeniyle Yunanistan halaskarı nişanı (Redeemer of Greece) ile ödüllendirilmiştir. Bunda Osmanlı bahriyesini yakından tanınması ve eksiklerini çok iyi bilmesi mutlaka etkili olmuştur. Ali İhsan Gencer, (1977), *Özel Bahriye Mektepleri Hakkında Bir Genelge* (1851), *Türk Tarih Enstitüsü Dergisi*, S. 7-8, İstanbul: s. 414.

²⁶⁴ Fahri Çoker, (2013), *Deniz Harp Okulumuz*, Deniz Basımevi, 8. Baskı, İstanbul: I. Bölüm s. 14.

²⁶⁵ Ahmed Saib, a. g. e., s. xxı.

okulun müfredatı ve nitelikli denizcilerin yetiştirilmesi amacıyla öğrencilerde aranacak kriterler yeniden belirlenmiştir. Kayıt tarihleri belli bir zaman içine alınmış, alımlarda rüştiye diploması olması zorunluluğu getirilmiş, aileden denizci olanlara öncelik tanınması kararı alınmış ve gemi makinelerinin işletilmesi için ihtiyaç duyulan subayların yetiştirileceği *Buhar Sınıfı* kurulmuştur.²⁶⁶ Sultan Abdülaziz gelişen zırh ve buhar teknolojisinin yakalanması ve Osmanlı vapurlarındaki İngiliz personel tekelinin yıkılması arzusuyla bu sınıfların kurdurulmasını istemişti. 11 Temmuz 1868 tarihinde “*Tersane-i Âmire fabrikalarında imalat için mukaddema ihdâs olunan sanâyi bölükleri içinde perçinci sınıfı olmadığı cihetle vapur perçinlerini imalatı külli ma’âş ile istihdam olunmak da bulunan İngiliz ustalarına münhasır kalmış*” denilmek suretiyle İngilizlere yüksek maaşlarla yaptırılan bu iş için İngiliz ustaların refakatinde bir perçinci sınıfı açılmasına karar verilmiştir.²⁶⁷ 1869’da mektep nazırlığına atanan Eğinli Mehmed Said Paşa döneminde okulun ihtiyaç duyduğu küre, kitap vb. eğitim araç ve gereçleri temin edilmiş, öğrenci sayısı arttırılmış ve müfredatı oluşturan derslerde değişikliğe gidilerek okulun eğitim kalitesi yükselmişti. 1863’de müfredatta bulunan Rumca çıkarılmış, 1874’te Jimnastik dersi eklenmiş, 1876’da Torpido dersi konulmuş ve notlar hem teorik hem uygulama sınavları üzerinden verilmeye başlanmıştır.²⁶⁸

Tablo 2.10: Deniz Harp Okulu Arşivindeki Sınav Cetvellerine Göre 1869–1876 Yılları Arasında Mekteb-i Bahriye’de Sınıflara Göre Öğrenci Dağılımı

SINIFLAR	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
4	17 Kişi	30 Kişi	30 Kişi	22 Kişi	52 Kişi	33 Kişi	34 Kişi
3	30 Kişi	22 Kişi	22 Kişi	30 Kişi	33 Kişi	34 Kişi	35 Kişi
2	29 Kişi	31 Kişi	33 Kişi	34 Kişi	34 Kişi	35 Kişi	41 Kişi
1	30 Kişi	37 Kişi	27 Kişi	34 Kişi	37 Kişi	43 Kişi	42 Kişi

Kaynak: Erdoğan Oran, (2012), “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti”, Doktora Tezi, *Hacettepe Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Ankara: s. 66.

²⁶⁶ Oran, a. g. t., s. 65.

²⁶⁷ BOA, A. MKT. MHM, NO: 413-8.

²⁶⁸ Mustafa Şanal ve Timur Demir, (2012), Heybeliada Bahriye Mektebi ve Türk Eğitim Tarihindeki Yeri, *Bellekten*, TTK, .C.LXXVI, S: 275, Ankara: s. 181-183.

Sultan Abdülaziz yukarıda tafsilatıyla üzerinde durduğumuz devletin mali durumu sıkıntılı olmasına rağmen kurmak istediği güçlü donanma için hiçbir masraftan kaçınmıyor, İhtiyaç duyulan silah, donanım ve mühimmatın temininde olduğu gibi bunların kullanımı ve yönetimi noktasında gerekli olan personelin eğitimleri için ne gerekiyorsa yapılması adına yoğun bir çaba harcıyordu. Zaten donanmanın asıl sıkıntısı maddi varlıklar değil, bilgi ve tecrübe sahibi yani sevk ve idareyi sağlayacak yeterlilikte subayların bulunmamasıydı. Dolayısıyla artık değişken, riskli deniz şartlarıyla mücadele edecek olan bu deniz subaylarının seçiminde hassasiyet gösteriliyor, üst düzey teknik ve teorik bilgi alımı için yeterli, karşılaşacakları olağan dışı olaylara karşı hazırlıklı ve soğukkanlı davranabilecek kişiler tercih ediliyordu. Bu doğrultuda teorik bilginin okul döneminde pratiğe dökülmesi amacıyla Nevid-i Fütuh isimli gemi 1864 tarihinde Bahriye Mektebi'nde eğitim gören öğrencilerin uygulamalı deniz eğitimi görebilmeleri için okula tahsis ediliyordu.²⁶⁹ Deniz Müzesi arşivinde 1867 tarihli bir yazıda:

- 1 *Bahriye Mektebi (Deniz Subay Okulu) tahsil sistemi yoluna koyulmalıdır.*
- 2 *Deniz erlik süresi altı yıla çıkarılmalıdır.*
- 3 *Deniz erleri kıyı tahkimatından geri alınmalıdır*
- 4 *Deniz kuvvetleri hizmetine 16-19 yaşında olan gençler alınmalıdır.*
- 5 *İhtiyat sınıfı ve bu arada kömürücü (ateşçi olacak) sınıfı olarak özel bir er sınıfı icat edilmelidir.*
- 6 *Bahriye Mektebi'nde öğrenim süresi üç ya da dört yıl olmalıdır.*
- 7 *Okuldan sonra öğrenciler tatbiki eğitim yapmaları için bir eğitim gemisinde tatbiki eğitim yapmalıdır.*
- 8 *Nüvey-i Futuh gemisi top atış idare gemisi olarak Bahriye Mektebi emrine verilmelidir.*
- 9 *Öğretici olarak İngiltere'den üç tane uzman subay getirilmelidir.*²⁷⁰

şeklindeki maddelerle yerli deniz subayı ihtiyacına çare bulmaya çalışılmış, 7.ve 8. maddede sunulan öneri için Hüdavendigâr Firkateyni²⁷¹ okul gemisi yapılmış, 9.

²⁶⁹ Nevid-i Fütuh gemisinde öğrencilerin öncelikle fırtınalı ve yüksek dalgalı denizlere alışması sağlanmış, müteakiben çeşitli deniz eğitimleri icra edilmiştir. Marmara Denizinde yapılan uygulamalı deniz eğitimlerinde, gemide bulunan çeşitli sistemler devre dışı bırakılarak gemilerin seyirdeki arızalarına yeni subay adaylarının reaksiyon göstermesi beklenmiştir. Böylece genç subay adaylarına (arıza yaptırılarak devre dışı sistemin yarattığı zaafiyete), alternatif sistemleri kullanmaları öğretilmiştir. Oran, a. g. t., s. 68-69. ; Okulda öğrenilen teorik bilginin pratiğe dökülmesiyle ilgili bu uygulamaya 28 Mayıs 1864 (21 Zil-hicce 1280) tarihli Ceride-i Askeriyye Gazetesi'nde de yer verilmiştir. Ayın ve Göksu, a. g. m., s. 826.

²⁷⁰ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 72-73.

maddedeki öneriyi ise devlet temelde zaten uzun zamandan beri uygulamaktaydı. Bu konuda Amiral Woods anılarında İngiltere’de makinistlik eğitimi gören Türklerin sayıları artmış olmakla birlikte, hala Türk gemilerinin çoğunun baş çarkçılarının İngiliz olduğunu yazmaktaydı.²⁷² Bu dönemde de İngiltere’ye gönderilen öğrenci sayılarına baktığımızda durumun neden böyle olduğu anlaşılmaktadır. Sultan Abdülaziz tahta çıktığı dönemde İngiltere’ye eğitim için gönderilmiş öğrenci sayısı 25’ti. 1864 yılında gönderilen sayı ise 17’idi. Bu sayılar tek bahriye mektebi olan ve oldukça uzun kıyılara sahip Osmanlı bahriyesi için ihtiyacı karşılamaya asla yetmeyecek sayılardı. Bu 17 öğrencinin tamamı gemi inşa eğitimi için İngiltere’ye yollanmışlardı. Dört yıl beklendikten sonra 6 subay daha gönderilmiş, bunlar İngiliz zırhlı gemilerinde iki buçuk yıl eğitim gördükten sonra yurda dönmüşlerdi. Şunu da belirtmek gerekir ki, bu altı subay önemli bir görevi yerine getirmiş ve dışarı çıkarılması yasak olan İngiliz deniz harp usulleri hakkındaki gizli işlem ve usulleri topladıkları bilgileri üç adet kitap haline getirerek Bahriye Meclisine sunmuşlardır.²⁷³

Eğitimdeki bu uygulamalar bir devlet politikası olarak kabul edilmiş ve bahriyenin sadece askeri değil sivil alanına da kaydırılmıştır. 1867 yılında kurulan Bahriye Nezareti aldığı kararla aynı yıl Heybeliada Bahriye Mektebi binasının genişletilmesi işine girişmiş bu okulda birde *Ticaret-i Bahriye Kaptan Mektebi* adıyla sivil bir kaptan okulu teşkil edilmiştir. Bahriye Mektebi Nazırı Said Paşa döneminde 1868’de okulun tedrisatıyla ilgili bir nizamname çıkarılmıştır.²⁷⁴

1868’de İngiltere’de eğitim görmüş ve geniş bir denizcilik anlayışına sahip Bahriye Nazırı Said Paşa Bahriye Mektebinin başına atanmıştır. Araç-gereç anlamında okul için yoğun bir çalışma içine giren Said Paşa 1869’da bu donanımı geniş ölçüde

²⁷¹ Süleyman Nutki Bey hatıratında bu talim gemisinde yaptığı tatbikat yolculuğunda derslerin aynen sürdüğünü yazmıştır. Şanal ve Demir, a. g. m., s. 189.

²⁷² Woods, a. g. e., s. 152-153.

²⁷³ Gençoğlu, a. g. m., s. 617-618. ; 9 Nisan 1864 (2 Zil-ka’de 1280) tarihli Ceride-i Askeriyye Gazetesi’nde verilen haberde tersanede görev yapacak 16 talebe ve Mekteb-i Bahriye’de öğretmenlik yapacak 2 talebe gönderildiği bilgisi yer almıştır. “İngiltere’ye sipariş olunan zırhlı gemilerin yapımı devam ederken bunların Osmanlı ülkesinde de inşa ve imalini gerçekleştirmek için gereken usta ve işçilerin yetiştirilmesi için girişimlerde bulunulduğu bildirilmektedir. Cerideye göre, bu amaçla İngiltere’de yapımı devam eden zırhlı gemilerin inşalarının bitimine kadar imalatını görmek ve bir nevi staj yapmak üzere oraya öğrenci gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Edindikleri bilgileri döndükten sonra Tersane-i Amîre’de icap edenlere öğretecek ve Tersane-i Amîre fabrikalarına yerleştirilecek on altı kişi ile, İngiltere mekteplerinde hocalığa dair bilim ve malumatı tahsil ederek daha sonra Mekteb-i Bahriyye-i Şahâne’de istihdam olunacak iki nefer İngiltere’ye gönderilmiştir. Ayın ve Göksu, a. g. m., s. 826.

²⁷⁴ BOA, İ. DUİT, NO: 185- 84.

sağlamış 1870’de ise öğrencilerin uygulamalı eğitimlerini sağlamak üzere yukarıda değindiğimiz Hüdavendigar namındaki fırkateyni öğrencilere tahsis ettirmiştir. Tatbikat dersleri için Londra’dan iki adet Akdeniz haritası getirilmesi talep edilmiştir.²⁷⁵ Yine 1869’da devletin eğitim politikasının esasları ve eğitim sisteminin derece ve sınırlarının tespit edildiği *Maarif-i Umumiye Nizamnamesi* ile yeni okullar açılmış bu okullardan biride Kaptan ve Çarkçı Okulu olmuştur.²⁷⁶ Bu okulun ilk nüvesi olarak açılan sınıfa dair 5 Haziran 1864 (29 Zil-hicce 1280) tarihli Ceride-i Askeriyye gazetesinde yayınlanan haberde;

"Saltanat-ı seniyye sefayin-i ticariyyesi kapudanlarından saye-i maarif-vaye-i cenab-ı mülükânede istikmal-i malumat eylemeleri için arzu ve istek edenlere fünun-ı bahriyye tedris olunmak üzere bahriyye kışla-i hümayûnunda bir dersane tanzîmiyle zâbitân-ı bahriyyeden muallim ta'yîni ve mûmâ-ileyhim kapudanlara mukaddema bahriyye meclisinden verilmiş olan tasdiknâmelerin ahz ve istirdadıyla bil-ımtihan usûl-i cedide vecihle müceddeden şehadetnâmeler itası husûsuna irade-i seniyye-i cenab-ı Padişahinin tüccar ve tebba-i Devlet-i Aliyyeleri hakkında ber-kemal olan latif ve inayet-i celile-i şehriyarilerinin eser-i celil bulunmuş olmasıyla teşekkürün ilan kılınmıştır."

denilerek sınıfın açıldığı halka duyurulmuştur.²⁷⁷ Bahsedilen bu sistemli eğitim uygulamaları ve yenilikler üzerine Bahriye Mektebi’nin prestiji artmış, buda öğrenci mevcuduna yansımıştır. Bunun yanı sıra müfredat ve okutulan derslerde de değişiklikler yapılmıştır.²⁷⁸

Yapılan bu değişikliklerin sonuçları hızlıca değerlendirilmiş ve olumsuz neticelendiği düşünülen uygulamalar kısa zamanda terk edilmiştir. Örneğin 1875 yılında

²⁷⁵ İngiltere’den küre, harita, kitap gibi bazı önemli ders araç gereç ve eğitim yardımcıları sağlanmış, Hüdavendigar’ın tahsisıyla öğrencilerinin seyir, topçuluk, buhar gibi hususlarda uygulamalı eğitim yapmalarına imkân tanınmış, Akdeniz’de gezdirilecek öğrencilerin, süvarilerin, öğretmenlerin ve subayların seyir sırasında uğrayacakları yerlerde nasıl davranmaları gerektiği, denizcilik, askerlik ve eğitimle ilgili hususlarda hangi noktalara özen gösterileceğini anlatan çok kapsamlı bir nizamname hazırlanmıştır. Oran, a. g. t., s. 70. ; Şanal ve Demir, a. g. m., s. 188.

²⁷⁶ Bu nizamnameyle “Sıbyan okulları ıslah edilmeye çalışılırken, idadiler çoğaltılıp, vilayet merkezlerinde de birer sultani kurulması kararlaştırıldı. İlk defa İstanbul’da Fransız dilinde öğretim yapmak üzere Galatasaray Sultanisi kuruldu. Dar-ül Fünûn kurulsa da bu okul daimi bir hal alamadı. Mekteb-i Mülkiye, Tıbbiye, Eczacı Okulu, Kaptan ve Çarkçı Okulu, Mühendis Okulu, Kız Öğretmen Okulu ve Sanat Okulları açıldı.” Ahmed Saib, a. g. e., s. 21-22.

²⁷⁷ Ayın ve Göksu, a. g. m., s. 826.

²⁷⁸ 13 Temmuz 1873 tarihinde Mekteb-i Bahriyenin öğrenci sayısı 72 kişinin katılımıyla 368’e çıkmış, 26 Ekim 1873’de Bahriye Mektebi öğrencilerinden doktor yetiştirmek üzere Tıbbiye Mektebi’ne kontenjan ayrılmıştır. Fransızca, Mayın Silahının Tanıtılması, Kovanlar ve Torpido Fenni, Astronomik Seyri Sefer Usulleri gibi dersler konulmuştur. 1874 tarihinde Harbiye Mektebi’nde olduğu gibi Bahriye Mektebi kütüphanesinde de kitap sayısı arttırılmıştır. Oran, a. g. t., s. 70.

okul alt birimleriyle Galata'daki *Umum Mekteb-i İdadiyesi*'ne nakil olunmuş fakat randıman alınamayınca 1878'de tekrar Heybeliada'ya taşınmıştır. Öte yandan 1875'te iki kez olmak üzere okulun eğitim-öğretim süresi ve müfredatının ele alındığı birer komisyon oluşturularak eğitim süresi yeniden belirlenmiş ve müfredatta değişikliklere gidilmiştir. Buna göre Bahriye Okulu, 4 yıl idadi (lise), 3 yıl harbiye, 2 yıl da denizde uygulamalı eğitim olmak üzere 9 yılı kapsayan (teorik ve uygulamalı eğitim veren) bir okul halini almıştır. 1874 senesinde idadi sınıflarına altyapı oluşturması için Kasımpaşa'da *Mekteb-i Rüşdiye-i Bahri* isimli bir ortaokul açılmıştır.²⁷⁹

Yine eksikliğin görüldüğü bazı alanlarda da yeniliklere gidilmiştir. Özellikle okula alınacak öğrencilerin nitelikleri ile ilgili birden çok nizamnameler çıkarılmıştır. 1860'ta ve 1876'da öğrencilerin yaş aralığının 13-16 olacağı ve bu çocuklarında rüştiye mezunu olmaları şartları getirilmiştir.²⁸⁰ Ayrıca donanmada oluşan kâtip sıkıntısının giderilmesi için okulda *Menşe-i Küttap* namıyla bir bölüm ihdas edilmiş, uygulamalı eğitim için 1874'te *Muhibb-i Sürur* isimli gemi tahsis edilmiş ve bu gemiyle talim gemisi yolculuğu Hint okyanusuna kadar uzatılmış, rüştiye bölümü mezunlarına Bahriye Mektebi'ne gitmeden 2 yıl ek eğitimle mülazım olma imkânı tanınarak bunların tersane ve donanmada kâtiplik yapmaları sağlanmıştır.²⁸¹

Donanma modernizasyonu hususunda bütçeden bahriyenin askeri kanadına önemli paylar ayrılırken maalesef eğitim konusunda yeterli önem gösterilmemişti. 1861'den itibaren bazı yıllarda Osmanlı Devleti bütçesinden eğitim ve bahriye alanlarına yapılan harcamalara baktığımızda eğitime ayrılan bütçenin arttığını ancak modernizasyon için büyük önem taşıyan bu alanın yeteri kadar desteklenmediğini görüyoruz. Üstelik aşağıdaki tabloda verilen veriler Osmanlı Devleti'nin tüm alanlarda verdiği eğitim hizmeti giderlerine aittir. Şayet gemi temini ve tersaneler için yapılan harcamalar orantılı bir şekilde bu unsurları komuta edecek ve işletecek birimlere de ayrılmış olsaydı hem yaşanan isyanlarda hem de I. Dünya Savaşı'na gelindiğinde Osmanlı deniz kuvvetleri çok daha donanımlı bir hale gelmiş olacaktı.

²⁷⁹ Şanal ve Demir, a. g. m., s. 174. ; Oran, a. g. t., s. 70-71.

²⁸⁰ Şanal ve Demir, a. g. m., s. 173.

²⁸¹ Oran, a. g. t., s. 71.

Tablo 2.11: Eğitim ve Bahriye Harcamaları Karşılaştırması

Yıl	Bahriye(kuruş)	Maarif-i Umumiye(kuruş)
1860- 1861 Harcamaları	57.954. 214	2.324.808
1861-1862 Harcamaları	71. 254.252	2.467.842
1863-1864 Harcamaları	105.178.679	4.715.036
1869-1870 Harcamaları	107.632.500	7.935.500
1873-1874 Harcamaları	125.000.000	9.281.000
1875-1876 Harcamaları	80.000.000	12.705.500
Toplam	547.019.645	39.429.686

Kaynak: Fatih Sefa Topçu, (2014), “Sultan Abdülaziz Döneminde Yaşanan Mali Bunalım ve Uygulanan Mali Reformlar (1861-1876)”, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniv. Sosyal Bil. Enst. Ankara: s.72-122

Sultan Abdülaziz’in tüm çabalarına ve Bahriye Mektebi’nin vermiş olduğu hızlı semereye rağmen derin buhranlar içindeki devletin donanmasını toparlamaya bu okullarda kâfi gelmemişi. Mektebin talebe ihtiyacını temin edecek alt yapı hiçbir zaman kurulamadığı gibi beklenen iyileşme de hiçbir zaman sağlanamamıştı. Yalnızca okul için ihtiyaç duyulan öğretici ihtiyacı giderilebilmişti. Nitekim 1866’da patlak veren Girit İsyanı sırasında birkaç Yunan gemisi Osmanlı savaş gemilerini berbat bir duruma düşürmüştü. Bu sırada Osmanlı donanmasında eksik olan ne vasıta, ne asker, ne de mürettebattı. Eksik olan bilgi ve tecrübeydi. Yani sevk ve idareyi sağlayacak yeterlilikte subayları bulunmamaktaydı. Zira söz konusu isyan sırasında, bir Türk gemi süvarisi Portsait limanını, bir diğeri de Yafa limanını aradıkları halde bulamamışlardı. Bu yönden Osmanlı denizcileri hala, XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Baron de Tott’un Mühendishane-i Bahr-i Hümayunu kurduğu sıradaki seviyede idiler. Heybeliada’daki mektebin kadrosu çağın ihtiyaçlarına göre zayıf ve idaresi genel anlamda yetersizdi. Öyle ki, Yunan İsyanı sonrasında deniz erlerinin Müslüman olma prensibi kabul edilmiş olmasına rağmen tüm bu yetersizlikten ötürü ticaret gemilerinde çalışmış olan Rum mürettebattan da faydalanmak zorunda kalınmıştı.²⁸²

2.4.2.4.1. Bahriye Mektebi İçin Kullanılan Yerleşkeler

Baron de Tott’un Haliç tersanesi yakınlarında açtığı okul binası zamanla yetersiz kalmış bunun üzerine 1782’de Tersane zindanının yanında bugün Camialtı denen yerde birkaç odalı bir mühendishane inşa edilmiştir. 1821 tarihinde meydana

²⁸² Karal, a. g. e., C. VII, s. 192.

gelen Kasımpaşa yangınında mühendishane yanmış ve mektep önce Emin Köşkü, Çorlulu Ali Paşa Camii gibi binalara nakledilmiş, ardından Parmakkapı yakınlarında bulunan Errehane'ye (bıçkı mağazasına) nakledilmiş ve buraya bazı tadilatlar yapılarak iş görecek kadar bir okul haline sokulmuştur.²⁸³ Ancak buranın yetersizliği Divanhane ziyareti sırasında padişaha bildirilmiş ve Gazi Hasan Paşa konağı satın alınıp burada 400 öğrenci alacak yeni bir okul inşasına başlanmıştır. Öğrenciler ise yeni binanın inşası bitinceye kadar eğitimin devam edilebilmesi için Heybeliada'daki Levent Kışlası'na taşınmıştır.²⁸⁴ Fakat yeni yapılan bina gittikçe genişleyen mektebi içine alacak kapasitede olmadığından Heybeliada'daki okul onarılarak okul burada eğitime devam etmiştir. Bahriye mektebinin Heybeliada'ya nakli işlemi 1834 senesinde başlamış ve 1852 senesinde tamamlanmıştır. 1838 tarihinde Heybeliada'da yeniden inşa edilen binada talebeler öğrenim görmeye başlamışlardır.²⁸⁵ Bina talebeler için 34 odaya sahipti. 30 yataklı bir hastanesi, eczanesi, matbaası, mücellithanesi ve büyük bir kütüphanesi bulunmaktaydı. Zamanla yeni ilaveler yapılarak okulun fiziki birimleri arttırılmıştır.²⁸⁶

2.4.2.4.2. Kaptan ve Çarkçı Mektepleri

Sultan Abdülaziz tahta çıktığında Osmanlı Devleti'nin tek denizcilik okulu Heybeliada'daki Mekteb-i Bahri okuluydu. Bu okul da askeri amaçlı eğitim veriyordu. Yani sivil kaptanlar ve çarkçılar çoğunlukla kendi kendilerini yetiştirmek zorundaydılar.²⁸⁷ Osmanlı ticaret filosunun kaptanları ve çarkçılarının önemli bir kısmını da yukarıda belirttiğimiz üzere Rumlar teşkil ediyordu. Dahası 1830'da müstakil bir Yunan devletinin kurulmasıyla da bu Rumların sayısı oldukça azalmıştı. Makineleşme ve buharlı gemilerin üretilmesiyle de kaptanlık artık pratik bilgiyle yürütülemeyecek, bu teknik cihazlarla donatılmış araçları idare edebilmek için bilimsel olarak da yeterlilik gerektiren bir meslek halini almıştı. Bu durumu suistimal etmek isteyen ve bunun için ehliyeti olmayan bazı kişilerin Akdeniz'in çeşitli noktalarında

²⁸³ Şanal ve Demir, a. g. m., s. 170.

²⁸⁴ Emin Yakıtal, (1999) , Bahriye Mektebi, DİA, C.IV, Ankara: s. 509- 511.

²⁸⁵ Gencer, a. g. t., s. 107.

²⁸⁶ Şanal ve Demir, a. g. m., s. 170-172.

²⁸⁷ Osmanlı Devleti'nde ilk resmi sivil kaptanlık okulu kayıtlarına 1848 tarihinde rastlanmıştır. Okulda eğitim veren Ali Çelebizade Mehmet Efendi bu görev için Tersane-i Âmire'de sınava tabi tutulmuş ve Kaptanlık makamı tarafından kendisine ikamet ettiği Sakız Adası'nda okul açma izni verilmiştir. Karakaya, a. g. e., s. 25-26.

bahriye okulları açtığıının ihbar edilmesi üzerine devlet bazı kararlar alarak izinsiz bu tür okulların açılmasını yasaklamıştır.²⁸⁸

Hem bu ihtiyaçlar hem de Sultan Abdülaziz'in deniz gücüne gösterdiği büyük alaka neticesinde ilk olarak 1870'te, Galata'da Arap Camiinin avlusunda geçici olarak bir Kaptan Mektebi kurulmuştur. Daha sonra İstanbul'da Heybeliada'daki Bahriye Mektebinin içinde yatılı bir kaptan mektebi, ayrıca Azapkapısının'da bu mektebin yatısız bir şubesi de açılmıştır. Deniz müzesi arşivindeki 1867 tarihli tavsiye yazısının 6. maddesindeki öneriye uygun şekilde, Yatılı Kaptan Mektebi'nin öğretim süresi dört yıl olarak belirlenmiştir. Rüştüye tahsili görmüş olanlar bu okula alınmaktaydı. Yatısız Kaptan Mektebi'ne gelince, buraya, fiilen kaptanlık etmekte olan kimseler alınmakta ve kendilerine gerekli bilgiler verilmekteydi. Bu sebeptendir ki bu mektebin öğretimi daha ziyade kurs şeklinde teşkilatlandırılmıştı.²⁸⁹

2.5. YABANCI DANIŞMANLAR

2.5.1. Modernizasyonda Görevlendirilmiş Yabancı Danışmanların Yaptıkları ve Yapamadıkları

Osmanlı Devleti'nde yabancı uzmanlar aslında Müslüman olmaları şartı ile klasik dönemlerde dahi kullanılmış olmakla birlikte 1770 Çeşme Faciası sonrası donanmadaki yerleri önem kazanmıştır. Faciada Osmanlı donanmasının yıkılması üzerine Sultan III. Mustafa ve donanmanın başındaki saraylı vezirler donanma personelinin yetersiz olduğu düşüncesine kapılmışlardı. Bunun üzerine Osmanlı devlet adamları yapılacak askeri ıslahatlarda yönlerini bahriyeye döndüler.²⁹⁰ Oysa asıl kusurlu olanlar üst kademedeki sevk ve idareden sorumlu makamlardı. Bu kişiler ise hatanın kendilerinin uyguladığı yanlış idareden değil, donanma personelinin yetersizliğinden kaynaklandığı iddiasındaydılar. Gerçi donanmadaki alt düzey personel çağın deniz fennine sahip değildi fakat personelin bu durumda olmasının müsebbipleri de yine bu konuya gereken ihtimamı göstermemiş olan yöneticilerdi. Üstelik bu denizci mürettebat

²⁸⁸ Gencer, (Mektep) a. g. m., s. 415-416.

²⁸⁹ Karal, a. g. e., s. 209. ; Karakaya, a. g. e., s. 26-27.

²⁹⁰ Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa gemi inşa teknolojisinin yakalanması ve Sadrazam Halil Hamid Paşa eğitilmiş bahriyeli yetiştirilmesi için eğitim alanında kayda değer yenilikler yapmışlardır. İdris Bostan, (1994), Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü, *Tarih Dergisi*, İstanbul: s. 177. ; Oran, a. g. t., s. 32.

kıt kaynaklar içinde son derece azimle çalışmaktaydı. Bunun açık ifadelerini aşağıda üzerinde duracağımız üzere Avrupa'dan Osmanlı donanmasına danışmanlık ve askeri komuta için gelmiş olan müşavirlerin anılarında okumak mümkün olduğu gibi siyasi tarih kaynaklarında da yaşanan hezimetlerin altında yine karar mekanizmalarında ki şahısların aldıkları yanlış kararlardan bahsedilmekteydi.

İşte bu sıralarda (1770-1784) İstanbul'da bulunan Fransız uzman Bonneval Osmanlı bahriyesi için bir rapor hazırlamış,²⁹¹ Boron de Tott Bahriye Mektebi'nin temelini atmış; böylece Osmanlı Devleti bünyesindeki gün geçtikçe artacak Avrupalı yabancı müşavir furyası resmen başlamıştı.

Bahriyede yabancı uzmanların Tersane-i Âmire'de gemi inşa teknolojisi uzmanları, Mekteb-i Bahriyede Seyr-i Sefain eğitimcileri ve donanmada askeri yetkililer olarak üç alanda istihdam edildiklerini görüyoruz. Bunlardan gemi teknolojisi ve seyr-i safain uzmanları yerli denizci yetiştirilmesi konusunda büyük öneme sahip olmalarının yanı sıra Osmanlı donanmasını ekonomik bakımdan ülkelerine bağımlı kılabiliyorlardı. Askeri danışmanlar veya yetkililerden çoğunun ise böyle bir etkileri yoktu. Bunlar kendilerine verilen askeri görevleri başaramazlarsa makam ve yetkilerini kaybedeceklerdi. Fakat bunlarda buldukları mevkilerin sağladığı geniş bilgi sahası sayesinde Osmanlı Devleti hakkında devletlerine bilgi sağlayabiliyorlardı.

Bahriyenin başına gelen 1770 ve 1827 yıllarındaki (gemilerdeki personelin yetersizliğine yorulan ancak vezirlerin kifayetsizliğinin bir sonucu olarak meydana gelen) facialar Türk denizcilik kültürünün de felaketi olmuştu.²⁹² Artık istenilse de yerli unsurlarla kolayca deniz gücü meydana getirmek mümkün olmayacaktı. Sadece donanmanın acil gerekli olduğu zamanlarda donanmaya ilgi gösteren devlet adamları, bu dar zamanlarda ise işlerin çabuk ilerlemesi umuduyla yabancı müşavirlerden medet umacaklardı. Zira facialar sırasında meydana gelen can kayıplarında yerli subaylar ve teknik personelde kaybedilmişti. Donanmanın yeniden ihyası için tek yol Batılı uzmanlardan faydalanmak olarak görülüyordu. Tabi burada şuna açıklık getirmek

²⁹¹ Bonneval ayrıca kendi hükümetine yolladığı raporunda; "*Donanma yönetiminde zaafiyetler olduğu, personelin eğitim seviyesinin son derece yetersiz olduğunu yazmıştı. Ayrıca gemi komutanlarının işinin ehli olmadığı, gemilerin yeni olmasına rağmen bakımsızlıktan dolayı hızla çürüdüğü ve hizmet dışına ayrıldığını belirtmiştir.*" Nejat Tarakçı, (2009), *Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri*, 1. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul: s. 226-228. ; Bostan, (Yabancı), a. g. m., s. .178 ; Oran, a. g. t., s. 32.

²⁹² Gencer, a. g. t., s. 97.

gerekir ki, başlangıçta donanma için görev verilen yabancı uzmanlar sanıldığı üzere Osmanlı Devleti tarafından sefaretlere müracaat edilerek temin edilmemişti. Bu kişiler daha çok bir şekilde Osmanlı ülkesine yolu düşen yabancılardı. Bu hakikati hem bu danışmanların yazmış oldukları anılarından hem de istihdamlarını konu edinen tespit ettiğimiz arşiv belgelerinden görmekteyiz. Bunların kendi devletleri nezdindeki önemleri ise ancak Osmanlı Devleti'nde görev almalarıyla oluşacaktı.²⁹³

Sultan III. Selim döneminde Baron de Tott dışında da birçok yabancı uzmanın Osmanlı bahriyesinde görev aldığını görüyoruz. Bunlar arasında Fransız, İngiliz, İsveç, İspanyol ve Avusturyalılar gibi farklı milletlerden birçok danışmandan kaynaklarda ve belgelerde söz edilmiştir.²⁹⁴ Nihayetinde bu uzman mühendis ve subaylar başta yeni gemi inşa ve suya indirme teknikleri olmak üzere, kuru havuz inşası, icat edilen alet edevatın yerli türlerinin üretimi gibi birçok konuda Osmanlı bahriyesine katkı sunmuşlardı. Ayrıca Sultan III. Selim'in uyguladığı yüksek ücret karşılığı sağlanan nitelikli eleman politikası İstanbul'u yabancı uzmanlar için cazibe merkezi haline getirmiş ve bu bol seçenekli ortamda liyakatli kişileri tercih edebilme fırsatı doğmuştur.

Sultan II. Mahmut döneminde Avrupa ile bozulan ilişkiler İngiltere'ye karşı galibiyet elde etmiş olan Amerika ile Osmanlı arasında bir işbirliğine zemin hazırlamıştır. İki hükümet arasında yapılan anlaşma Amerikan Meclisi tarafından reddedilince Amerikan hükümeti bu anlaşmanın gayrı resmi olarak uygulanmasını teklif etmiş, bunun üzerine ABD'den Osmanlı donanmasına büyük yararlılıklar gösteren birçok uzman gönderilmiştir. Bunlar arasında Henri Eckfor, Foster Rhodes gibi mühendisler bulunmaktaydı. Ancak küçük hesaplar peşinde koşan Osmanlı devlet adamları bu kişileri küstürmüş ve bu fırsattan faydalanılamamıştır.²⁹⁵ Buna rağmen yine 1830-1839 yıllarında Amerikalı danışmanların katkılarıyla modern gemi sanayisi

²⁹³ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 117- 120. ; Örneğin Baron de Tott İstanbul'a Türkçe öğrenmek niyetiyle gelmişti. Tott, önce Osmanlıya ardından da Fransa'ya sığınmış bir Macar asilzadesinin oğluydu. 1754'te Fransa'da teğmen olan Tott, ertesi yıl İstanbul'a elçi olarak atanan eniştesi Vergennes'in sekreteri olarak 1755'te İstanbul'a geldi. 1763'te geri çağrılan Tott, 1767'de savaş döneminde Kırım Hanlığı'na konsolos olarak gönderildi. 1769'da Kırım'dan ayrılarak tekrar İstanbul'a geldi ve Osmanlı hükümeti tarafından Ruslara karşı başta Çanakkale olmak üzere çeşitli yerlerde görevlendirildi. David, a. g. m., s. 83-84.

²⁹⁴ Dönemin diğer önemli Fransız mühendis, teknisyen/mimarları ve faaliyet alanları için bknz: Oran, a. g. t., s. 41- 42.

²⁹⁵ Gencer, a. g. t., s. 115.

yakından takip edilmiş, hareket makineleri dışında tüm gemi aksamalarının Türk tersanelerinde üretimi mümkün olmuştur.

Sultan Abdülaziz dönemi öncesinde donanma hususunda görev verilen önemli isimlerden biri de Sir Baldwin Wake Walker adında İngiliz bir Albay olmuş, ancak Walker Osmanlı denizcilerinin disipline edilmesinin mümkün olmadığını düşünerek ülkesine geri dönmüştü. Bunun üzerine 1850 yılında Adolphe Slade ve ardından da Kırım Savaşı sırasında Amiral Hobart'a, en son olarak da Amiral Woods'a Osmanlı donanmasında önemli mevkiler verilmiş ve yabancı danışmanlar furyası bir hayli genişlemiştir.²⁹⁶

Sultan Abdülaziz döneminde yabancı danışman istihdamındaki talep durumunun değiştiğini ve daha öncesinde devlet tarafından sınırlı şekilde yapılan Avrupa'dan yabancı danışman taleplerinin yaygın şekilde yapılmaya başladığını görüyoruz. 5 Ağustos 1862 tarihine ait arşiv belgesinde Mister Honoyud isimli bir İngiliz mühendisinin, bugünkü "Yarbaylık" rütbesi verilerek iki yıllık bir kontratla zırhlı gemi inşasında görevlendirilmek üzere istihdam edildiğini görmekteyiz; "*Müceddeden zırhlı sefine inşa ettirilmek ve safain-i mevcudeden kabil olanlarını dahi o hey'ete tebdil ve tahvil etmek üzere İngiltere canibinden bir malumatlı mühendisin bu tarafa irsali mukaddema ba irade-i seniyye Londıra sefaret-i seniyyesine işar olunmuş idi.*"²⁹⁷ Bu döneme ait benzer talep kayıtlarından Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bulmak mümkündür.

Yine Sultan Abdülaziz'in 1867'de Avrupa'ya yaptığı seyahat sırasında İngilizlerle yaptığı görüşmede Türkiye'ye bir İngiliz filonun gönderilmesiyle ilgili bir anlaşmaya varılmıştı. Ancak Girit İsyanı'nın patlak vermesiyle bu filonun gönderilmesi askıya alınmış, ardından Osmanlı hükümeti filo fikrinden vazgeçerek İngilizlerden seyir ve topçuluk alanında eğitimciler talep edilmiştir.²⁹⁸ Ancak ister Osmanlı Devleti, ister müşavirler talep etsin Osmanlı bahriyesindeki sıkıntıların giderilmesinde yabancı uzmanlardan alınan yardımla başarı sağlanamıyordu. Zira ileride daha net göreceğimiz

²⁹⁶ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 119- 120. ; Çoker, a. g. e., s. 14-15.

²⁹⁷ BOA, İ. DH, NO: 494-33548.

²⁹⁸ Woods, a. g. e., s. 59-60. ; Bu kararlar artık Osmanlı donanmasındaki reformun Avrupa'dan esinlenerek üretilecek yeni fikirlerle ilerlemeyeceği, dahası Batılı uzmanların fikirleriyle sınırlandırılacağı meydana çıkmıştı. Zira en kritik kararların verileceği Bahriye Nezareti'nin başına henüz bir yarbay olan İngiliz H. F. Woods getirilecekti. Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 116.

üzere Osmanlı bahriyesindeki sorumlu devlet adamları dünyadaki gelişmeleri yeterli hızda takip edememekteydi. Oysa Fatih zamanında Avrupa'daki rakip denizci devlet olan Venedik, bir diğer denizci devlet olan Floransalı denizcilerin istihdamıyla takip edilmiş ve böylece Osmanlı Devleti rakiplerinden hem daha gelişmiş gemiler üretmiş, hem de daha bilgili gemiciler yetiştirmeyi başarmıştı.²⁹⁹ Devletin bu son döneminde Avrupa'dan gelen ya da getirilen uzmanların çoğunun hükümetlerinin telkinleriyle birincil hedefleri Osmanlı Devleti'ni kendi devletlerinin kültürel etkisi altına almak ve kendi gemi üretim mallarını satmak olmuştur.³⁰⁰

Hulasası Osmanlı bahriyesinde III. Selim ile başlayan modernizasyon hamlelerinde Sultan Selim döneminde ağırlıklı olarak Fransızlardan, II. Mahmut döneminde Avrupa ile bozulan ilişkiler neticesinde Amerikalılardan, Tanzimat döneminde ise (Sultan Abdülaziz Dönemi de dâhil) İngilizlerden faydalanılarak bahriyenin yeni teknoloji ve bilimsel bilgi sahibi uzmanlarla donatılmasına çalışılmıştır. Bu amacın gerçekleşmesi için yukarıda üzerinde durduğumuz üzere birincisi Avrupa'ya öğrenci yollamak, ikincisi Avrupa'dan uzman getirmek şeklinde önlerinde iki yolu bulunan³⁰¹ Osmanlı devlet adamları her iki alanda da uygulamalarda bulunmuş; ancak bunların takibi ve verim alınması için gereken çabayı maalesef pek az kişi göstermiştir. Zira sonuca bakıldığında açılan bahriye mektepleri kifayetsiz kalmış, Avrupa'ya gönderilen öğrencilerin çoğu da hiç bir şey öğrenmeden, içine düştükleri çelişkiler dünyasında yolunu kaybetmiş,³⁰² hatta Avrupa'da kendi toplumlarına uzak çeşitli akımlardan etkilenerak geri dönmüşlerdi.³⁰³ Öte yandan İngilizlerin uyguladığı eğitim politikaları da bu çabanın kifayetsiz kalmasında bir başka etkendi. Çünkü İngilizler eğitim için gönderilen talebelerden yalnızca 2 öğrencinin kendi donanmalarında

²⁹⁹ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 54.

³⁰⁰ Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı bahriyesinin gelişimi için İngiliz hükümetince görevlendirilen Sir Walker'in gelişinden bir yıl sonra Osmanlı bahriye mektebindeki yabancı dil eğitiminin İngilizce olarak değiştirildiğini görmekteyiz. Elbette ki, devamında İngilizce kitaplar, çeviriler ve İngiliz öğretmenlerle bahriyedeki hâkim kültür İngiliz kültürü haline geldi. Mustafa Gençoğlu, (2005), *Batı Bilgilerinin ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı, Tarih Araştırmaları Dergisi* C. 34 S. 58, Ankara: s. 612.

³⁰¹ Gençoğlu, a. g. m., s. 604.

³⁰² “*Osmanlıya göre Avrupa'da farklı bir yaşam, kültür ve din hüküm sürmekteydi. Doğu- Batı, eski-yeni, alaturka- alafranga ile karşı karşıya gelmekteydi. Uzun bir süre bu iki âlem hiçbir senteze ulaşmadan aynı kafanın içinde yan yana yaşamakta, böyle olunca da döneme dualistik (ikicilik) damgasını vurmaktaydı*”. Ahmed Saib, a. g. e., s. 22.

³⁰³ Bu durumla ilgili ileride değineceğimiz Woods Paşa'nın anılarındaki baş çarkçı hadisesi gerçekte Türk denizcilerinin Avrupa'da yeterli eğitimi alamadıklarını açıkça göstermektedir.

uygulamalı eğitim almasına izin veriyor, tersanelerine ise hiçbir şekilde öğrenci kabul etmiyorlardı.³⁰⁴

2.5.1.1. Amiral Adolphus Slade (Paşa)

Amiral Adolphus Slade, (1804- 1877) 1815'te Portsmouth'ta bulunan deniz okulunu bitirdikten sonra kazandığı *Royal Naval Colalege* denen kraliyet deniz okulundan da üstün başarı ile mezun olur. Osmanlı donanmasının yakıldığı 1827 Navarin Baskını'nda bulunur ve bu sefer sonunda yüzbaşılığa yükseltilir. Bu Osmanlı sınırlarında ilk bulunuşu iken Osmanlı topraklarına ise devletin ikinci buharlı gemisi olacak Hylton Jollife ile ayak basmıştır. Zira 1829'da Kaptan Hanchet'in idaresinde İstanbul Limanı'na gelen bu ikinci buğu gemisinin personeli arasında Adolphus Slade de vardır. Kaptan-ı Derya Papuccu Ahmet Paşa'nın konuğu olarak birkaç kez Karadeniz'e çıkan Slade, sonraları atandığı *Caledonia* adlı gemi ile birkaç kez daha İstanbul'a gelmiştir. Slade gezilerinden birinde Sivastopol'a seyahat eder ve bu Rus limanı hakkında bir rapor hazırlar. Tüm bu seyahatlerinin birikimini aktardığı *Turkey, Greece, and Malta* adlı kitabını 1837'de yayımlar. Aynı zamanda askeri görevlerine devam eden Slade, 1841'de deniz yarbay, 1849'da deniz albay rütbesine terfi etmiştir. Resmi kayıtlara göre Haziran 1850'de Osmanlı donanmasında hizmete başlamıştır.³⁰⁵ Slade Osmanlı donanmasına Mirliva (Tuğamiral) rütbesiyle müşavir olarak atanmış, zamanla bu rütbe "Müşavir Paşa" şeklinde adının yerini almıştır. Kırım Savaşı sırasında "Sir" unvanı verilmiştir. Bu arada şunu da eklemek gerekir ki Amiral Slade ya da Müşavir Paşa, Osmanlı Devleti'nin İngiltere'den talebi üzerine İngiliz hükümetince görevlendirilmiş iki subaydan biridir.³⁰⁶ Sultan Abdülmecit döneminde uzun süre rütbe ilerlemeleri ertelenmiş olan Paşa'nın bu durumu başlangıçta anlayamadığı, ancak ilerleyen süreçte bunun nedenlerinden birinin de ters düştüğü İngiliz büyükelçisi Lord Stanford'un baskısı olduğu görülmüştür. Paşa'ya bir keresinde devletin ferik maaşı

³⁰⁴ Gençoğlu, a. g. m., s. 613.

³⁰⁵ Slade'in biyografisinde Osmanlı Devleti bünyesinde ilk olarak Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında cereyan eden mülteciler krizinde savaş ihtimali nedeniyle görevlendirildiği yazılmaktadır. Canan Badem, Osmanlı arşivinde tespit edilmiş en eski tarihli istihdam belgesinin ise 6 Haziran 1850 tarihli olduğunu belirtmiştir. Ancak amiral Osmanlı donanmasında gayri resmi olarak görev almış olabilir. Sir Adolphe Slade, (2012), *Müşavir Paşa'nın Kırım Harbi Anıları*, Çev. Canan Badem, Türkiye İş Bankası Yay. 1. Baskı, İstanbul: s. x1. ; BOA, HR. TO. NO: 427-22.

³⁰⁶ Bu görevli subaylardan diğeri ise Yarbay Harper'dir. Slade, (Kırım) a. g. e., s. xii ; Jale Atav, (1945), *Abdülmeçid Devrinde Türk Donanması*, Mezuniyet Tezi, İstanbul Üniv. F.E.F, Tarih Bölümü, İstanbul: s.14.

ödeyecek mali gücü olmadığı söylendiğinde maşının yükselmesini talep etmediğini, istediği şeyin hak ettiği rütbenin kendisine verilmesi olduğunu söylemiş, ancak İngiliz elçisi buna engel olmuştur. Sultan Abdülaziz döneminde 1863 yılında feriklik verilmiş olan Paşa'nın 3. rütbe olan Mecidiye Nişanı da 2. rütbeğe yükseltilmiştir. 1865'te emekliliğini isteyen Paşa, 1866'da Osmanlı bahriyesinden tekaüde ayrılmış ve 1877'de Londra'da ölmüştür.³⁰⁷

Amiral Slade'in anılarının yer aldığı (1833, 1837, 1840 yıllarında) üç eseri daha olmakla birlikte Türkçeye çevrilmiş olan *Kırım Harbi Anıları* adlı eserde, Paşa'nın bazı noktalarda oryantalist algının etkisiyle bir takım genel yargılara varmış olsa da genel anlamda Osmanlı hükümetine sadık bir yol izlemiş olduğunu anlatmaya çalıştığını görüyoruz.³⁰⁸ Öte yandan Osmanlı bahriyesinde görev almış, Türkçeyi en iyi konuşan ve Türk toplumuna karışarak³⁰⁹ onu en yakından tanıyan müşavir paşanın Amiral Adolphus Slade olduğuna dair yaygın bir kanaat de söz konusudur.³¹⁰ Paşa anılarında, gördüğü yanlışlıkları (uyruğu olduğu devlet de dâhil) açık sözlülükle dile getirmiştir. Özellikle Osmanlı Devleti'ne yapılan haksızlıklar konusunda net bir tavır ortaya koyan Paşa, Osmanlı çıkarlarını savunma çabası sonucunda İngiliz ve Fransız meslektaşları ile arasının açıldığını,³¹¹ bu durumun kendisinin Osmanlı Devleti'nde bile kademe ilerlemesinin yavaşlatılmasına yol açtığını yazmıştır.

Osmanlı Devleti'ne yönelttiği eleştirilerde yapıcı olan ve devleti eleştiren Batılıların insafsızca davrandığı üzerinde duran Slade'in Osmanlı bahriyesinde yapılan ıslahatlara olan katkıları da bu yönde olmuştur. Paşa, 1851 yılında Peyk-i Zafer gemisinin okul gemisi olması ve talimleri hakkında, 1854 yılında ise terfilerle alakalı iki

³⁰⁷ Slade, (Kırım), a. g. e., s. xxi.

³⁰⁸ Örneğin Osmanlı şehzadelerinden bahsettiği bir pasajda Slade şu düşüncelerini aktarmıştır: *Bu şehzadeler hastalığa, sıkıntıya düştükleri vakit, " Acı ilaçlara ne gerek var, perhiz diye nafîle aç kalmaya ne gerek var" denirdi. Yatağa uzanıp kısmetse ölmek daha iyi değil miydi? Müslüman tevekkülü ve feragati, çok kere beyinsel atalet ve bedensel uyusukluktan ileri gelen bir hayat kayıtsızlığıdır...* "Slade, (Kırım) a. g. e., s. 9, 59.

³⁰⁹ Adolphus Slade, (1973), *Kaptan Paşa*, Çev. Osman Öndeş, Boğaziçi Yay. İstanbul: s. 11.

³¹⁰ Candan Badem, (2011), *Amiral Adolphus Slade'in Osmanlı Donanmasındaki Hizmetleri ve Osmanlı İmparatorluğu Gözlemleri*, *Türkiyat Mecmuası*, C. 21- Bahar, İstanbul: s. 116.

³¹¹ Osmanlı donmasının Çerkezistan- Karadeniz üzerinde etkin olmasını isteyen Amiral Slade'in arası İngiliz donanma komutanı Amiral Dundas ve Fransız Donanması komutanı Amiral Hamelin ile açıldı. Bunlar Osmanlı donanmasını Ege'de tutmak istiyorlardı. Bu durumu kabullenmek istemeyince Slade'i İngiliz Bahriye komutanına şikâyet ettiler. Slade, Dış İşleri Bakanı Lord Clarendon'un emriyle ağır bir uyarı aldı. Slade, (Kırım) a. g. e., s. xvi.

layiha sunmuştur.³¹² Sultan II. Mahmut döneminden itibaren modernizasyon ve çağdaşlaşma çalışmalarını değerlendirirken, getirmiş olduğu eleştirilerin temelinde mevcut potansiyelin değerlendirilmediği ve yenilik için kadim unsurların yok edilmesinin yanlış bir uygulama olduğunu savunmuştur. Batılılaşmak yerine milli ilerlemeyi savunan Pertev Paşa gibi isimlerin ise hak ettikleri değeri göremeden, devlet mekanizmasından uzaklaştırıldıkları üzerinde durmuş, Sultan II. Mahmut'un yeniçeri ocağını temelden yok etmesini eleştirmiştir.³¹³

Donanmadaki icraatlarına gelince, 1853'de Taif adlı gemi ile Sinop faciasından kurtulduktan sonra, 1855'te Kaptan-ı Deryalık makamına yazdığı bir mektupla limanda yatan Nusretiye gemisinin kendisine verilmesini ve savaş sahasına gönderilmek istediğini bildirmiştir. Ancak hem vasıta yetersizliği hem de Karadeniz kaptanı Ahmet Paşa ile rütbesel bir sorun yaşanmasından endişe edildiği için bu konuda müspet bir cevap alamamıştır. Kırım Harbi'nde asıl düşman olarak İngiliz ve Fransızları gören Ruslar, Müşavir Paşa'nın Sinop baskınından kurtulunca bunu kullanarak İngilizlerin Osmanlıyı sattığına dair bir propaganda yapmışlardır. Ancak Paşa burada bir komuta göreviyle bulunmamış, yalnızca danışman olarak görev aldığını yazmıştır. Dahası kaçmayı başaramayan diğer buharlı geminin kaybına da geminin buhar kazanında meydana gelen bir arızanın yol açtığını belirtmiştir.³¹⁴ Paşa, emekliliğine kadar müşavirlik ve aktif hizmetlerine devam etmiş, 1 Ekim 1864 (1281 Rebiü'l-ahir'inin son günü) tarihli Ceride-i Akeriyye Gazetesi'nde verilen habere göre bir gemi teslimatı görevi için İngiltere'ye gönderilmiştir.³¹⁵

Her ne kadar bugün yazdıklarından ve o günkü tutumlarından Müşavir Paşa için sadık bir Türk dostu demek mümkün olsa da, Paşa'nın Osmanlı donanmasında çalışmaya devam ederken İngiliz makamlarına raporlar yolladığı bilinmektedir. Bugün

³¹² Layihalar için bkz. Selman Soydemir, (2007), *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18. ve 19. Yüzyıllar)*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniv. Sosyal Bil. Enst. Tarih Anabilim Dalı, İstanbul: 61-66.

³¹³ "Eğer padişah isteseydi bu kurumu iyi suretle ıslah edebilirdi; atalarından en bilgisi olan Kanuni Sultan Süleyman'ın Bostancı Ocağının kurulması üzerine kıskançlıkla ayaklanan yeniçerileri ezdikten sonra onları iyice ıslah etmesi kendisi için güzel bir örnektir." diyerek durumu ele almıştı. Slade, (Kırım) a. g. e., s. 17, 61 ; Ancak Kanuni döneminde devletin sahip olduğu imkân ve siyasi gücün sağladığı olanaklar ve yenilik için ihtiyaç duyulan zaman avantajları II. Mahmut için söz konusu değildi.

³¹⁴ Slade, (Kırım) a. g. e., s. xvii, xxii- xxiii.

³¹⁵ "Osman Gazi nam zırhlı fırkateyn-i hümayun Klayd nam İngiltere tersanesinden... bahre nüzulünü seyr için İngiltere ahalisinden pek çok kişi birikmiş ve bu sırada saltanat-ı seniyyenin Londra sefiri atufetlü Mösyö Rozbek Efendi ve liman reisi sa'âdetlü Müşavir Paşa hazeratı dahi orada hazır bulunmuş oldukları (Levan Herald) nam İngiliz gazetesinden muharrerdir. "Ayın ve Gökü, a. g. m., s. 827.

bu raporların içeriği hakkında Bernard Lewis'in 1987'de "Slade On The Turkish Navy", adlı bir çalışması bulunmakla birlikte raporların Osmanlı makamlarınca bilinip bilinmediği belirsizdir.³¹⁶ Ancak Yunan İsyanı sonrasında oldukça zayıf bir noktaya düşmüş olan Osmanlı Devleti'nin Rusya'nın kucağına itilmesinden çekinen İngilizlerin, en azından Osmanlı donanmasını Ruslara karşı takviye etmek amacıyla tecrübeli subaylarını yolladığı bilenen bir hadisedir. Bunun yanında bölgede olup bitenlerden haberdar olmak isteyen İngilizlerin ister askeri, ister sivil istihbarat amaçlı bu uzmanlardan faydalanmış olmaları da oldukça mantıklıdır. Ayrıca Paşa, rütbe ilerlemesi isterken Kaptan-ı Derya Halil Paşa'nın kendisine İngiliz donanmasından tasfiye olması teklifinde bulunduğunu ancak kendisinin bunu reddettiğini yazmıştır. Bu kararda Müşavir Paşa'nın niyeti İngiliz makamlarıyla irtibatta kalmak veya Osmanlıya olan sadakatinde samimi olmaması şeklinde iki düşünce ortaya çıkmaktadır. Paşa'nın 1863 senesinde emekliye ayrılmasına karar verilmiş ancak İngiliz Maslahatgüzarı *Mr. Stuart* durumun emeklilikten görev değişikliğine döndürülmesine çalışmış ve başarılı olmuştur. Bu durumda kendileri için zararlı buldukları Hobart Paşa'yı İngiliz vatandaşlığından çıkarırlarken Slade'den her hangi bir çıkarları olmadığı halde bu çabayı göstermiş olmaları manidar gelmektedir. Yukarıdaki sorunlarda ise Slade'in İngiliz amaçlarıyla değil, bu amaçlara ulaşma da izlenilen yolla ters düşmüş olması olasıdır. Öte yandan 1876'da İngiliz gazetesi *The Times*'ta yayınlanan bir mektubunda, Bulgar Meselesi hususunda; Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti'nin onurunu hiçe saydıklarını ve bu davranışın sonuçları iyi analiz edilmemiş olduğundan, Türklerin tepkisiz kalmayacağını, söyleyerek yakından tanıdığı Türk toplumu hakkında Avrupa'daki yargıların yetersizliğini vurgulamıştır.³¹⁷

Slade Osmanlı bahriyesi için yaptığı eleştirilerde Heybeliada'da açılmış olan Bahriye Mektebi ile Beşiktaş'ta açılan askeri okulun bir süsten ibaret olduğunu ve bunların pek bir kıymeti harbiyesinin olmadığını, fiili hizmet ve takım ruhunun oluşturulmadığını ve Türklerin ezeli rakibi Rusların bu okulların durumundan haberdar olduğunu yazmıştır. Ayrıca Avrupa'ya gönderilen Türk gençlerine de buralarda beklenen eğitimin verilmediği ve bu gençlerin çoğunun gittikleri gibi hiçbir şey

³¹⁶ Soydemir, a. g. t., s. 64.

³¹⁷ Badem, a. g. m., s. 137.

öğrenmeden geri döndüklerinden bahsetmiştir.³¹⁸ Sonuç itibarıyla Paşa, bazen oldukça detaylı sorun tespitleri yapmakla birlikte çözüm için pekte ısrarlı adımlar atmamıştır.

2.5.1.2. Amiral Hobart (Paşa)

1822 Leicestershire doğumlu olan Augustus Charles Hobart, asil bir aileye mensuptu. Babası Edward Hobart bir İngiliz düküdü. 10 yaşında girdiği okulda istenilen başarıyı gösteremeyince denizciliğe duyduğu ilgi dolayısıyla 13 yaşında *HMS Rover* adlı gemide deniz talebesi olarak İngiliz donanmasında denizciliğe adım attı. Çeşitli tecrübelerin ardından Paşa 1838’de eğitimini tamamladı ve 1842 Güney Amerika sahillerinde gerçekleştirilen köle ticaretinin durdurulmasıyla görevli *HMS Excellent* gemisine subay olarak atandı. İki ayrı gemiyle daha bu görevi tamamlayan Hobart kraliçe Viktoryan’ın *Victoria and Albert* isimli yatında görevlendirildi. 1845’de tekrar harekât sahasına alınan Hobart, 1847’de yüzbaşı rütbesiyle atandığı *HMS Bolldog* gemisi kaptanlığı sırasında, Kırım Savaşı’nda Baltık Cephesi’nde görev aldı. Kırım’da gösterdiği başarılı idare sonrası Yarbay (*Comander*) rütbesi verilen Hobart, 1861 yılına dek Malta’da görevine devam etti. Burada aynı yıl Albay (*Captain*) oldu. Bu gelişme Albay Hobart’ın hayatındaki ilerleyişin doğuya doğru dümen kırmasıyla sonuçlanacaktı. Çünkü İngiliz bahriye kurallarına göre barış döneminde albay olmuş biri dört yıl süreyle yarım maaşla hizmet dışına alınır,³¹⁹ eğer isterlerse bu kişiler başka işlerle meşgul olabilirlerdi. Kişilik olarak heyecanı seven Albay Hobart bu sırada Amerika’da yaşanan iç savaşta abluka yarıcılık yapmaya karar verdi ve bu işte de oldukça başarılı oldu. Hiç yakalanmamasıyla hem Avrupa hem de Amerika’da bir efsaneye dönüştü.³²⁰

Amerikan iç savaşının bitmesinin ardından Albay, 1867’de bir Akdeniz seyahatine çıktı. İstanbul’a geldiğinde Osmanlı Bankası’nda görev yapan kardeşi Lord Hobart’ın yardımıyla Osmanlı yöneticileriyle tanıştı. Bu sırada Osmanlı Devleti’nin başında bulunan ve ivedilikle çözülmesi gereken ilk ve en bilinen sorun ise, Girit’te başlamış olan ve çözülemeyen isyandı. Yunan abluka yarıcıları Osmanlı Devleti’nin uyguladığı gevşek ablukayı kolaylıkla yarıp isyancılara yardım ulaştırıyorlardı.

³¹⁸ Badem, a. g. m., s. 124.

³¹⁹ Woods Paşa’ın anılarının çeviri eserinde çevirmenin notunda Albay Hobart’ın donanmadan yarım maaşla emekliye sevk edildiği notu bulunmaktadır. Woods, a. g. e., s. 200.

³²⁰ Augustus C. Hobart, (2015), *Hobart Paşa’nın Anıları*, Çev. Derin Türkömer, Türkiye İş Bankası Yay., 3. Baskı, İstanbul: s. xi- xii.

Hobart'ın anılarında anlattığına göre, Hariciye Nazırı Fuad Paşa ile önemsiz bulduğu bir görüşme yapmış, burada Girit ablukasıyla ilgili görüşlerini iletmişti.³²¹ Hobart Paşa, Yunanlıların yapmakta oldukları abluka yarıcılığını Osmanlı deniz kuvvetleri tarafından, uluslar arası hukuk kurallarına uyarak durdurulabileceğini savunmuştu. İlk tespiti Osmanlı makamlarına abluka yarıcılığıyla ilgili uluslar arası kurallar hakkında verilmiş olan yanlış bilgi olmuştu. Buna göre şayet bir tekne abluka yarıcılık yaparken tespit edilmiş olsa bile;

“Sahilden 10 deniz milinin ötesinde peşinden gidilemeyeceği ve bir abluka yaran teknenin Osmanlı Devleti'ne ait olmayan bir adanın kara sularında dört millik mesafe içine girdikten sonra o tekneye dokunulamayacağı söylenmiş. Aslında abluka yarmayı korur biçimde düzenlenmiş bu kanunlar, isyanı o derece besliyordu ki bu durum devam ettiği sürece ayaklanmayı bastırmaya çalışmak boşunaydı.”³²²

Görüşmeden birkaç gün sonra Fuat Paşa, Albay Hobart'ı çağırarak İngiliz donanmasına kaydı devam etmekle birlikte, Osmanlı bahriyesinde görevlendirilmesini teklif etti. Ancak Osmanlı Devleti İngilizlerin görüşlerini önemsiyordu ve Fuad Paşa Albay Hobart'a şayet bu görevlendirmeden ötürü bir sorun çıkarsa tüm sorumluluğun kendisinde olacağını ifade etmişti.³²³ Albay Hobart bu cazip teklifi düşünmüş ve Fuad Paşa'ya “ *Evet, Ekselansları, teklifinizin şartları tatmin edici ise hazırım*” cevabını vermişti. Albay yaptığı mukayeseyi şöyle aktarmıştı:

“ İngiliz donanmasında yaklaşık 250 albay göreve tayin edilmek için çırpınıp duruyordu ve o sıralarda sadece 40 kadar albay görevliydi. Benimle aynı rütbede olan bir İngiliz subayının bana şimdi teklif edilen makamda 24 yıl kaldığını, yani Osmanlı donanması nezdinde donanma müşavirliği yaptığını hatırladım. Sir Adolphe Slade emekli olduğu için bu makam şimdi boştu...”

³²¹ Hobart Paşa'nın bu görüşmeye ehemmiyet atfetmemesi mümkündür. Zira o aslında Yunan ablukasının durdurulması hususunda Osmanlı Devleti'ne yardım etmek için değil, bu abluka yarına işinde Yunanlılara yardım etmek için yola çıkmıştı. Ancak seyahatinde öncelikle uğradığı Yunanistan'da bu işi zaten yapanlar olduğu için pek iltifat görmedi. Ayrıca kardeşi olan Lord Hobart da Osmanlı Bankasında çalışıyor olduğundan ve kardeşinin böyle bir işe girişmesi durumdan çok zor durumda kalacağından, onu Osmanlılar tarafından savaşa katılmaya ikna etti. Lord Hobart Osmanlı devlet adamlarına da kardeşini tanıtmayı ihmal etmemişti. Woods, a. g. e., s. 200-202.

³²² Hobart, a. g. e., s. 131.

³²³ Paşa teklifin Osmanlı Sadaretinden geldiğini yazmış olsa da bu konuda Afif Büyüktuğrul'un Ali Haydar Emir Apagut'tan yaptığı alıntıda görevi isteyen Albay Hobart olduğu, Fuad Paşa'nın ise Padişah ile görüşükten sonra teklifi sunduğunu yazmaktadır. Ayrıca istihdam belgesindeki “...veyahut kendisi Devlet-i Aliyye'den talep eylediği gibi tayin olunmak üzere bugünden itibaren suret-i mahremanede Devlet-i Aliyye'nin umur-ı bahriyesi nezareti maiyetine alınmıştır.” ifadeden talebin Hobart tarafından geldiği görülmektedir. Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 71-72.

*Şartların fevkalade tatmin edici olduğunu söyleyebilirim. Kısaca anlatmak gerekirse kabul ettim ve böylece beş yıl süre ile bir Osmanlı görevlisi olarak kayda geçirildim. Ancak her zaman İngiliz deniz subayı rütbemi ve mevkiimi ve İngiliz vatandaşlığımı muhafaza edecektim.*³²⁴

Bu noktada Osmanlı donanmasının içine düştüğü acı tablo netleşiyordu. İngiliz donanmasında rütbe almak için senelerce sıra bekleyen, deneyimli birçok üst düzey subay varken, Osmanlı donanması dışarıdan uzman subay ithal etmek zorunluluğu içinde çırpınıyordu.

Osmanlı sadaretince Albay Hobart'a tevdi edilen görev İngiliz makamlarının hoşuna gitmemişti. Onlar kendi arzu ettikleri ve daha layık buldukları bir ismi bu görev için düşünmüşlerdi. Bu nedenle Albay Hobart derhal yurda geri çağırılmış, ancak artık bir Osmanlı paşası olan Albay Hobart bu emri dinlemeyi reddetmişti. Hobart'ın bu tavrı İngiliz makamlarınca hoş karşılanmamış fakat her hangi bir girişimde de şimdilik bulunmamışlardı.³²⁵

Hobart Paşa, hem Sultan Abdülaziz hem de II. Abdülhamit dönemlerinde Osmanlı Devleti hizmetinde ismi en fazla geçen yabancı uzmanlardan olmuştur. Afif Büyüktuğrul, Hobart Paşa'nın Osmanlı Deniz Kuvvetlerinde hizmete alınış tarihiyle ilgili Fevzi Kurtoğlu ve Ali Haydar Alpagut'un farklı tarihler verdiklerine değinmiştir. Yine Hobart Paşa'nın anılarını çevirmiş olan Derin Türkömerin'de hizmet şartlarının belirtildiği bir belgeyi esas alarak Hobart Paşa'nın 6 Şubat 1868'de göreve başladığını yazmıştır. Ancak yapmış olduğumuz arşiv taramasında bu meseleye açıklık getirecek olan Hobart Paşa'nın istihdam belgesine ulaştık. Belgede;

Saltanat-ı seniyyenin umûr-ı mâliyesinde istihdam olunmak üzere mukaddemâ İngiltere devletinden istenmiş ve birçok zaman hidmette bulunarak ibrâz-ı âsâr-ı sadâkat etmiş olan Mösyö Hubar'ın birâderi olub İngiltere devletinin kapak süvarisi rütbesinde ve fînûn-ı bahriye ve hususâ-i abluka maddesinde mâlûmat-ı kâmileleri bulunan Kaptan Hubar bu kere Dersaadet'e gelmiş ve böyle mâlûmatını zatın şu aralık ve hususiyle abluka işinde bulunmak için vücûd-u insicam-ı umûr görünmüş olduğuna ve kendüsi şimdilik sûret-i mahsûsada olarak hidmet-i Devlet-i Aliyye'de bulunmak ve ileride saltanat-ı seniyyenin

³²⁴ Hobart, a. g. e., s., 131-132.

³²⁵ "İngiliz ve Fransız ansiklopedilerine göre Hobart Paşa Osmanlı deniz kuvvetlerine İngiliz albayı olarak girmiş; Girit Ayaklanması'nın bastırılmasında (Sultan Hamit zamanındaki Girit ayaklanması) yaptığı hizmetlerden ötürü 1881 yılında büyükmiralliğe yükseltilmiştir. Buna mukabil İslam Ansikopedisi Hobart Paşa'nın da Yunanlıların yapmakta olduğu kaçak nakliyata engel olmadığını yazmıştır. Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 72.

İngiltere devletinden celb ve istihdam edeceği ümera-yı bahriye hususunda memurin-i bahriyede de olmak üzere muvâfakat eylediğine binaen mûmâileyhin hemân hizmet-i devlete alınub Kerpe Cezîresi ablukasının hüsn-i ikmâl ve icrâsı için serîan terfî-i vâlâ-yı sadâret-penahiye uğraması bazı havass-ı vükelâ nezdinde tezekkür ve tensib kılınmasıyle mûmâileyhin sûret-i istihdam ve mikdâr-ı maaşı hakkında kendüsüyle icrâ olunan mukavelename tercümesiyle beraber manzûr-ı hakâyık-ı nüşûr-ı cenâb-ı mülûkane buyrulmak için arz ü takdim kılınmış olmağla ol babda her ne veçhile emr ü ferman hazret-i padişâhî şeref-sünûh ve sūdûr buyurulur ise mantûk-ı münîfine tevfiğ-ı hareket olunacağı beyanıyla tezkîre-i senaverî terkîm kılındı efendim. Fi 8 Şaban sene 1284 (5 Aralık 1867)

ifadeleriyle 1867 yılında Kerpe Meselesi vuku bulurken yukarıda değindiğimiz üzere abluka ve bahriye ilmi konusunda derin bilgi ve tecrübe sahibi olan Albay Hobart Hariciye Nazırı Fuad Paşa ile yaptığı görüşmede Paşa'dan İngiltere'den talep edilen Bahriye komutanları arasına kendisinin de alınmasını ister. Hobart Paşa'nın Kerpe ablukasının kırabileceğine ikna olan Fuad Paşa devreye girer ve Hobart Paşa ile beş yıllık bir kontratın yapıldığı istihdam iradesi çıkarılır. Belge üzerindeki tarih ise “*bin sekiz yüz altmış yedi Teşrinisani-yi efrençiyesinin otuzunda*” şeklinde verilmiş, yani Hobart Paşa'nın istihdam tarihi 30 Kasım 1867'dir.³²⁶

Hobart Paşa 50 topla mücehhez ahşap İzzettin fırkateyninin başında Osmanlı donanmasının ikinci amirali olarak görevlendirildiğini yazmaktadır. Bu görev sırasında yaşadıklarının Osmanlı bahriyesindeki subayların bilgi ve tecrübelerinin görülmesi açısından bir takım bilgiler içermesi bakımından kısaca izah edeceğiz. Paşa, her ne kadar donanmada İbrahim ve Edhem paşalar gibi cesur denizciler olsa da Osmanlı deniz subaylarının deniz kanunları ve işleyişi hakkındaki cehaletlerinin isyanın bastırılmamasında temel faktör olduğunu söylemiştir.

Göreve başlamasıyla 19 Kasım 1867'de “ *Hidmet-i bahriyede istihdam olunmak üzere İngiltere Devlet-i fehimmesi tarafından istenilmiş olan zabitanın Hobart'ın Kumanda Meclisi azalığına tayini*” ifadesiyle Kumanda Meclisi azlığına atandı.³²⁷ Hobart Paşa görevi alır almaz ilk iş olarak Yunanlılara karşı mücadele veren Osmanlı deniz subaylarının yaşadıkları sorunları dinlemiş ve subayların birçok hayal ürünü kanunlarla ellerinin kollarının bağlandığını görmüştür. Osmanlı subayları bu görevleri büyük bir cesaretle yürütüyor, ancak zaten birçok dertle boğuşan devletin

³²⁶ BOA- İ- H. NO: 229-13448. ; Soydemir, a. g. t., s. 70.

³²⁷ BOA, A. MKT.MHM., NO: 398 -101.

başına başka dertler açmaktan kaçınıyorlardı. Şu durumda abluka başarıyla uygulanırsa bu isyanın kolaylıkla biteceğinden herkes emindi. Paşa, anılarında anlattığına göre harekâta başladığında Amerikan iç savaşında karşılaştığı cinsten bir abluka yarıcı Yunan gemisi olan *Enosis*'i *Syra* limanına sıkıştırır ve hemen ada sorumlusunu, korsan gemiyi iade etmesi için haberdar eder. Ada sorumlusu *Enosis*'in yargılanmasında uluslar arası bir kurumun yer almasını talep eder. Hobart Paşa, Korin isimli Fransız korvetinin kaptanı olan Mösyö Mayoer'e bir mektup yollar. Yolladığı mektubun tercümesinde;

“Enosis nam vapurun tahrib olunmasını veyahud icrâ-ı muhakemesine değin kimseye zararı dokunmayacak sûredde taht-ı tevkîfde tutulmasını hükümet-i mahalliyeden talep etmek talimatı iktizasındandır. Bunun bir sûret-i muslihânede icrâsına muktedir misiniz? Yoksa tedâbir-i şedide ittihâz edeyim mi. Tahkikat-ı vâkıama göre yine o kumpanya sefâininden olmak üzere vapur-u mezkûrden başka sekiz pare topu hâsıl tepeden turnağa kadar müsellağ Girid nâmında bir vapur var imiş anı (onu) dahi gözetmeliyim. İhtimal ki tahkikat gayr-i sahîh ola matlûba sulhen hâsıl olmak gayr-ı me'mul olduğu halde asıl maksadım Enosis vapuru olup gemiye zarar etmek efkârında bulunmadığının gerek şehir ahâlîsine ve gerek Yunan fırkateyni kumandanına bildirmeye masrûfi-i himmetleri müstercâdır.³²⁸ ifadeleri yer almaktadır.

Hobart Paşa ada valisinin isteğini kabul etmiş, geminin gözaltında tutulması için güvence istemiş, ayrıca Girit isimli bir başka silahlı gemiyi de benzer girişimlerde bulunması sebebiyle takibe aldığını bildirmiştir. Bunun yanında asıl amacının *Enosis* gemisinin yasadışı faaliyetlerine son vermek olduğunu ve ada halkına zarar gelmesini istemediğini bildirmiştir. Gemiyle ilgili yargılama limandaki bir gemide gerçekleşmiştir.

Öte yandan Paşa, İstanbul'dan yardımcı kuvvet isteyip Girit Valisi'ne ise artık abluka yarıcılardan endişe etmemesi haberini gönderir. Bu birkaç günlük zaman zarfında silah ve yiyecekten mahrum kalan Giritli korsanlar silah bırakıp teslim olur. Bu başarı üzerine Hobart Paşa'yı birçok Avrupalı devlet tebrik ederken³²⁹ İngiliz

³²⁸ Paşa'nın anlattıklarının arşiv kayıtlarıyla teyidini sağlayan bu belgeyi ekler kısmına ekledik. BOA, İ. MTZ (01), NO: 15-460.

³²⁹ Woods Paşa Fransız ve Avusturya hükümetlerinin Hobart Paşa'yı tebrik nedenlerinin İngiltere'den Osmanlı bahriyesi için gönderilecek askeri misyonun gelişini geciktirmesi ve sonrasında ise Osmanlı Devleti'nin bu misyondan vazgeçmesi olduğunu yazmıştır. Bu devletler Hobart Paşa'nın bu çabası sayesinde bir Avrupa savaşını engellediği görüşündeydiler. Woods, a. g. e., s. 205.

makamları onun adını İngiliz bahriyesi subay listesinden silmeyi seçer.³³⁰ Sultan Abdülaziz ise Hobart Paşa'yı birçok nişan ve idari görevle ödüllendirir. Ocak 1869'da feriklik rütbesi verilen Hobart Paşa, bu iltifata layık görüldüğü için 09.02.1869'da verdiği bir teşekkür arzında “*zuhur olan eser-i iltifât-ı cihân-derecât-ı cenâb-ı mülükâneye kesb-i istihkak etmeğe tezyîd-i mesâ'î ve gayrette zir tema kusur eylemeyeceğimi arz-ı beyân-ı ihtirâmât-ı mütemâyizemin ibrâz-ı teminatına vesile-i ittihaz kılındı*” demiştir.³³¹ 11 Mart 1869 tarihli arşiv kaydında Tersane Meclisi üyesi olan Hobart Paşa, Kavanin ve Islahat-ı Bahriye Komisyonu üyeliği de kendisinde kalmak üzere Liman Nezareti Başkanlığına getirilmiştir.³³² 20 Ağustos 1870 tarihinde sadaret makamına verilen bir arzla kontratının uzatılması istenmiş ve 24 Mart 1871'de çıkan iradeyle sürpriz bir kararla 10 yıl daha istihdamına karar verilmiştir.³³³ Ayrıca Paşa 01.11.1870'te aldığı nişana ilaveten 22.11.1874'te belgede geçen ifadesiyle “*hüsn-ü hizmet ve gayretinden naşi ikinci rütbeden bir kıta nişan-ı zi-şan-ı Osmanî ihsanıyla taltif*” edilmesi kararıyla ikinci derecen bir nişan daha verilmiştir.³³⁴ Askeri okulların modernizasyonu için çalışmalar yapılan Rüştü Paşa döneminde Heybeliada'da Bahriye Mektebi Müdürlüğüne tayin edilmiş³³⁵ ayrıca Paşa, Avrupalı devletlerle olan ilişkilerde de görevler almış, 1870 yılında sonradan *Şura-yı Nusret* adı verilen gemiyi satın almak üzere İngiltere'ye yollanmıştır.³³⁶

Hobart Paşa'nın kişiliği ve yaşamı hakkında genel kanaat, onun maceracı ve haksızlığa karşı tahammül edemeyen bir kişilik olduğu şeklindedir. Hayatını yazdığı anılarında bu maceracı yönünü oldukça ortaya koymuştur. Öte yandan Hobart Paşa her ne kadar sadakatle Osmanlı Devleti'ne bağlı kalmış ve bu topraklara gömülmek isteyecek kadar Osmanlı toplumuna sevgi beslemiş olsa da³³⁷ tıpkı Müşavir Paşa Slade gibi Hobart da döneminin oryantalist algısından fikirlerini kurtaramamıştır. Örneğin Rio de Janerio anılarını yazarken şu düşünceleri aktarmıştır:

³³⁰ İngiliz Bahriyesi Hobart Paşa'nın kaydını bahriye listesinden iki kez silmiş ancak 1877 ve 1885 tarihlerinde geri kaydetmiştir. BOA, HR.SFR.3., NO: 244 – 101. ; BOA, HR.SFR., NO: 310- 51. ; HR.SFR.3., NO: 310 – 53.

³³¹ BOA, İ. HR., NO: 235- 13941.

³³² BOA, A. MKT.MHM., NO: 438-35

³³³ BOA, İ. HR., NO: 248 – 14757.

³³⁴ BOA, İ. DH., NO: 623- 43304. ; BOA, İ. DH. NO: 692- 48347.

³³⁵ Karal, a. g. e., s. 186.

³³⁶ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 72.

³³⁷ Cenova'da vefat eden Hobart Paşa'nın cenazesi vasiyeti gereği İstanbul'a getirilmiş ve 10 Temmuz 1886'da askeri törenle Haydarpaşa'daki İngiliz Mezarlığına gömülmüştür. BOA, Y. MTV. NO: 21 – 100.

“İşsiz güçsüz, tembel ve birazda kötü niyetli özgür siyahlar dışında yoksulluk oldukça az. Bunların alt düzeyde yaratıklar olduğuna, siyah ırkın su taşımak ve odun kesmekten başka işe yaramadığına inanmışımdır. Onlarında selamete kavuşturulması gereken ruhlar olduğunu inkâr etmiyorum. Ancak bu dünyadaki rollerinin beyaz adama hizmet olduğu düşüncesindeyim. Siyahlar yıllardır beyaz adamla aynı koşullarda eğitilmiş ve kendilerini geliştirmeleri için fırsat tanınmıştı, ama sonuç ne olmuş? Yaşam mücadelesinden sıyrılanlar parmakla sayılacak kadar az”³³⁸

Paşa bu cümleleri ile 1840’lı yılları anlatıyordu. Peki, bu dönemde, bu insanlar toplumsal ve sosyal değişimin gerekli aşamalarını geçirmiş midir? 20. yüzyılın ortalarında Amerika’da hak mücadelesi veren Afrika kökenliler düşünüldüğünde Paşa’nın bu yargı için erken davrandığı düşünülebilir. Ayrıca psikolojide tarihsel zaman etkisi olarak ifade edilen –Paşa’nın kendi durumu içinde geçerli olan- bireylerin zamanın popüler algısından etkilendikleri gerçeği de unutulmamalıdır. Bu insanların çoğu kendileri için biçilmiş popüler rolü yaşamaktaydı. Azda olsa sıyrılmış olan kesim ise uyanış için ağır ağır toparlanmaktaydı. Bu toparlanmanın uzun sürmesinin en önemli nedeni ise bu insanlara onların yaşam hakları konusunda iyi niyet besleyen Batılıların bile onları zayıf ve aciz görmeleridir. Bu aşırı içselleştirilmiş değersizlik duygusundan, Hobart Paşa’nın tabiriyle “siyah adamın” öyle birkaç on yılda kurtulması pek mümkün değildi.

Hobart kölelik karşıtlarının fikirlerini anlamaya çalışıyor, ancak bazı yönleriyle de bu durumu eleştiriyordu. Hatta köleliğin yasaklanmasıyla bu insanların durumunun daha ağır şartlar aldığı konusunda da haklıydı. Bizzat şahit olduğu bu kötü şartları şöyle anlatıyordu:

“ Sözümlü ettiğim dönemde (1841- 1845’e kadar) Afrika ile Güney Amerika sahilleri arasında büyük ölçüde köle ticareti yapılmaktaydı. Bu çok kârlı bir işti. Tabii eğer zavallı siyahlar bir sahilden diğerine sağ salım bir şekilde taşınabilirse. Eğer diyorum çünkü yakalanma riski öyle büyüktü ki; bu zavallular, kadın erkek, çocuk, hızla yol alan ufak yelkenli teknelerin ambarlarına balık istifi gibi tıkalıyorlardı. Onları bir araya sıkıştırma işi korkunç boyutlara varıyordu. Tekneler yakalanmasa bile bu insanların yarısından çoğu daha yoldayken havasızlık ya da hastalıktan can veriyor, ama yine de sağlam kalan diğer yarısı bu ticaretle uğraşanlara çok iyi kâr bırakıyordu.

“...köleler cinsiyet ayrımı yapılmadan kum torbaları gibi ambara atılır ve köle taciri Brezilya’ya yelken açardı. Eğer yolda bir İngiliz savaş gemisi, sık sık olduğu gibi,

³³⁸ Hobart, a. g. e., s. 27.

*peşine düşerse canlı yükün bir kısmı küpeşteden denize atılırdı. Köle tacirleri böyle yapmakla İngiliz kruvazöründeki subayların, boğulmaya terk edilen insanlardan dehşete düşüp onları toplamak için hız keseceğini ve kaçma şansının artacağını düşünürdü. Maalesef pek yararı olmayan bu işin yapıldığına bende şahit oldum.*³³⁹

Paşa'ya göre "bu köle ticareti yasaklanmamış olsa ve bu insanlar büyük gemilerin güvertelerinde güvenle taşınmış olsalar, köle tüccarları taşıdıkları kargonun zarar görmemesi ya da hastalanmaması için önlemler alacaktı. İnsanlarda daha iyi şartlarda ve sağ olarak satılacakları merkezlere ulaşacaklardı. Üstelik geldikleri bu yeni topraklarda kendi ülkelerindeki sefalet ve vahşilikten kurtulacak, medeniyetle tanışacak, yamyamlığı terk edip, dine gireceklerdi. Hobart Paşa, kendi yönettiği bir harekâttan sonra insanların düştüğü durumu görmesiyle İngiltere'nin uyguladığı köle ticareti yasağı ve ablukası hakkında kuşku duymaya başladığını yazmıştır. Dahası gemiden kurtarılan köleler için *özgür siyahlar* demekle ancak bu insanları teslim alan geminin onları *Demerra* gibi bir İngiliz sömürgesine götürüp, 7 yıl kölelik şartlarında çalıştırdıktan sonra serbest bırakıldıklarını ifade etmektedir.³⁴⁰ Paşa bu özgürlüğünde aslında gerçek bir kurtuluş olmadığını farkındadır, ancak kötünün iyisi olarak yorumlamıştır.

Osmanlı toplumuna gelince, Hobart Paşa Türklerden saygı ve muhabbetle söz etmiştir. Yöneticilerin bazı hassasiyetlerine özen gösterilmesi ve önerilerde bulunurken kibar olduğu sürece Osmanlı devlet adamlarıyla anlaşmanın oldukça kolay olduğunu, köylüler de dâhil olmak üzere halkın yardımsever ve iyi insanlar olduğunu yazmıştır.³⁴¹ Hobart Paşa'nın hizmet hayatı boyunca sadakatinden şüpheye düşürecek herhangi bir davranışı ne kendi anılarında ne de başka yazarlarca dile getirilmemiştir. Karakteri gereği haksızlıkların karşısında bulunan Hobart Paşa'nın Osmanlı bahriyesindeki sadık hizmetinde, kendi devletinde karşılaştığı kötü uygulamalar da etkili olmuştur. Örneğin Kırım Savaşı sırasında İngiliz donanmasında bulunan subayların çoğunun rütbeleri yükseltilmiş ancak yüzbaşı rütbesinde bulunan Hobart bu terfilerden muaf tutulmuştur. Paşa bu durumu şu cümlelerle dile getirmiştir, "*Bomersund'un ele geçirilişi sırasında birçok terfiler yapıldı. Sanırım düşüncelerimi rahatça ifade etmem yüzünden beni bu terfilerin dışında tutmuşlardı.*" Kendisine haksızlık yapıldığını düşünen Yüzbaşı Hobart bunun nedenini üstlerine sormuş ancak müspet bir yanıt alamamıştı. Osmanlı

³³⁹ Hobart, a. g. e., s. 32

³⁴⁰ Hobart, a. g. e., s. 31-38, 45.

³⁴¹ Hobart, a. g. e., s. 142, 180.

Devleti'nde elde ettiği Müşavirlik makamı sonrasında da İngiliz makamlarının büyük öfkesiyle karşılaşan Hobart, arkasından “maceracı”, “numaracı” denildiği ancak bu makamı elçilerin istedikleri gözde kişiden çok daha fazla hak ettiğini yazmıştır.³⁴² Osmanlı bahriyesinde uzun süre hizmet veren Hobart Paşa müşavirlikten ziyade tabiatına da uygun düşen şekilde saha adamı olmuştur.

2.5.1.3. Amiral Henry Felix Woods (Paşa)

1842 yılında Gorey'de hayata başlayan Henry Felix Woods küçük yaşta annesi ve babasını kaybetmiş ve dedesi tarafından büyütülmüştür. 10 yaşında deniz kolejine giren Woods 1858'de resmi olarak kraliyet bahriyesine katılmıştır. Deniz hayatının başladığı *Rollo* adındaki gemide Prens II. Edward ile yakın arkadaş olmuşlardır. Bir süre eğitim gemisi *Ancherde* görev almış, ardından esir ticareti ablukasında *Vesuvius* gemisine atanmıştır. 1860 yılında Uzak doğuda görevlendirilmiş ve Japonya'da 6 yıl devamlı hizmette bulunmuştur. 1866'da İngiltere'ye dönen Woods yüzbaşı olmuş ve İngiltere'nin istasyonier gemisi *Caradoc*'un II. komutanlığına atanmıştır.³⁴³

Woods aldığı bu görevle Osmanlı topraklarında ancak İngiliz bahriyesine bağlı olarak ilk görevi İstanbul Boğazı'nın Karadeniz ağzında seyr-ü sefain sırasında meydana gelen kazaların önlenmesi amacıyla bir fener gemisi demirlenmesi işi olmuştur. Kurulan komisyonda aldığı aktif görev ve elde ettiği başarı sayesinde Woods'un Osmanlı bahriyesiyle olan ilişkileri gelişmiştir. Bu arada Sultan Abdülaziz'in Londra ziyareti sırasında alınan karar dâhilinde İngiltere'den gönderilecek filo Girit Meselesi dolayısıyla askıya alınmış, meselenin çözümünün ardından ise Osmanlı bahriyesi fikrini değiştirerek bir filo yerine seyr-ü sefain öğretecek 2 öğretmen, 2 topçu zabiti ve deniz talebelerini komuta edecek albay rütbesinde bir subay gönderilmesi hususunda müracaatta bulunmuştur. Bu sırada İstanbul'da bulunan Yüzbaşı Woods, bu listede adının bulunması için ricada bulunmuş ve bu isteği hem Osmanlı hem İngiliz hükümetince onaylanmıştır.³⁴⁴ Elbette bu kişiler seçilirken İngiliz hükümeti, hem Osmanlı Devleti'nin donanma yapmasını oyalayacak hem de İngiliz sanayine büyük

³⁴² Hobart, a. g. e., s. 57, 133.

³⁴³ Woods, a. g. e., s. 12.

³⁴⁴ Woods, a. g. e., s. 59-60.

kazançlar sağlayacak kişiler olmasına özen gösterecekti.³⁴⁵ Bu yüzden seçilen kişilerin (Hobart gibi kontrol edilemez değil) İngiliz çıkarlarına hizmet edecek sadık kişiler olmaması düşünülemezdi. Üstüne Tersane-i Âmire Meclisi ile Woods arasında yapılan mukavelenin şartları da Woods'un, Hobart kadar özgür hareket etmesini kısıtlayıcı nitelikteydi. Buna göre İngiliz bahriyesinde kaydı devam eden Woods'a tayinat, elbise bedeli, emeklilik maaşı verilmeyecek, mukavele süresi sona erdiğinde hiçbir tazminat ödenmeyecekti. Bu şartlar altında Woods'un devletiyle olan bağları devam ettiğinden kendi istese bile yeterince özgür davranması mümkün olmayacaktı.³⁴⁶

Heybeliada Deniz Subay Okulu'na öğretmen olarak getirilen Yüzbaşı Woods'un 22 Ekim 1869 tarihli mukavelename³⁴⁷ ile yanında Morris adlı bir öğretmen olmak üzere göreve başlaması kararı alınmıştır. Maalesef Woods'un istihdamından görüyoruz ki, Sultan Abdülaziz'in çağın gereklerine uyan ve makineleştirmek istediği donanma için İngilizler makine öğretmeni değil, seyir ve topçuluk uzmanları göndermiş ya da en azından konuyla ilgili devlet adamlarına bu telkinde bulunmuşlardı. Yani İngiltere'de yaptırılıp İstanbul'a getirilen yeni makineli gemileri yine İngilizler kullanacaklar, Türk makine personelinin ise gözlem yoluyla makineleri kullanmaları beklenecekti. Sultan II. Mahmud döneminden beri uygulanan ancak istenilen müspet sonucu vermeyen bu uygulama yine Osmanlı bahriyesine musallat edilmişti.³⁴⁸

Amiral Woods Osmanlı donanmasında 40 yılı aşkın süre çeşitli görevler üstlenmiş, Bahriye Nezareti'nin komisyonlarında sorumlu olarak yüksek vazifelerde bulunmuştur. Ancak anılarında verdiği bazı bilgiler hassas bir tetkike muhtaçtır.³⁴⁹ Konumuzu ilgilendiren Sultan Abdülaziz döneminde ise 4 yıl Heybeliada Bahriye Mektebi'nde geçirmiş, ardından İngiltere'ye tatile gitmiş ve döndüğünde önce *Hüdavendigâr*, ardından *Muhibbi Sürur* okul gemisi komutanlığına atanmış ve Kızıldeniz ile Basra körfezi arasında bir eğitim seferine çıkmıştır. Bu seferin sonunda

³⁴⁵ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 1.

³⁴⁶ Soydemir, a. g. t., s. 97-98.

³⁴⁷ BOA, İ. HR., NO: 241- 14307. ; A. Büyüktuğrul Woods'un hizmete giriş tarihi olarak amiralin anılarında Karadeniz komisyonuna girdiği tarih olan 1867 yılını vermiştir. Ancak Woods bu dönemde Osmanlı bahriyesine kayıtlı değildir. Woods anılarında başlık olarak şöyle demiştir “ 1869 yılının sonlarına doğru Türk deniz kuvvetleri hizmetine girdim ” bu başlık ile bizim ulaştığımız mukavelename tarihi olan 22 Ekim 1869 tarihi uyuşmaktadır. Konuya aid belge ekler bölümündedir.

³⁴⁸ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 120.

³⁴⁹ Örneğin 1877-1878 Rus harbinde ele geçirilen torpidoyu makine mühendisi Warren ile acilen parçalarına ayırıp sırlarını not ettiklerini ifadesine çevirmen Fahri Çoker katılmamıştır. Woods, a. g. e., s. 89-90.

tekrar Bahriye Mektebi'ne dönmüş ve torpido eğitimlerine başlamıştır. Woods torpido eğitimlerinde hayal kırıklığına uğradığını, öğrencilerinin derslere gereken ilgiyi göstermediğinden bahsetmiş ve Bahriye Nezareti'nin torpido alımı için kaynak ayırmayışından şikâyet etmiştir.³⁵⁰

Woods anılarında Suda Limanı'nda karşılaştığı bir durumdan bahsederek denizcilik öğrenmesi gereken gençlerin angarya işlerinde çalıştırılmasını eleştirmiş ve “*Personel tersane yapımında kullanılacak taş ve benzeri maddeler bulmak için kazı yaparlardı. Bu suretle birçok inşaat yapılmıştı. Ancak denizcilik öğrenmesi icab eden bu insanlar, bazı ücretlerden kısıntı yapmak amacı ile sahilde işçi olarak kullanıldı.*” diyerek donanmanın geliştirilmesi adına yapılan çalışmaların yüzeysel kaldıklarına dikkat çekmiştir. Ayrıca özellikle okul gemilerinin aşırı bakımsız bırakılmalarından ötürü hızla yıprandıklarından ve gemi personelinin bundan muzdarip olduklarından bahsetmiştir.³⁵¹ Yine Woods'un aktardığı bir anılarından Osmanlı denizciliğinin teknik, düşünce geliştirme ve klasik tabirle uyutulmaya müsait halini, zafiyetini alenen görmekteyiz. Zira Osmanlı bahriyesinde, manş dişlisi çıkarılmış olan saltanat yatının neden çalışmadığını anlayabilecek, bunun neden kaynaklandığını tespit edebilecek düzeyde bilgiye sahip kimse yoktu. Dahası bu sorunun çözülmesi için donanmadan kovulmuş bir yabancı çarkçıya muhtaç olunmuştu.³⁵² Ayrıca bu durum Türk denizcilere Avrupa'da yeterli eğitimin verilmediği görüşlerini de desteklemektedir.

Woods'un anılarında Osmanlı Devleti hesabına çalıştığı dönemi aktarırken, işini profesyonellik ilkeleri dâhilinde eksiksiz yapmaya çalıştığını anlatmak istediğini görüyoruz. Rus Savaşı ve Batum Meselesi'nde bir paralı askerden öteye Avrupa basınına yolladığı isimsiz mektupları yayınlattıp devletin bu gaileden kurtulması için elinden geleni yapmaya çalıştığını göstermek istemiştir. Dahası Woods Paşa'nın da

³⁵⁰ Woods, a. g. e., s. 59-76.

³⁵¹ Woods, a. g. e., s. 66.

³⁵² Buharlı gemilerin artmasıyla Osmanlı Devleti'ndeki buharlı gemilerin baş çarkçılığını yoğun şekilde İngilizler yapmış, ancak gün geçtikçe Türkler de bu göreve getirilmeye başlamıştı. Yine de çoğunluk ve önemli görevler İngilizlerin tekelindeydi. Türkler bu durumdan muzdarıptı. Çünkü aldıkları eğitime rağmen ilerlemeleri İngilizlerce tıkanmıştı. İşte bu ortamda Sultan Abdülaziz cuma selamlığına çıktığı bir günde verilen şikâyetlerden biriyle Sultanın yatının baş çarkçısı olan Joseph Arms görevden alınmış, haksız yere görevden alındığını düşünen bu çarkçı gemiden ayrılırken geminin manş dişlisini sökmüş ve gizlice evine götürmüştü. Geminin Türk çarkçı tarafından çalıştırılmayacağından emin olan Joseph ülkeden ayrılmayıp beklemeye koyulmuştu. Beklediği gibi geminin Türk baş çarkçısı gemiyi çalıştıramamış dahası manş dişlisinin olmadığını da anlayamamıştı. Geminin çalıştırılmaması üzerine İngiliz çarkçı iki katı maaş ve rızası olmadan görevden alınmamak kaydıyla gemiyi çalıştırmak üzere geri çağırılıp üstüne padişahın himayesi altına alınmıştı. Woods, a. g. e., s. 152-156.

Slade gibi bazı İngiliz politikalarını da eleştirdiğini görmekteyiz. Örneğin Bulgar İsyanı sırasında İngiliz hükümetinin ortaya koyduğu çelişkili politikayı kabul etmiş ve bunu;

“ Bulgar meselesinde vazedip, desteklediğimiz prensiplerin, yine kendi kendimiz tarafından ihlal edilmiş olacağına dikkat çektim. Bulgar meselesinde Hıristiyan halkı, İslâm'ın elinden kurtarmaya çalışıyorduk, hâlbuki Batum'un Rusların eline geçmesine müsaade etmekle, bu defa Müslüman olan halkı arzuları hilafına Hıristiyan gaddarlığına boyun eğmelerine rıza göstermiş oluyorduk.”

şeklinde ifade etmiştir.³⁵³ Woods bu yaklaşımlarıyla her iki tarafı da dengede tutarak süreci başarılı bir şekilde idare etmiş ve görevini 40 yılı aşkın bir süre sürdürmeyi başarmıştır. Benzer düşünceleri 1943 yılı Deniz Mecmuasında Woods Paşa hakkında bir makale çevirisi yayınlamış olan Suat Çakıl'da da görüyoruz. Buna göre Paşa, adeta hem sefirlerin hem de Türklerin hürmetini kazanmış bir arabulucu rolü üstlenmiştir.³⁵⁴ Oysaki Woods Paşa'nın hem görev yaptığı devleti, hem de mensubu olduğu milleti gücendirmemek çizgisindeki hareket tarzı, kendisine verilen görevleri yerine getirip, ötesine karışmaması yine İngiliz hükümetince kendisine verilen tavsiyeler doğrultusunda gelişmiştir

Amiral Afif Büyüktuğrul, bizimde çalışmamızda sıkça başvurduğumuz eserinde Woods Paşa'nın uyguladığı bazı politikalar sonucunda Osmanlı bahriyesinin geri bırakıldığına dair görüşlerinden bahsetmiştir. Bu eleştiriler; Woods'un 40 yıldan fazla Osmanlı Devleti donanmasında hizmet etmesinin İngiliz bahriyesi geleneklerine aykırı olduğu halde izin verilmesi, Kraliçeden büyük nişanlar alması, Bahriye Mektebi'nde yeterli sayıda subay yetiştirilmemesi, İngilizlerin başarılı büyük zırhlı gemi programına karşılık, Osmanlı bahriyesini Fransız torpido programına göre geliştirmeye çalışıp Osmanlı zırhlılarının çoğunun çürüğe çıkmasına yol açması ve subayları staj yapmak üzere Avrupa'ya gönderip, Osmanlıda makine okulları açtırmaması şeklinde sıralanabilir.

İki yıl sınırı olduğu halde 40 yıl çalışması ve Kraliçeden büyük nişanlar alması gibi özellikleri, Hobart Paşa'nın başına gelenlerle karşılaştırıldığında şüpheli olduğu

³⁵³ Woods, a. g. e., s. 93.

³⁵⁴ “*Temas ettiği birçok sefirlerle sempati, tarzı hareketi ve kabiliyeti bakımından geniş mikyasta farklı olmasına rağmen onların hürmetlerini kaybedecek hiçbir şey yapmadığı cihetle gerek bunların ve gerekse beraberce çalıştığı Türklerin daima hürmet ve muhabbetlerini muhafaza etti.*” Suat Çakıl, (1943), Woods Paşa, *Deniz Mecmuası*, Deniz Matbaası, C. 55, S. 368., İstanbul: s. 91.

açıktır. Ancak İngiliz geleneklerine aykırı olarak uzun süre Osmanlı Devleti'nde çalışmış tek ismin Woods Paşa olmadığını da hatırlamak gerekir. Nitekim Müşavir Paşa adıyla anılacak kadar uzun süre Osmanlı bahriyesinde üst düzey görevler almış Adolphe Slade'in de Osmanlı bahriyesinde uzun süre görev yaptığını görüyoruz. O halde bu iddia Slade içinde geçerlilik kazanmış oluyor. Öte yandan paşaların tesadüfi olarak bu görevlere getirildikleri varsayılsa bile İngiliz hükümetinin bu önemli makamlara kadar ilerlemiş komutanlarından mutlaka faydalanmak isteyeceği aşîkârdır.

Bahriye Mektebinde yeterli sayıda subay yetiştirilmemesi konusunda sorulması gereken soru şudur; Bahriye Mektebi'nin 1863- 1907 yılları arasında yıllık sadece 1-4 makine subayı yetiştirmesinde kabahat sadece casus olma ihtimali olan yabancı danışmanlarda mıdır? Yoksa bu kontrolü tümüyle İngilizlere terk etmiş olan Osmanlı Devlet adamlarının gaflet ve iş bilmezliklerinde midir? Yine İngilizlerin başarılı büyük zırhlı gemi programına karşılık, Woods Paşa döneminde Osmanlı bahriyesinin Fransız torpido programına göre geliştirilmeye çalışılması ve Osmanlı zırhlılarının çoğunun çürüğe çıkmasında en az Woods Paşa'nın politikası kadar II. Abdülhamit'in donanmaya karşı duyduğu şüphede etkili olmamış mıdır?

Dahası İngiltere çıkarları gereği Osmanlı donanmasının güçlenmesi ve Akdeniz'e hâkim olmasını elbette istemezdi. Dolayısıyla milletine sadık bir amiralin Akdeniz'de İngiliz çıkarlarını zedeleyecek bir donanmanın kurulmasına öncülük etmeyeceğini, bunun için büyük fedakârlıklarda bulunmayacağını Osmanlı Devlet adamları da ön görmüş olmalılardır ki, birtakım olaylarda ilk şüpheliler olarak bu yabancı müşavirler göz hapsine alınmışlardı. Bu durum Osmanlı Devleti'nin bu müşavirlerden kayıtsız şartsız bir sadakat beklemediğini ortaya koyuyordu. Kısacası Woods Paşa'nın orta çaplı faydalarının abartılması yanlış olacağı gibi, Türk subaylarını staj yapmak üzere Avrupa'ya gönderip, Osmanlıda makine okulları açmadığı gerekçesiyle suçlamakta anlamsız olacaktır. Zira dünyadaki gelişmeleri yakından takip etmesi, bu eksikleri görmesi ve bu okulları istemesi gerekenler kendi işlerini hakkıyla yapmamışken, yeri geldiğinde rakip olarak karşısına çıkacağı bir devlet donanması için bir İngiliz'in bu çalışmaları yapmasını beklemek ne derece akla uyuyor düşünülmesi.

Şu durumda, Woods Paşa hükümetinin politikası gereği "hem Türkleri donanma konusunda uyutmuş, hem de doğuştan tüccar olan İngiliz milletine

Osmanlıların koskoca bir donanma yaptırılmalarını sağlamış” olabilir.³⁵⁵ İngiliz hükümeti bu konuda devamlı surette Türk donanmasının gelişimini takip etmiş ve bunu yavaşlatmak için çaba sarf etmiş olabilir, dahası sattıkları gemilerin çoğunda eski model ya da dayanıksız ürünler satılmış olabilir. İngilizlerin bunları yapmadıklarını iddia edeceklerini de sanmıyoruz. Zira Türklerin bu başarısızlığı onların başarısıdır. Buradan alenen çıkan sonuç; iyi yetişmiş, zeki ve donanım sahibi devlet adamları olmadığı ve mevcutlarında bu oyunları akim bırakacak güç ve dirayeti gösteremediği böylece İngilizlerin bu çabalarının başarıya ulaştığıdır. Oysa bu sıralarda dünya devletleri birbirlerini sıkı sıkıya takip etmekteydiler. Örneğin 1897 Osmanlı- Yunan Savaşı’ndan sonra Osmanlı bahriyesi İngiltere, Fransa Almanya ve İtalya’ya kruvazörler ve muhripler ısmarlayınca İngilizler kuşkuya düşmüş, “acaba Türkler yeniden büyük bir donanma mı yapacak” düşüncesiyle gerçek durumu öğrenmek üzere kılık değiştirip *Amiral Merkerr*’i İstanbul’a casus olarak yollamış ancak amiral yazdığı raporda “*Ne Türk Deniz Subay Okulundan ne de Türk donanmasından söz edilebilir.*” demiştir.³⁵⁶

1861- 1876 Sultan Abdülaziz’in hüküm sürdüğü dönemde devletin önemli makamlarına çıkmış bu üç İngiliz subaydan ikisi yani Slade ve Woods’un istihdam şekillerine ve hizmetlerinin sonuçlarına bakıldığında Osmanlı bahriyesinin bu amirallerin potansiyellerinin çok altında gelişme göstermiş olduğunu kabul etmek gerekir. Gördükleri yanlış uygulamaları düzeltebilmek noktasında etkin olabilecekleri padişahın çok yakınına kadar ulaştıkları konumlardan belli olan bu paşaların, amaçlarının gerçekte kusurlarını kapatmış ve caydırıcılık elde etmiş bir Osmanlı donanması olmadığı açıktır. Mevcut durumda yakından tanıma fırsatı buldukları doğu toplumuna ya da en azından Türklere karşı bir sempati geliştirdiklerini gördüğümüz her iki ismin de oryantalist bakıştan fazla etkilenmediklerini söyleyebiliriz ancak hizmet ettikleri devlete sadakatle bağlı kişiler olduklarını söyleyemiyoruz. Yalnızca görevleri sona erdikten sonra, anılarında yeri geldiğinde Osmanlı Devleti’nin eksiklerini, yeri geldiğinde İngiliz hükümetlerinin politikalarını eleştirmişlerdir.

³⁵⁵ Bu konuyla ilgili Amiral A. Büyüktuğrul şu kaynağı sunmaktadır:

“*İkinci Meşrutiyette de Osmanlı Devleti İngiltere’den Amiral Douglas Cambe Başkanlığında bir İngiliz eğitim kurulu getirtip donanmanın emir ve komutasını onlara verince Çarlık Rusyası bu durumu kendi çıkarlarına aykırı bulup protesto ettiği zaman, İngiltere Dış İşleri Bakanlığı: “Biz bu kurulu göndermesek Türkler eğitim kurumunu Almanlardan alacaklar ve işte o zaman kudretleneceklerdi. Bizim gönderdiğimiz kurul ise Türkleri, yetiştirmeyecek, oyalayacaktır”* Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 1.

³⁵⁶ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 123.

Nitekim bu iki isimden özellikle Woods Paşa hakkında Afif Büyütuğrul'un görüşleri ve Slade Paşa hakkında Gökhan Ak'ın çalışmasında ortaya koydukları paşaların birer istihbarat unsuru oldukları gerçeğini karşımıza çıkarmaktadır.³⁵⁷ Bu iki ismin dışında devletin birçok hayati mekanizmasına kadar sızmış (özellikle İngiliz) yabancı istihbaratçıların bazı sınırlı faydaları oldukları kabul edilebilir. Ancak bu işlere samimi bir dost yardımı olarak bakmak ve İngiliz politikalarının dışında seyrettiğini düşünmek hatalı bir bakış olacaktır.

Bu üç ismin dışında Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlı bahriyesinde istihdam edilmiş isimleriyle aktara bileceğimiz başka yabancı uzmanlarda bulunmaktaydı. Woods Paşa'nın istihdamı esnasında göreve başlamış bir İngiliz zabiti olan ve Osmanlı Devleti'nin subay talebiyle gönderilmiş isimlerden topçu subayı Morris de Bahriye heyeti üyesi ve seyir hocasıydı. Yine Woods Paşa ile birlikte fener dubası görevinde çalışmış iki İngiliz subay Kaptan James Mathewson 1885, Kaptan Richard Staversise 1877 yılına kadar Osmanlı bahriyesinde hizmet etmişlerdir. Woods Paşa'nın eğitim gemisinde görevli olan topçu subay Connelley top, kılıç talimleri ve ordonat derslerine giriyordu. İngiliz Rauben Warren de Bahriye Mektebi'nde makine ve İngilizce derslerine girdiğini Woods Paşa'dan öğrendiğimiz yabancı uzmanlar arasındaydı.³⁵⁸ Ayrıca mektepte İngilizce derslerine giren Wells isimli bir uzman daha bulunmaktaydı. Woods'a torpido çalışmalarında yardım eden Sleeman adında bir İngiliz ise Sünne Limanı'nda kolağası görevinde bulunuyordu. Vinicombe Paşa adında Woolwhic'te plan ressamlığı yapmış bir haritacı subay, elektrik teknisyenliği görevi yürütmüş Frost Paşa gibi isimler, Woods Paşa'nın torpido çalışmalarında yardım aldığı söylenildiği İngiliz uzmanlardı. Yine Fransız Lecoque Paşa adında bir Fransızın da görev almış olduğunu görüyoruz. Tersane bünyesinde isimleriyle aktarabileceğimiz yabancı uzmanlardan biri İstanbul tersanesinde uzman işçi olarak çalışan ustabaşı Sanks'dı. Çalışma ve başarılarından ötürü 1870 yılında albaylık rütbesi verilmişti. 1873'te görevi bırakmasının ardından Johon Fenwick adından başka bir İngiliz mühendis tersanede bu görevi devraldı.³⁵⁹ 1864 yılında Tersane-i Âmire'de yeni

³⁵⁷ Gökhan Ak, (2016), Osmanlı- Türk Denizcilik Tarihi'nde Reform Çabaları ve "Müşavir Paşa" Adolphus Slade, *Amme İdaresi Dergisi*, C. 49, S. 4, Ankara: s. 117-140

³⁵⁸ Woods, a. g. e., s. 55-188.

³⁵⁹ Gençoğlu, a. g. m., s. 616- 617.

yapılacak taş havuz için Kaptan Paşa ile kontrat imzalayan Fransız mühendis Delef de tersanede istihdam edilmiş uzmanlardandır.³⁶⁰



³⁶⁰ BOA, A}MKT. MHM NO: 297- 26.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

**SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ DONANMA UNSURLARININ MODERNİZE
EDİLMESİ**

3.1. XIX. YÜZYILDA AVRUPA'DA GEMİ TEKNOLOJİSİNDE GELİLEN NOKTA VE OSMANLIYA TRANSFERİ

3.1.1. Avrupalıların Kat Ettiği Teknik İlerleme Süreci

3.1.1.1. Kadırğa ve Kalyon Dönemi

Karada kendini güvende hisseden veya en azından denizdeki kadar risk altında olmayan insanoğlu, ulaşım ve ticaret alanında büyük faydasını gördüğü denizlerdeki güven ihtiyacını da sağlamak zorundaydı. Dolayısıyla elde edilen her türlü teknik bilgi hızla denizciliğe uygulanmış ve dünya üzerinde büyük değişimlere yol açan teknolojik yenilik, icat ve keşifler tabiatıyla derhal ve çoğu zaman ilk olarak denizlerde kullanılmıştır. Böylece XIII. yüzyılda başlayıp XX. yüzyıla kadar uzanacak dönemde, denizcilik endüstrisinin teknolojiye öncülük ettiğini söylemek pek dek yanlış olmayacaktır.³⁶¹

XV. yüzyıl Avrupa'sında artan nüfusunun ihtiyaçlarının karşılanması önem arz etmeye başlamış, bu ihtiyaç ürünlerinin taşınmasında ise Avrupa'da bol miktarda bulunan nehirlerin ucuz ulaşım imkânından faydalanılmıştı. Kıtanın denizlerle çevrili olması da gemi yapımı için bir başka teşvik unsuruydu. Ortaçağın sonlarına gelindiğinde Baltık Denizi, Kuzey Denizi, Akdeniz ve Karadeniz arasında gelişen deniz ticareti de bu gemi teknolojisini olumlu etkilemekteydi.³⁶²

XV. yüzyılın hâkim deniz aracı kürekli bir gemi olan Kadırğalardı.³⁶³ Öyle ki Akdeniz'in hâkim güçlerinden Osmanlı ve Venedik XVI. yüzyılda İspanyollar tarafından yapımına başlanan yelkenli bir gemi tipi olan kalyonu ancak XVII. yüzyılın ortalarında inşa etmeye başlamışlardı.³⁶⁴ Şimdi makine dönemi öncesinde denizlerde kullanılan bu iki gemi tipinin teknik ve stratejik özellikleri ve hangi nedenlerle tercih edildiklerine ya da edilmediklerine kısaca göz atalım.

³⁶¹ Oran, a. g. t., s. 14.

³⁶² Kennedy, a. g. e., s. 45.

³⁶³ Bu gemilerin savaş yöntemi, hücum, rampa etme ve düşman gemisinin önünü kesme taktiklerinden oluşuyordu.

³⁶⁴ Bunda hem Venedik'in yüksek hızlı kalyon yapımı için uygun havuzunun bulunmaması hem de kalyon inşası için tecrübesinin olmaması etkili olmuştu. Bu iki hâkim devletin filolarının vurucu gücü olarak kadırğaları tutmaları kadırğaların, XVII. yüzyılın sonuna dek Akdeniz'deki filoların en önemli unsuru olmalarını sağladı. Bostan, a. g. e., s. 183-184.

Kadırga: İlkçağlardan itibaren Akdeniz coğrafyasında kullanılan kadırgalar XVII. yüzyıla kadar gelişimlerini sürdürmüşlerdir. Ana hareket mekanizması küreklerdir, fakat buna yardımcı unsur olarak yelkende kullanılmıştır. Standart bir Osmanlı kadırgası 40 metre boyunda 7-8 metre genişliğinde ve 24 oturaklıdır. Bir ya da iki üçgen yelkenle hareket eder. Bu ebatlar dışında küçük, keşif amaçlı *Kalita*, *Çektirme*, *Başarda*, *Gırap* gibi modelleri de vardır.

Kalyon: ilk olarak İspanyollar tarafından üretildiği düşünülen, ardından XVI. yüzyılda İngilizler tarafından geliştirilen rüzgârla giden, üç direkli, yelkenli, büyük savaş gemisidir. Akdeniz ve Kuzey Avrupa gemi inşa teknolojisinin etkileşimi sonucunda ortaya çıkmış bir gemi tipi olan kalyon, kendinden önce var olan (kog, karaka, kadırga) gemi tiplerinin özelliklerini almış ve daha da geliştirmişti. Bu yeni gemilerle deniz savaşlarının seyri, taktikleri ve mücadele alanları değişmişti.³⁶⁵ Kalyonun mutlaka üç direği ve mükemmel bir yelken donanımı olurdu. Güvertesi kat kat olup sırasıyla açık güverte, palavra, orta kat, top ambarı, tavlon ve kontra tavlon güverte adlarıyla anılır. En altta sintine bulunur ve bir kalyon en az 60-100 topa sahip olurdu. Ateş kudretleri bir bordadan³⁶⁶ yapabildikleri atışla ölçülen kalyonlarda, topların namluları atış esnasında lumbarlardan³⁶⁷ dışarı uzanır ve lumbarlar su girmemesi için kapaklı olurdu.

Kadırganın ince uzun yapısı ve alçak bordası sayesinde çok süratli ve kıvrak hareket edebilmesi kalyon sınıfı büyük yelkenli gemilere karşı avantaj sağlıyordu. Ana hareket unsuru rüzgâr olan kalyonlar Akdeniz'in rüzgârsız ikliminde çoğu zaman hareket edemez oluyordu. Oysa kadırga rüzgârsız havalarda da yol alabilirdi. Kadırganın bu üstünlüğü XVI. yüzyıla kadar sürdü. Ağır ağır ilerleyen kalyonlar XVII. yüzyıl ortalarından itibaren kadırgaya karşı üstünlük kurmayı başardı. Fakat bir buçuk yüzyıl daha kadırgalar Akdeniz filolarındaki yerlerini korumayı sürdürdü.³⁶⁸ Ekonomik açıdan bakıldığında kalyona göre üretimi ucuz, sürat ve manevra kabiliyeti yüksek, mükemmel su direncine sahipti. Ancak hareketi için ihtiyaç duyduğu insan gücü üretimdeki ekonomik farkı kapatıyordu. Kalyonlar kadırgalara göre daha dayanıklıydı,

³⁶⁵ Muharrem Sinan Dereli, (2010), *XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniv. Sosyal Bil. Enst. İstanbul: s. 7-10.

³⁶⁶ Geminin sağ ve sol yanları.

³⁶⁷ Geminin bordasında, topların yerleştirildiği bölmeler

³⁶⁸ Zorlu, a. g. e., s. 19- 25.

fakat kalyonların geniş ve hantal gövdeleri hareket kabiliyetini sınırlıyor, ayrıca Akdeniz'in az rüzgârlı coğrafyası kadirgaları destekliyordu. Osmanlı Devleti bahriyesi için ilk kalyon II. Bayezid döneminde yapılmış ve bu 2.000 mevcutlu gemilere “Göke” (Bizans Yunancasında "Galea") denilmiştir.³⁶⁹

Gemilerin XIX. yüzyıla değin yaşadığı gelişim doğa şartlarına bağlı olarak kol ve rüzgâr gücüyle devam etmiştir. Dünyadaki gemi gelişiminin ivme kazandığı ortaçağ gemi teknolojisine baktığımızda gemilerin ağırlığı 60-70 ton/tun³⁷⁰ civarındaydı. Mürettebat geminin içinde bulduğu bir yerde uyur, gemilerde mutfak veya aşçı bulunmaz, yemek gemi güvertesinin bir kenarına serilen kum üzerinde yakılan ateşte pişirilir³⁷¹ ve mürettebata günde ancak bir kere sıcak yemek verilebilirdi.³⁷² Coğrafi keşiflerle birlikte haritacılık ilminde büyük ilerleme kaydedilmiş,³⁷³ bu ilerleme sayesinde oluşan merakın sonucunda açık denizlere olan ilgi arttıkça gemicilik alanında teknolojik gelişmeler meydana gelmiştir.

XIV. yüzyılda Endülüs denizciliğinden İspanyolların istifade etmeleri ve gemi inşa tekniklerini geliştiren Avrupalıların yaptıkları büyük cüsseli gemiler ve ardından 2-3 katlı, kaptan kamaralı, yolcu taşıyabilen gemilerle gemi teknolojisinde üstünlük Avrupalıların lehine değişmiş, ancak bu gelişmeden tüm Akdeniz coğrafyası faydalanmıştı. Dahası İngiliz, İspanyol ve Fransız mücadelelerinin denize kayması sonucu bu devletler, deniz kuvvetleri bakımından kendilerini geliştirmenin yollarını aramaya ve yeni tasarımlar yapmaya başlamışlardı. İspanyolların karakalarının karşısına İngilizler kalyonlarıyla çıkmıştı. Portekizliler gemilerinin boylarını ve direk sayısını

³⁶⁹ Kadirga ve Kalyonlar hakkında detaylı bilgi için bkz. Mustafa Gürbüz Beydiz, (2014), *Osmanlı Gemi Tasvirleri*, Kabalcı Yay. 1. Baskı, İstanbul.

³⁷⁰ Ortaçağ gemilerinin büyüklüğü “tun” ölçüsüyle belirtilirdi, büyük ahşap fiçılara verilen tun adı günümüzde ton olarak kullanılmaktadır. Bu fiçilerden güverte altına istif edilebilen miktarı teknenin tonajını belirlemekteydi. Oran, a. g. t., s. 11.

³⁷¹ Bu uygulama 1794 yılında yeni bir düzene sokularak gemi güvertelerine nizam getirildi. Zorlu, a. g. e., s. 85-86.

³⁷² “Ortaçağ gemi inşa ustaları, tayfalara hiç önem vermemiş, teknelerde gemiciler için bölme veya kamara sistemi düşünülmemiştir. Tayfalar ambarlarda rastgele bir köşede uyumaya çalışırlardı. Amerika kıtasının keşfi esnasında Kızılderililerden “hamak” yapmasını öğrenen İspanyollar, bunu gemilerde kullanmaya başlamışlardır.” Oran, a. g. t., s. 11. Oran'ın kaynak olarak göstermiş olduğu “Özlem Kumrular, (2004), *Gemiler, Korsanlar, Haydutlar, Toplumsal Tarih Dergisi*, S.127 İstanbul.” isimli dergide böyle bir bilgiye ulaşamadık.

³⁷³ Gerhard Kremer'in 1589 yılında hazırladığı büyük dünya atlası ile coğrafya biliminde büyük bir çığır açılmıştır. Oran, a. g. t., s. 11-18.

arttırıp geminin merkezinde bulunan en büyük direğe yelken takarak, daha fazla rüzgâr kuvvetinden yararlanmayı başarmışlardır.³⁷⁴

Zaman içerisinde yelkenin bağlama şekilleri geliştirilmiştir ve bu yenilikler, gemicilere, yelkenlerini farklı rüzgâr ve dalga koşullarına uyacak biçimde ayarlama serbestliği sağlamıştır. Gemilerin hız ve manevra kabiliyeti arttırılmış, gemi yapımında kullanılan malzeme ve uygulamadaki kalite yükseltilmiş böylece daha dayanıklı, hızlı gemilerle eskisinden çok daha uzak mesafelere çok daha hızlı ve rahat seferler yapılabilmıştır. Bu gelişmeler sonucunda Avrupalılar XVI. yüzyılda top atışları sonucu meydana gelen tepmelere dayanıklı, sağlam gemiler inşa etmişlerdir.³⁷⁵ 1760'lara geldiğinde Fransız mimar Gribeauval'ın tasarladığı *Corronade* adlı kalın ve daha kısa menzilli deniz topları savaş gemilerinin vurucu güçlerini arttırmış,³⁷⁶ artık Avrupalılar hem kendi iç mücadelelerinde, hem de doğuda Osmanlı Devleti ile yaptıkları mücadelelerde kendi kuvvet merkezleri olan denizcilik ve donanma yoluyla üstünlük kurabileceklerinin farkına varmışlardır.

XIX. yüzyılda önce buharlı gemi, ardından zırhlı gemilerin icadıyla gemi teknolojilerinde büyük atılımlar meydana geldi. Ancak bunların yanı sıra gemi mimarisi ve personel yerleşiminde de değişimler olmaktadır. 1876'da gemi mimarileri artık oldukça değişmişti. Öncesinde gemi komutanı hariç personelin tamamı açık ambardaki hamak veya sabit ranzalarda yatırılırdı. Köprü üstü diye tabir olunan ve sevk ve idare işlerinin yürütüldüğü noktaya yakın bir mesafede komutanın kamarası bulunur, komutan burada kalırdı. Diğer personel geminin kıç tarafına yakın bölgelerde açılır kapanır hamaklarda istirahat ederlerdi. Gemilerin basit bir hasar sonucu batmasını önlemek amacıyla geliştirilen bölme sistemi sayesinde kendiliğinden bir kamara sistemi gelişti ve uzun seyahatlerde personelin rahat edebileceği ranzalar üretildi.³⁷⁷

3.1.1.2. Buhar Makinesinin İcadı ve Gemilerde Kullanımı

XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı Devleti iç ve dış sorunlarla boğuşurken Avrupa'da ise sanayi alanında büyük ilerlemeler kaydediliyordu. Bilindiği üzere sanayi

³⁷⁴ Oran, a. g. t., s. 15-16.

³⁷⁵ Oran, a. g. t., s. 16.

³⁷⁶ Kennedy, a. g. e., s. 109.

³⁷⁷ Oran, a. g. t., s. 71.

devriminin başladığı ve buharın makinelerde kullanıldığı ilk yer İngiltere olmuş, 1775 yılında buhar makinesini bulan James Watt buharlı makineleri ilk olarak tekstil ürünleri için kullanılmıştır.³⁷⁸ Buhar makinelerinin gemilerin hareketinde kullanılmasına yönelik ilk deneme ise 1787 yılında yine İngiltere’de denenmiş ancak deneme yapılan bot batmıştır. Buharın gemilerde kullanılması amacıyla çalışmalar yapmaktan vazgeçmeyen İrlanda asıllı bir Amerikalı olan *Robert Fulton* sonunda buharlı makineyle yol alan bir tekne (Himbot) yapmayı başarmış, daha sonra 1803’te Paris’e gitmiş ve burada *Sen Nehri*’nde denemelerine devam etmiştir. 1806’da Amerika’ya dönen Fulton buharla çalışan ilk *İstimbotu* icat etmeyi başarmıştır. Fulton, sonraki yıl *Clarmon* adı verilen, 4 metre boyunda, 5. 40 cm eninde, 160 ton ağırlığında ve 19 beygir gücünde bir makinesi olan ahşap gemi ile yapılan yolculukta 150 millik mesafeyi 32 saatte almayı başarmıştır. 1811’de İngilizler de bu sistemle çalışan bir gemi yapmış,³⁷⁹ 1815’de Fulton *Demologus* adını verdiği Amerikan dubasına sitim (buhar kazanı) ve padıl (yandan çark) takmış fakat bu gemiye yine direk ve yelken eklemiştir. İlk yapılan buharlı gemilerin hızı yüksek olsa da ağırlığı fazla olduğu için top sayısı yani ateş gücü yelkenli gemilerden zayıf kalmıştır. 1819’a gelindiğinde İngilizler yelkenli bir gemiye buhar makinesi takmış ve bu gemi ile 26 günde Liverpool’ giderek, ilk defa bir buharlı gemi ile okyanusu aşmışlardır. 1815-1830 yılları arasında ahşap yelkenli gemiler donanmaların temel gücü olmaya devam ederken buharlı gemilerde donanmalarda kendilerine yer bulmaya başlamış, 1827 Navarin Savaşı yelken döneminin sonu buhar döneminin başlangıcı olmuştur.³⁸⁰

Bu dönemde Osmanlı Devleti de dâhil birçok devlet ilk buharlı gemisini, buhar teknolojisinin merkezi olan İngiltere tersanelerinden satın almış, daha sonra kendi buharlı gemilerini yapmak isteyen devletler yine İngiliz firmalarından mühendis talebinde bulunmak zorunda kalmıştır.³⁸¹ 1870’de İngiltere’nin 100 milyon ton kömür ve 4 milyon beygir gücünde taşıma gücüne ulaştığı³⁸² düşünüldüğünde gemi

³⁷⁸ Nurcan Bal, (2010), *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi’nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sos. Bil. Enst., İstanbul: s. 1.

³⁷⁹ Gencer, a. g. t., s. 101.

³⁸⁰ 1827’de Yunanlıların İngiltere’den satın aldıkları 400 tonluk Katerina isimli çarklı gemi bir savaşta kullanılan ilk buharlı gemi olmuştur. Bal, a. g. t., s. 2.

³⁸¹ 1829’da tamamlanan Fransız donanmasının ilk başarılı buharlı gemisi Sphinx’in gövdesi Fransa’da inşa edilmiş ancak 910 tonluk gemiye İngiliz makinesi monte edilmiştir. Bal, a. g. t., s. 2.

³⁸² Kennedy, a. g. e., s. 189.

teknolojisinin merkezi olması tesadüf değildir. Ancak gemi teknik ve teknolojisinde Fransa ve İngiltere arasındaki rekabet öne çıkmıştır. Fransızların 1858'de su seviyesine kadar zırhlı olarak inşa ettikleri ilk gemileri Golarya'ya yanıt olarak İngilizler teknesinin tamamı metalden oluşan zırhlı gemileri Warrior'u denize indirmişlerdir.³⁸³

Buhar teknolojisi XIX. yüzyıl ortalarına kadar ağır bir tempoda kalmış ancak 1848'den itibaren demir-çelik sanayisi ve buhar makinesi, Avrupa'da gelişmeye başlamış ve bu hızlı gelişmenin deniz harplerine sirayet etmesi kaçınılmaz olmuştur. Gemilerin hareketi için doğaya olan bağımlılık ortadan kalkacak, (rüzgâr, akıntı, gel-git gibi) artık gemilerin hareketleri ve savaşlar insan iradesine tabi olacaktır. Bu önemli değişiklik Avrupa milletlerini bir tür sanayileşme, ticaret ve savaş gemilerini makineleştirme yarışına sokmuştur. Yelkenli büyük ticaret gemileri hala taşınması acele olmayan büyük ticaret mallarının uzun süreli nakliyelerinde kullanıyordu ama giderek bunlar da ortadan kalkacaklardı.³⁸⁴ Artık donanmaların da temel unsurları gambotlar, korvetler, kruvazörler, fırkateynler ve yüzyılın sonunda torpidotlar, denizaltılar, destroyerler, dretnotlar halini alacaktı.

Gambot: Kelime İngilizce "gunboat"tan gelir. Bir veya birkaç silahı bulunan küçük savaş gemileridir. XVIII. yüzyıldan itibaren çeşitli gemiler için kullanılan ifade XIX. yüzyılın sonlarına doğru, genelde devriye görevi yapan küçük silahlı gemiler için kullanılır oldu. Bu gemiler nehirlerde de savaşabilmekteydi ve torpido taşıyanları da "torpido gambotu" olarak adlandırılıyordu.³⁸⁵

Birik: Yelkenli gemilerin iki direkli (tek ambarlı) olanlarına birik ismi verilirdi. Savaşlarda en hızlı hareket eden bu iki direkli, seren yelkenli tekneler 70 veya üzeri personel ve küpeşterlerinde birkaç top kapasitesine sahipti. Birikin her iki direği kabasorta denilen dört köşe yelkenli idi. Sultan Abdülaziz dönemin sonrasında Osmanlı bahriyesindeki kullanımı neredeyse sonlandırılmıştır.³⁸⁶

³⁸³ Yavuz, a. g. m., s. 1810.

³⁸⁴ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 53.

³⁸⁵ tr.wikipedia.org/wiki/Gambot. ; www.dearsan.com/gemici-sozlugu/

³⁸⁶ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 59. ; Batmaz, a. g. t., s. 21.

Uskuna: Bu iki direkli ve yelkenli gemilerin 20 top, 80 personel kapasitesi ve 27 zirağ³⁸⁷ uzunlukları vardı. 1831 yılında yapılan bir uskunanın 16 topu bulunmaktaydı. Uskunalar da Sultan Abdülaziz dönemi sonrasında donanmada yer bulamadı.³⁸⁸

Korvet: (Fransızca: Corvette), Korvet tipindeki veya ona benzer gemilere "korvet" adını ilk kez 1650'de İngilizler, 1670'lerde ise Fransızlar vermeye başladı. Korvetler hafif zırha sahip, sahil devriye gemilerinden büyük, fırkateynden küçük, üç direkli, güvertelerinde 20- 30 civarında top bulunan, uzunluğu 33-39 zirağ arasındaki savaş gemileriydiler. 150- 160 civarında personel kapasitesine sahipti. Genelde kritik durumlarda sahil güvenliğini sağlar, büyük filolara destek verir veya küçük çatışmalara katılırlardı. Osmanlı terminolojisinde, korvet kaptanı, deniz binbaşı rütbesine karşılık gelmekteydi. Bugün İsveç, Almanya, Hindistan, Çin, İsrail, Polonya, Türkiye, Yunanistan ve Rusya gibi devletler manevra kabiliyetleri nedeniyle bu gemilerden üretmekte ve donanmalarında yer vermektedir.³⁸⁹

Kruvazör: (Flemenkçe: Kruiser, "Çarpışan") Kalyondan daha hafif donatılmış, daha az silahlandırılmış fırkateyn ve korvet tipinde üretilen gemilerdir. Yüksek hızlı, hafif ve değişik tonajlarda üretilen kruvazörlerin top ve tonajları savaş gemilerine eşit olursa bunlara savaş kruvazörü denilmektedir. Sahip oldukları top çaplarına göre sınıflandırılmaktaydılar. Almanların *Derflinger* ve İngilizlerin *Lion* ve *Hood*'u nitelikleriyle öne çıkmış kruvazörlerdi.³⁹⁰

Fırkateyn: İlk fırkateynler; XVIII. yüzyılda, ahşap, üç direkli, bir tür yelkenli savaş gemisi şeklinde üretilmişlerdi. Hafif silahlarla donatılmışlardı. XIX. yüzyıl ortalarından itibaren buhar makinesinin keşfiyle, buharlı gemi olarak üretildiler. Fırkateyn büyük gemileri destekleyen, nispeten küçük; çeşitli tonajlarda olmakla birlikte genelde 2000 - 4000 tonluk modern savaş gemisidir. Fırkateyn kaptanı Osmanlı terminolojisinde deniz yarbayı rütbesindeydi. Fırkateynler günümüz Batı donanmalarındaki destroyere tekabül eder. Yaklaşık 450 personele sahip olan bu savaş

³⁸⁷ Zirâ/ zirağ, Türk toplumlarının kullandığı, parmak uçlarından dirseğe kadar olan kısma denk düşen ölçü birimidir. Fizyolojiye göre 75 cm ile 90 cm arasında değişmektedir. 1 zira ortalama 0,57417 m²'dir. www.wikipedia.org/wiki/Zira.

³⁸⁸ www.dearsan.com/gemici-sozlugu/. ; Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s., 58. ; Batamaz, a. g. t., s. 21.

³⁸⁹ tr.wikipedia.org/wiki/Korvet. ; Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 58. ; Batmaz, a. g. t., s. 22.

³⁹⁰ Batmaz, a. g. t., s. 20.

gemileri hem ambarlarında hem de güvertelerinde bulunan hafif silahlarla donatılmışlardı. Boyları 40-45 zirağ olan dönemin fırkateynleri daha çok keşif görevi görürlerdi.³⁹¹

1821’de demir saçtan (zırhlı) üretilen ilk gemi denemesi başarılı olmuş,³⁹² 1848 yılında ilk pervaneli zırhlı gemi üretilmiş ancak yine de uzunca bir süre yelkenli ahşap gemiler üretimde öncelikli yerini korumuştur. 1853 Kırım Savaşı dünya genelinde gemi teknolojisinde önemli gelişmelerin yaşandığı bir dönem olmuş,³⁹³ bu savaş sırasında buharlı gemilerin durumlarını inceleyen İngiliz uzmanlar donanmada temel unsurun buharlı gemiler olması kararına varmışlardır.³⁹⁴ Bu karar beraberinde gemilerin teklerinin ahşap yerine metalden üretilmesi sonucunu getirmiştir. Pervane icat edilmiş, yelkenli savaş gemilerine stim (buhar kazanı) takılmış, ahşap gemiler karadan yapılan saldırılara karşı daha dayanıklı olmaları için zırhla kaplanmış, gemi toplarında som mermi yerine patlayıcı mermi kullanılmış, yivli toplar icat edilmiş ve gemilere montesi sağlanmış, kalyonlar vurucu güç olma konumlarını zırhlı fırkateynlere, kruvazörlere bırakmış ve gemi süratleri artmıştır.³⁹⁵ 1859 yılına gelindiğinde İngiliz donanması 95 hat gemisi,³⁹⁶ 96 Fırkateyne, Fransa 51 hat gemisi, 97 Fırkateyne sahipti.

Bu gelişmeler neticesinde dünya gemi teknolojisinde yelken döneminin kapanıp, makine döneminin başlamasıyla deniz savaşlarının kapsamı genişlemiş, doğaya olan bağımlılık büyük oranda ortadan kalkmış, yerini insanoğlunun iradesine bırakmış bu da deniz savaşları için teknik üstler, deniz yolları ve savaş ekonomisi gibi yeni sistematik ihtiyaçlar doğurmuştur. Makine dönemi ile yeni hammadde ihtiyaçları

³⁹¹ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 58.

³⁹² Yavuz, a. g. m., s. 1809-1810.

³⁹³ Usta amiralleri olan Rusya oldukça büyük bir donanmaya sahipti ve bu donanma Türk filolarını 1853’te Sinop’ta imha etmişti. Ancak İngiliz-Fransız filoları savaşa katılınca durum tersine dönmüştü. Müttefik donanması karşısındaki Rus donanmasını Kennedy şöyle tarif etmektedir. *"Rus teknelerinin çoğu çam ağacından yapılmıştı ve denize dayanıklı değillerdi; ateş güçleri yetersiz, tayfaları dahi eğitilmemişti. Müttefiklerin elinde çok daha fazla sayıda buharlı savaş gemisi bulunmaktaydı ve bunların bazıları şarapnel mermileri, Congre ve roketleriyle donatılmıştı. En önemlisi de Rusya'nın düşmanları yeni tipte tekneler (düzinelerce buharlı gambot da dâhil olmak üzere) yapabilecek sanayi kapasitesine sahiptiler."* Kennedy, a. g. e., s. 218- 219.

³⁹⁴ Bal, a. g. t., s. 2.

³⁹⁵ Oran, a. g. t., s. 54-56.

³⁹⁶ Hat gemisi: Savaş hattı olarak bilinen deniz savaşı taktiklerine katılmak için XVII. yüzyılın ortalarından XIX. yüzyılın ortalarına kadar inşa edilen bir savaş gemisi türüydü.

ve işlenmiş malzeme gereksinimleri ortaya çıkmış; demir, kömür, dökme demir, bakır, teneke, nikel gibi madenlerin stoklanması ihtiyacı da devreye girmiştir.³⁹⁷

3.1.2. Değişen Gemi İnşa Tekniklerinin Osmanlı Devleti'nce Uygulanması

Osmanlı gemi inşa teknolojisi ve deniz gücü üç döneme ayrılmaktadır. Kuruluştan XVII. yüzyıl ortalarına dek süren birinci dönemle ilgili genel gelişmeler üzerinde çalışmamızın ilk bölümünde durduk. Kürekli gemilerin /kadirgalar vurucu güç olduğu bu dönemde devlet sıfırdan bir deniz gücü meydana getirmiş ve Avrupalılar karşısında üstün duruma geçecek başarıyı elde etmiştir. XVII. yüzyılın ortalarından XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler/ kalyon dönemi olan ikinci dönemde devlet bünyesi topyekün sarsılmış, bahriyede ise girişilen bir takım hamlelerle bir miktar toparlanma sağlanmıştır.³⁹⁸ Osmanlı denizcileri Venedik ve Cenevizlileri örnek alarak muhtelif tip gemiler inşa ve teçhiz etmeye başlamışlardır. Bu dönemde Türk donanmasının esas kuvvetini yine kadirgalar teşkil etmiştir.³⁹⁹ Ancak XIX. yüzyılın ortalarından itibaren önce buhar ardından zırhlı gemi teknolojisinin çok hızlı bir şekilde ortaya çıkmasıyla gemi teknolojisinde geri kalınmıştır. Artık Osmanlı denizciliği Batı tarzı köklü ıslahatlar yolu ile kurtarılmaya muhtaçtır.⁴⁰⁰

İlk olarak XVIII. yüzyılda Avrupa standartlarını yakalamak için gemi teknolojisi ve etkin mürettebat oluşturma hususunda çeşitli çabalara girişilmiştir. Kalyonların kış kasaralarını alçaltarak savaş güçlerini artıran Cezayirli Hasan Paşa, İngiltere, Fransa ve İsveç'ten getirttiği gemi inşa personeli ile Batılı anlamda yeni gemi inşasına başlamıştır.⁴⁰¹ III. Selim döneminin gemi tekniği bakımından dikkat çeken değişiklikleri; gemilerin karinalarının metal malzeme ile kaplanmaya başlanması, yeni kalyon indirme yöntemlerinin kullanılması ve gemi direklerinin yerlerinin değiştirilmesi gibi uygulamalar olmuştur. Gemilerdeki teknolojik gelişmelerin paralelinde gemilerin iç

³⁹⁷ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 36.

³⁹⁸ Bal, a. g. t., s. iv.

³⁹⁹ Her kadirgada harita, pusula ve yelken kullanmasını bilir bir reis bulunurdu ki; gemiyi kumanda ederdi. Bunlardan başka dümenci, yelkenci, kürek yapıcı, kalafatçı ve marangoz dâhil olmak üzere 35 gemici bulunurdu. 196 kürekçi ve 100 savaşçı asker olmak üzere kadirganın mürettebatı toplamda 300 kişiye yükselirdi. Gürses, a. g. t., s. 9.

⁴⁰⁰ Avcı, a. g. t., s. 31.

⁴⁰¹ Bu dönemden buhar devrine kadar olan süreçte gemi inşa faaliyetlerinde denize indirilen savaş gemilerinin sınıflandırılması şu şekilde idi; 1. Üç ambarlı kalyon, 2. İki ambarlı kalyon, 3. Kalyon, 4. Firkateyn, 5. Korvet, 6. Şalopa, 7. Şehtiye, 8. Ateş gemisi, 8.Uskuna, 10. Kırlangıç, 11. Trabago, 12. Şebek 13. Kadirga. Oran, a. g. t., s. 32- 34.

dizaynları yeniden düzenlenmiştir. Sitimli gemilerin yaygınlaşması ile birlikte gemilerde mutfak/ kuzine teşkilatı kurulmaya başlamıştır.⁴⁰²

XIX. yüzyılda Osmanlı donanmasında da yelkenli gemiler yerini yavaş yavaş “Vapur”⁴⁰³ denilen buharlı gemilere bıraktı. İlk defa 4 Haziran 1828’de Kaptan Kelly idaresinde İstanbul’a getirilen *Swift* vapuru⁴⁰⁴ 1829’da Osmanlı Devleti adına bir tüccar tarafından 320.000 kuruşa satın alındı. Sür’at ismi verilen gemiye halk tarafından “*Buğu gemisi*” denilmiş, subayları İngiliz olan bu gemi, Mister Kelly adında bir İngiliz subayının idaresine verilerek Tersane-i Âmire’ye bağlanmıştır. Aynı yıl *Hylton Jollife*⁴⁰⁵ adlı ikinci gemi satın alınmıştır. Bu iki geminin alımı öncesinde sadaret, Kaptan-ı Derya’nın gidip gemileri incelemesini istemiş, ancak bu talep karşılaşılan sonuca bakıldığında beyhude kalmıştır. Zira gemiler çürük çıkmış ancak Osmanlı bahriyesinin bilirkişileri bunu asla fark edememiştir.

“1831 yılında İstanbul’a gelen Dr. James Ellsworth De Kay anılarında, Tersaneyi ziyareti sırasında gördüğü iki buharlı gemiden birinin aslında İskoç alamanası olduğunu ve boyunun uzatılarak yeniden inşa edildiğini ve yaklaşık 200 ton ağırlığında, 80 beygir kuvvetindeki diğer buharlı geminin ise sadece üç yıldır hizmet vermesine rağmen oldukça çürümüş durumda olduğunu anlatmaktadır. De Kay”ın aktardığına göre bu vapur Osmanlı Devleti’ne 50.000 dolara mal olmuştu ve resmî amaçlara uygun bir hâle getirilmesi için de epey para harcanmıştı. Vapurun vasatında personelin yatması için altı ranzalı geniş bir kamara yanında kış tarafta Padişaha ait küçük ve kaptana ait olmak üzere tek kişilik iki kamara bulunuyordu. Her iki gemi de saatte en çok altı deniz mili yol alabiliyordu. De Kay”e göre “Her iki geminin de makinesi oldukça eskiydi ve bu zanaatın çocukluk döneminin ilginç birer örneğini teşkil ediyorlardı.” De Kay”in anılarında bahsettiği İskoç alamanası Hylton Jollife, diğer 200 tonluk vapur da Swift”i”⁴⁰⁶

⁴⁰² Fransız gemi mühendisi Le Brun’un 1795 tarihinde ilk defa Arslân-ı Bahri isimli bir kalyona yeni bir metot uygulamıştır. Söz konusu metot da kalyonların lumbuz seviyesine kadar olan kısımlarının kızaklar üzerinde inşasının tamamlanmasını müteakip, geri kalan kısımlarını gemi denize indirildikten sonra inşasını öngörmüştür. Bu metot yaklaşık 40 yıl uygulanmış, gemi karinası ve güvertesinde meydana gelebilecek çökme ve esnemenin önüne geçildiği gibi, inşa edilen gemilerin denize indirilmesi esnasında üzerinde hareket ettiği kızaklara zarar vererek olası kazaların önüne geçilmiş ve iş gücü miktarını önemli ölçüde azaltarak işçilik ücretlerinde tasarruf sağlanmıştır. Oran, a. g. t., s. 37-39.

⁴⁰³ Türkçeye “vapur” olarak geçen ve “buharlı gemi” anlamına gelen kelimenin aslı Fransızca “bateau à vapeur” dur.

⁴⁰⁴ N. Bal’ın çalışmasında bu ilk geminin adı “Sürat” değil “Kebir” ve satın alındığı tarih ise 1828 olarak geçmektedir. Bal, a. g. t., s. 12. ; Gemi hakkında detaylı bilgi için bkz. Eser Tutel, (2006), *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yay., 3. Baskı, İstanbul: s. 14.

⁴⁰⁵ *Sağir* adı verilen bu gemi 1824’te çarklı tekne olarak İngiltere’de inşa edilmiş, 1829’da Osmanlı bahriyesine katılmış, 1860 yılında 36 yaşında kadro dışı bırakılmıştır. Tutel, a. g. e., s. 19-20.

⁴⁰⁶ Bal, a. g. t., s. 15.

İngiltere'den satın alınan bu vapurla Avrupa'dan 23 yıl sonra Türk deniz gücüne ilk buharlı gemi katılmış oluyordu.⁴⁰⁷ İşin hazin tarafı ise bu gemiler yine Osmanlı bahriyesi tarafından talep edilmemiş, İngiliz tüccarlar kendileri getirip bu eski gemileri ellerinden çıkarmak istemişlerdir.⁴⁰⁸ Sultan II. Mahmut zamanında buharlı gemilere ilgi sürmüştü, 1836 yılında İstanbul tersanesinde ilk buharlı geminin inşasına başlanmış ve "Fevziye" adı verilen bu kalyonun denize indirilme törenine Sultan II. Mahmut bizzat katılmış, İstanbul tersanesinde yapılan bu ilk makineli gemi 1838'de hizmete girmiştir.⁴⁰⁹ Yüzyılın ortasında ise Avrupalı devletlerin donanmalarının merkezinde yer alan buharlı savaş gemilerine bakılarak yeni inşa edilen gemilerin makine konulmak üzere dizayn edilmesi yanı sıra mevcut yelkenli gemilerin tadilatla buharlı gemilere dönüştürülmesi kararı alınmıştır. 1827'den 1853 Sinop Baskını'na kadar savaşı geçiren sürede Batıda özellikle ticaret gemileri sitim kazanlı (buhar kazanlı) ve yandan çarklı olarak inşa edilmeye başlandı. Osmanlı Devleti de buna ayak uydurarak dışarıdan birkaç tane yandan çarklı vapur aldığı gibi, Tersane-i Âmire'nin tezgâhlarını yenileyerek sitimli gemilerin inşasına başladı.⁴¹⁰ Ayrıca Kırım Harbi sırasında İngilizler hem kendi gemilerini hem de Osmanlı gemilerini tamir amacıyla Yalı Köşkü Fabrikasını kurmuş ve savaş sonrasında Osmanlı Devleti'ne bırakmışlardı. Bu modern fabrika Osmanlı bahriyesinde modern tekniklerin kullanılmasında önemli katkılar sağlamıştı.⁴¹¹

İfade edildiği üzere Osmanlı bahriyesinde başlangıçta satın alınan ya da inşa edilen gemiler nakliyat, ticaret, ulaşım, yelkenli savaş gemilerinin manevralarına yardım

⁴⁰⁷ Gencer, a. g. t., s. 100-101.

⁴⁰⁸ Hatta bu gemi Padişahın izni alınıncaya kadar uzun bir süre İzmir Limanı'nda bekletilmiştir. Bal, a. g. t., s. 11- 15.

⁴⁰⁹ E. Tutel Osmanlı tersanelerinde inşa edilen ilk buharlı geminin 1837 yılında Aynalıkavak Tersanesi'nde inşa edilen *Eseri Hayr* adlı vapur olduğunu yazmaktadır. Tutel, a. g. e., s. 27. Fakat BOA kayıtlarında bulunan 26 Ocak 1838 (H. 29. 12. 1253) tarihli iki belgeden inşa edilen bu geminin Fevziye kalyonu olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre Fevziye kalyonu İzmid Tersanesi'nde Kaptan Paşa tarafından Mimar Ali Efendiye yaptırılmış ve geminin yapımı Ocak 1838 itibarıyla çoktan bitmiş, kalan ödemeleri için bir hatt-ı humayun çıkarılmıştır. Şu durumda üretilen ilk buharlı gemi Fevziye kalyonu'dur, ancak inşa tarihi 1837 olsa bile hizmete giriş tarihi büyük olasılıkla 1838'dir. Öte yandan C.Yavuz ise 1840 yılında Eseri Hayr isimli bir vapurun satın alındığı bilgisine yer vermiştir. Fakat 19 Mart 1841 (H. 25.01. 1257) tarihli arşiv belgesinde Eseri Hayr isimli bir vapurun kazanının yenilenmesinden bahsedilmektedir. Şu durumda bu gemi kesin olarak İstanbul Tersanesi'nde üretilmemiş ancak ya satın alınırken fazlasıyla çürüktür ya da 1940 yılından daha önce satın alınmıştır. Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 57. ; Yavuz, a. g. m., s. 1810-1811.; BOA, HAT., NO: 577- 28272. ; BOA, HAT., NO: 577- 28278. ; BOA, İ. DH., NO: 36- 1699.

⁴¹⁰ Oran, a. g. t., s. 53.

⁴¹¹ Atav, a. g. t., s. 11.

etmek amaçlı küçük buharlı gemilerdi. Ardından vapurların donanma için sahip olduğu önem fark edilerek donanma içinde buharlı gemiler teminine başlandı. Osmanlı tersanelerinde kalifiye iş gücü ve teknik bilgi eksikliği nedeniyle ilk etapta sitim gücüne sahip metal gövdeli teknelerin inşasında güçlükler yaşandı. Vapurların inşasında, önce Amerikalı ve İngiliz mimarlar etkili oldu. Bunun dışında satın alınan gemilerin teknikleri incelenerek en azından onarım için bir alt yapı oluşturuldu. Bu alt yapı yabancı uzmanlarında katkılarıyla geliştirilmeye çalışıldı. Daha sonra yetiştirilen Türk mühendisler Tersâne-i Âmire’de gemi inşasında başarı elde etmiş, ancak gemilerin makineleri yinede İngiltere’den temin edilmişti. Bu uygulama özellikle Sultan Abdülmecit döneminde artmış, Sultan Abdülaziz döneminde ise en yoğun halini almıştı.⁴¹² Fakat bu teknolojik yenilik Osmanlılarda tam olarak uygulanamadan 1853 Kırım Harbiyle Batı’da yeni bir gelişme yaşandı ve zırhlı gemiler ortaya çıktı.⁴¹³ Osmanlı Donanması için Tersane-i Âmire’de tam anlamı ile bir savaş gemisi gövdesi inşası bile 10–15 yıllık bir kültür birikimi sonunda mümkün olmuştu. Osmanlı donanması bu yüzyıldaki gemi inşasındaki teknoloji aktarımını zamanında yapamadı. Savaş gemisinin önemli parçalarını oluşturan ana güç iletim sistemleri, kazanlar, tulumbar, ırgat donanımı, elektrik sistemleri, hidrolik sistemler gibi geniş altyapı ve gelişmiş teknoloji gerektiren cihazlar yüzyılın sonuna kadar, ithal edilmek durumunda kaldı.⁴¹⁴

Sultan Abdülaziz’in saltanatı gemi teknolojisinde hızlı değişimlerin meydana geldiği, yelkenden buhara, ahşaptan zırhlıya geçildiği bir döneme rastlar. Bu geçiş sadece bir materyal konusu değildir. Personelden hammaddeye kadar birçok noktada yeni ihtiyaçlar ve zorunluluklar doğmuştur. Zira bir makinenin yapılması için önce hammadde, hammaddenin işleneceği uygun mekân, makineyi yapacak işçi, bu ürünü yönetecek personel, bu personel için bilimsel eğitim ve bu işlerin maliyeti için yeterli ekonomik güç gerekiyordu. Sultan Abdülaziz döneminde bu alt yapı alanlarında yeterlilik sağlanamamış olsa da yapılan istikrazlar neticesinde donanmadaki gemi sayısının artması sağlanacaktı.

⁴¹² Oran, a. g. t., s. 53.

⁴¹³ Bal, a. g. t., s. vi.

⁴¹⁴ Oran, a. g. t., s. 72.

Sultan Abdülaziz dünyada meydana gelmiş bahriye alanındaki tüm gelişmelerin yakalanması için geniş çaplı bir hareket başlattı. Bundan maliye ve eğitim gibi gemi inşa alanı da payına düşeni aldı. Ancak yukarıda üzerinde durduğumuz üzere Avrupalı devletler Kırım Harbi sonrasında ahşap gemi usulünü de terk ederek zırhlı inşasına girişmişlerdi. Bu yenilikler donanma modernizasyonunun hızını olumsuz etkileyen nedenlerden biri oldu. Çünkü gemilerin yurt içinde inşası çok pahalıya mal oluyordu. Mali darboğaz içinde bulunan devlet, muhtaç olduğu zırhlıları borç para ile Avrupalı devletlerden satın almak zorunda kalacaktı.⁴¹⁵ Zira Osmanlı Devleti eskiden olduğu gibi kendi iç dinamikleriyle donanma modernizasyonunu gerçekleştiremezdi. Yaşadığı felaketlerde mevcut insan gücünü kaybeden devlet herhangi bir yenilik geliştiremediği gibi Avrupalı devletlerin büyük önem verdiği ve denizcilikte mesleki bilgi ve tecrübe bakımından donanmayı daima besleyen bir organizasyon olan deniz ticaret filosuna da gerekli ehemmiyeti vermemişti.

Temeli 1843'de Sultan Abdülmecid döneminde atılmış olan Osmanlı Devletinin resmi deniz taşımacılığı şirketi Fevaid-i Osmaniye cılız da olsa bir ticari faaliyet yürütüyordu. Bu faaliyetlerin genişletilmesi amacıyla Sultan Abdülaziz döneminde ilk olarak 1863 yılında Ticaret-i Bahriye Kanunu çıkarılarak deniz ticareti işleri sistemli bir hale getirilmek istendi. Bu amaçla Şirket-i Aziziye adıyla 1.000.000 lira sermayeli bir şirket kurulması için çalışmalara başlandı ancak tam şirket kurulacakken 1870 Fransız- Alman savaşı patlak verdi. Bu savaşın yabancı sermayenin şirkete yatırım yapmasına engel olması ve bu işin üstesinden gelebilecek yeterlilikte devlet adamlarının olmayışı nedeniyle Sultan Abdülaziz bu girişimden vazgeçti.⁴¹⁶ Zira Osmanlı limanları ile Avrupa veya diğer ülkeler arasında, taşıt ihtiyacı yabancı vapur şirketlerince sağlanıyordu.⁴¹⁷ İşin acı tarafı ise bu şirketlerle rekabet etmeyi uzun süre imparatorlukta kimse aklına getirmeyecek, Müslüman ahali fazla riskli bulduğu

⁴¹⁵ Karal, a. g. e., C. 7, s. 190.

⁴¹⁶ Tutel, a. g. e., s. 43-45.

⁴¹⁷ Bahriye Nezareti'nden ruhsatlı olarak muaayen zamanlarda kurulmuş taşımacılık şirketleri şunlardı:

Fevaid-i Osmaniye: 29 gemi

İdare-i Aziziye: 16 gemi

İdare-i Mahsusa: 73 gemi

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi: 68 gemi

Şirket-i Hayriye: 5 gemi. Oran, a. g. t., s. 76.

denizden hep uzak duracaktı.⁴¹⁸ Milli unsurlarla işlemeyen deniz ve nehir işletmeleri bu nedenle oldukça iptidai kalmıştı. Bazı yerlerde ufak tefek girişimler olsa da bunlar devlet desteği verilmediği için sönmeye mahkûm olmuşlardı.⁴¹⁹

Deniz sanayinin ve bu sanayiye yardımcı diğer sanayi kollarının geliştirilmesi, Osmanlı Devleti için barış ve refah demektir. Ancak deniz gücünün kurulamamasındaki önemli engellerden biri de insanların zihnindeydi. Söz konusu gelişme ve yenilikler olduğunda asla bir fikir birliği sağlayamayan makam adamları, iş taassuba geldiğinde kolayca fikir birliği edebiliyorlardı.

29.09.1861 tarihli (yani Sultanın tahta çıkmasından çok kısa bir süre sonra) Londra sefaretini ile yapılan bir yazışmada donanmanın modernizasyonu için girişimler başlamış⁴²⁰ ve gemi sayısının artırılması için iç ve dış çalışmalara girişilmiştir. Oysa makineleşmeyle birlikte artık herhangi bir milletin kudretli bir donanma yapabilmesi için birkaç yıl sürecek teknik hazırlık yapması, gemilerini bir bu kadar sürede inşa etmesi, gemileri yeterli bir noktaya getirebilmek için de personeli bir bu kadar eğitime tabi tutması zorunlu hale gelmişti.⁴²¹ Sultan Abdülaziz ise az zamanda sınırlı imkânlarla güçlü bir donanma kurmak zorundaydı.⁴²² Bu amaçla donanmadaki gemilerin işlevselliklerinin tespiti ve sınıflandırılması için Ceride-i Askeriye Gazetesi'nin Mevâdd-ı Bahriyye bölümündeki yukarıda değindiğimiz haberin devamında;

"Donanma-yı Hümayûn'un memur olduğu hizmet-i umumiyye itibarıyla üç sınıf sefâyine taksim olunmak lazım gelib birincisi Sefâyin-i Safiyye ikincisi Sefâyin-i Muhafaza üçüncüsü Sefâyin-i Nakliyye olub donanmaların tertib-i kadimi iktizasınca Sefâyin-i Safiyye, fırkateyn ve kapak ve üç anbarlı gibi yüksek bordalı gemilerden ibaret iken şimdi asıl harb için zırhlı sefineler icat olduğundan ve donanma-yı hümayûnda Sefin-i Safiyye nev'inden

⁴¹⁸ Ancak şunu da eklemek gerekir ki Tanzimat Fermanı ilanından önce bir tür gedik olarak Osmanlı sınırları içinde ticaret yapanlara *Hayriye Tüccarı*, sınır dışında ticaret yapanlara *Akdeniz Tüccarı* denilen ve oldukça zengin olan Müslüman bir armatör sınıfı bulunmaktaydı. İmtiyazlı bu sınıfın ayrıcalıkları Tanzimatla birlikte ortadan kaldırıldı ve Osmanlı sivil deniz ticareti yabancıların eline geçti. Tutel, a. g. e., s. 23-24.

⁴¹⁹ "Ahmet Mithat Efendi *Üss-i İnkılâp* adlı kitabında bu konuyla ilgili bilgilere yer vermiştir. Buna göre Tuna, Fırat nehirleri ve Umman denizinde oluşan denizcilik deneyimi maalesef gereken devlet desteği gösterilmediğinden bitmek noktasına gelmiştir." Karal, a. g. e., s. 271-272.

⁴²⁰ BOA, HR. SFR 3. NO: 60 – 22.

⁴²¹ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 55.

⁴²² Bu hedef aslında daha öncede bazı devlet adamlarınca uygulanmamış değildi. Devletin rahat zamanlarında ihmal edilen donanma hayati tehlikeler söz konusu olduğunda alelacele yabancı uzmanların ellerine teslim edilerek hızlı bir gelişme sağlanmak isteniyordu.

büyük gemiler mevcut iseler de bunlar ihtirâ'-ı cedîdin irâ'e ettiği maksatta kâfi olamayacağından bundan böyle öyle ahşap gemi inşâsından sarf-ı nazarla sefâyin-i safiyyenin zırhlı gemiler olması ve Sefâyin-i Muhafaza ise sevâhil ve cezayirin hıfz-ü hırâsetine me'mûr olub bunlar sefîn-i hafîfeden ibaret olarak el-an bu hizmete el verir mevcut gemilerin bir takımı yelken gemisi olduğuna ve vapuru olmayan sefâyin'in ise yani rüzgâra tâbi' olduğu cihetle istediği gibi kalkıp gezmeye ve gezdiği vakit dahî istediği sularda bulunmağa muktedir olmadıklarından başka yelken gemisinden vapurdan ziyade milâha lüzûm olmasıyla bir takım askeri bunlar ta'til eylediğine binaen muhafaza-i sefâyin'in ael-'umûm ve öbür sefâyin-i hafîfesine tahvil kılınması ve Tersane-i Âmîre'de büyük ve küçük bir hayli vapur sefâyin-i nakliyyesi mevcut ise de mertebe-i kifayede olmadığından bunların dahî umûr-ı nakliyyenin gösterdiği ihtiyac ve verdiği suhulet derecesine iblâğ ve îsâl olunması nezd-i hümâyûn-ı hazret-i pâdişâhîde tensib buyurulub eğerçi zırhlı sefâyin inşâsı için lüzumu olan makine ve edevatın tedarik ve istihzarına dahî bakılmakta ise de bunların henüz mükemmel olmadığından ve muhafaza ve nakliyye sefâyin'inin dahî lüzumu kadarının cümleten burada inşâsına mevcut destgahların tahammülü görülmediğinden zırhlı sefâyin ile diğer iki nev Sefîn-i Harbiyyenin bazılarının Avrupa cânibinde inşâsına kârar verilerek çünkü zat-ı şevket semat cenâb-ı pâdişâhî menafî ve fevaid-i devlet ve memlekete aid olan husûsatı her hâlde nisf-ı hümâyûnlarına tercih ve takdim buyurulmakta vardıkları her gün bir gûna eseriyle meşhud olmakla iş bu zırhlı gemilerden iki kitasının Sefâyin-i Muhafaza ve Nakliyye nev'inden dört kitasının daire-yi hümâyûnda biz-zat iltizam buyurulan tasarrufatın semeresinden olmak üzere mesarifi taraf-ı eşraf-ı pâdişâhîlerinden ihsan ile inşâ etdirilmekte ve bir kitasının mesarifi dahî Mısır vali-i valâ-şanı fehâmetlü devletlü paşa hazretlerinin taraf-ı hümâyûna olan rabita-i husûsiyyet ve sadâkatları eseri olmak üzere onlar tarafından i'tâ ile yapıdırılmakta ve diğer iki kita zırhlı sefâyin ile Sefîn-i Harbiyye-i Muhafaza ve Nakliyye Tersane-i Âmîre tarafından inşâ edilmekte olub birçoğu bu sene içinde rehin-i kemal olacaktır." ⁴²³

denilerek donanmadaki gemilerin Safâyin-i Safiyye, (Savaş Gemileri) Sefâyin-i Muhafaza ve Safâyin-i Nakliye olmak üzere 3 kısma ayrıldığından bahsedilmiş ve *firkateyn, kapak ve üç ambarlı* gemilerden oluşan savaş gemileri büyük gemiler olmakla birlikte bunların yeni icat edilen zırhlı gemiler karşısında yetersiz kaldıklarına değinilmiştir. Bu yüzden bundan böyle donanmada ahşap gemi inşâsı yerine zırhlı gemi inşâsına ağırlık verileceği, sahil ve kıyıların savunması için hafif gemilerden oluşan sefâin-i muhafaza gemilerinden hizmete elverişli olanlardan bir kısmının yelken gemisi olduğu ve bunların rüzgâra bağımlı olup istenildiği zaman yola çıkarılamıyor olmalarından bahisle gemilerin nakli ve havalesinin gerekliliğinin üzerinde durulmuştur.

⁴²³ Aydın ve Göksu, a. g. m., s. 824- 825.

Tersane-i Âmire’de büyüklü küçüklü birçok nakliye gemisi olmakla birlikte bunların sayılarının ihtiyacı karşılamakta yetersiz kaldığı ve yeterli sayıya ulaştırılması için çalışıldığı kaydedilmiştir. Ayrıca zırhlı gemi inşasından söz edilerek, zırhlı gemi için gerekli hazırlıklar yapılmakla birlikte henüz istenilen seviyeye ulaşılmamış, muhafaza ve nakliye gemilerinin bile henüz tamamının mevcut tezgâhlarda üretimi sağlanamadığından “Zırhlı ve diğer gemilerin bazılarının Avrupa’da inşa ettirilmesine karar verilmiştir” denmektedir. Bu yaptırılacak olan gemilerden 2 adet zırhlı ve 4 adet muhafaza ve nakliye gemisinin masraflarının Padişah tarafından karşılanacağı, bir adedinin ise Mısır Hidivi tarafından karşılanacağı haberde değinilen bir başka nokta olmuştur. Ancak yelkenden makineye geçiş sadece bir materyal konusu değildi. Onun kadar ve beklide ondan daha fazla olarak personel, hammadde ve enerji konusu da önemliydi. Çünkü makineyi yapacak işçi, onu kullanacak personel, hareketini sağlayacak maden gücü olmadan gemiler deniz üzerindeki devasa kütlelerden ibaretti.⁴²⁴

3.1.3. Değişen Hammadde ve Enerji İhtiyacı

Ortaçağ gemi teknolojisi enerji olarak insan ve doğa gücünden faydalaniyor, gemi üretim malzemesinde ise ahşap (kereste) kullanılıyordu. Coğrafyalarında bol miktarda gemi yapımına müsait ormanı bulunan devletler denizcilik konusunda oldukça hızlı bir gelişim sağlayabiliyordu. Örneğin Osmanlı Devleti’nde siyasi olarak dönemin diğer padişahlarına göre sönük bir devir olarak kabul edilen II. Bayezid devri Türk denizciliğinin cihanşümül bir noktaya geldiği dönem olmuştur. Bunda ise Boğdan seferiyle Karpat ormanlarının Memlük mücadeleleriyle de Torosların alınıp buralardan sağlanan bol kereste temini sayesinde üretilen gemilerin önemli katkısı olmuştu.⁴²⁵

Buharlı gemilerin icadı ile gemilerin enerji ihtiyacı kömürle elde edilen buhar gücünden, üretim malzemesi ise zırhlı gemiler dönemiyle demir ve türevi metallerden karşılanmaya başlanmıştı. Osmanlı topraklarında kömür madeni ilk 1826 yılında tespit edilmiş ancak devlet eliyle işletilmesi 1848’e kadar mümkün olmamıştı. Bu tarihe kadar İngilizlerin Newcastle kömürü sarf edilmekteydi. Bu tarihte Zonguldak’daki madenlerin işletmesine İngilizler talip olmuş ancak valide sultanın tasarrufundaki maden bölgesi İngilizlere açılmamıştı. Sultan Abdülaziz dönemine kadar, ne demir ne de çelik

⁴²⁴ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 53.

⁴²⁵ Komisyon, a. g. m., s. 19.

hissedilir derecede Osmanlı topraklarından içeri girmediği gibi, Anadolu'da mevcut yeraltı kaynaklarını çıkaracak müessese ve tesisler de henüz kurulmamıştı.⁴²⁶ 1865 yılında Zonguldak madenleri Bahriye Meclisi idaresine bırakılmış, yüksek kömür ihtiyacı duyulan tersane ve deniz filosunun enerji açığı bir nebze olsun buralardan karşılanmaya çalışılmıştı.⁴²⁷

Buharlı Osmanlı gemileri uzun seferlere çıkmakta büyük sıkıntılar yaşıyor, Trablusgarb (Libya), İşkodra (Arnavutluk), Suda (Girit), İskenderiye, Beyrut, Preveze gibi merkezlere yol alınırken kazanlarında İngiliz kömürü yakmaya mecbur oluyorlardı. 1870'e doğru bu merkezlerin limanlarına Türk kömürleri depo edilmeye başlandı ve böylece Doğu Akdeniz kömür ambarları tezahür etti. Türk kömür ambarlarından en büyükleri İstanbul'daki Sarayburnu, Keçiburnu ve Kuruçeşme'de bulunuyordu. Bunların dışında Boğaziçi'nin çeşitli yerlerinde ve Unkapanı'nda tüccarlara ait kömür ambarları vardı.⁴²⁸

3.2. TERSANE ISLAHATLARI

3.2.1. Tersane-i Âmire

Osmanlı Devleti bünyesindeki en faal tersane olan İstanbul'daki Tersane-i Âmire'nin temelleri Sultan Fatih döneminde atılmıştır. Hem Akdeniz hâkimiyeti hem de dünya devleti olma fikriyle denizlerdeki egemenliğe dikkat kesilmiş padişahlardan olan Fatih, bu hedef istikametinde İstanbul'da İmparator Jülyen tarafından kurulmuş ve İstanbul'un ilk tersanesi olan Kadırga Limanı'nı gemi inşası için uygun bulunmuştu.⁴²⁹ Yavuz Sultan Selim dönemine kadar İstanbul'da Bizanslılardan kalma Kadırga tersanesinde gemi yapımı devam etti. Ancak Yavuz Sultan Selim devrinde bu tersanelerin yetersiz olduğu görülerek Veziriazam Piri Mehmet Paşa'nın tavsiye ve gayreti ile Galata'dan Kâğıthane deresine kadar olmak üzere 300 adet gemi inşa tezgâhı yapılması emredildi. Piri Mehmet Paşa tersanenin genişleyen gözlerinin her biri için 50.000 akçe tahsisat ayırmış, gözlerin üzerleri kurşun levhalarla kaplanmış ve Divanhane'nin bulunduğu bölgeye işçi ve ustaların ikamet etmeleri için de bir mahalle

⁴²⁶ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 53.

⁴²⁷ Uzunçarşılı, (Bahriye), a. g. t., s. 195-196.

⁴²⁸ Tutel, a. g. e., s. 50.

⁴²⁹ Uzunçarşılı, a. g. e., C. II., s. 48-49.

yaptırmıştı.⁴³⁰ III. Selim döneminde Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa'nın donanma için ilk icraatlarından biri de gemi inşa tezgâhlarının yenilenmesi olmuştur. Uzun süre tamamen ya da kısmen atıl vaziyette bırakılan yaklaşık 15 tersane yeniden aktif hale getirilmiştir. Bu dönemde Osmanlı tersanelerinin modernize edilmesi için bahriyede istihdam edilen Fransız uzman sayısı 23'e çıkmış,⁴³¹ İsveçli Mimar Rhodé'ye 9 gemi tezgâhı yaptırılmış, 1796 da aynı mimar büyük bir havuz inşasına başlamıştır.⁴³² Gemi sayısındaki artışa bağlı olarak ilk kuru havuz 1800'de⁴³³ Manol Kalfa ve mühendis Rhodé'nin başkanlığında İsveçli mühendislerin teşkil ettiği bir grup tarafından üretilmiştir. Kuru havuzların temizliği ve bakımı için ise bir İngiliz firması ile anlaşma yapılmış ve gerekli makineler satın alınmıştır.⁴³⁴ Bu yabancı uzmanların yanında Mimar İsmail, Mimar Çakır Ali, Mimar Molla Mustafa, Mimar Fidanoğlu Mehmet, Kalaslı Ali gibi birçok Türk mimarda yetişmiş ve yeni kurulacak filo için tersanelerin faaliyete geçirilmesinde önemli görevler üstlenmişlerdir. Bu mimarlar grubu 1789-1796 yılları arasında üç ambarlı, 1.200 mevcutlu 62 zira genişliğinde ve 122 topa sahip Selimiye Kalyonu başta olmak üzere benzer özelliklerde 45 parça gemi üretmeyi başarmışlardır.⁴³⁵ 1797'de İstanbul Tersanesi'nde İsveçli mühendis Rhode'nin gözetiminde yalnızca donanmadaki gemilerin bakımının yapılacağı büyük bir havuz inşasına başlanmış ve 1800'de tamamlanmıştır.⁴³⁶

1822'de Tersane-i Âmire'de ikinci büyük havuzun yapımı başlamış, 1826'da biten bu iş için 20.000 kese akçe harcanmıştır. Bu kuru havuzu Manol Kalfa ile Mühendishane'de hocalık yapan başmühendis Abdulhalim Efendi yapmıştır.⁴³⁷ Havuz

⁴³⁰ Mısır Seferi'nin ardından yapılan yeni ilavelerle tersane daha da genişletilerek Rodos Seferi için uygun hale getirilmek istenmiş, Haliç Tersanesi'nin inkişafıyla güçlü bir donanma teşekkül etmiş ve Gelibolu Tersanesi ikinci dereceye düşmüştü. Gencer, a. g. t., s. xii. ; Avcı, a. g. t., s. 31.

⁴³¹ Yaşar Bedirhan ve Figen Atabey (2013), Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Danışmanlar (1808-1918), *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic* S. 8/5, Ankara: s. 129.

⁴³² Gencer, a. g. t., s. 40.

⁴³³ Şakir Batmaz ilk kuru havuz için 1789-1790 tarihlerini vermiştir. Batmaz, a. g. t., s. 132.

⁴³⁴ İngiliz firması Boulton & Watts ilk buhar makinesini 1797'de Portsmouth'daki kuru havuzun sularının tahliyesi için uygulamaya koymuş ve bu uygulamadan müspet sonuç elde etmiştir. Bu gelişme İngilizlerin tercih edilmesine neden olmuştur. Haliç'teki kuru havuzun tahliyesi için havuzun hacmi esas alınarak uygun teknik özelliklere haiz makineler (Tulumbalar) seçilmiştir. Makinenin özellikleri, teknik yardım ve maliyet gibi birçok hususlarda yazışmalar yapılmış, müteakiben İngiliz firmaları ile kontrat yapılarak makineler satın alınmıştır. Oran, a. g. t., s. 41.

⁴³⁵ Gencer, a. g. t., s. 27-28.

⁴³⁶ Bedirhan ve Atabey, a. g. m., s. 129.

⁴³⁷ Oran, a. g. t., s. 41.

bittiğinde Sadrazam tersaneye gelerek havuzun açılış törenine katılmıştır.⁴³⁸ Tersane-i Âmire'deki teknolojik gelişmelerin takibinde etkili olan bir unsurda İngilizlerin Sarayburnu-Yalıköşkü mevkiinde kurdukları dökümhane ve makine fabrikasıdır. Bu fabrikada İngiliz usta ve ameleleri Türk ustalarla beraber çalışmışlardır. Gemilerin makineleri de bu fabrikada yapılmaya başlanarak gayet verimli neticeler elde edilmiştir. Hatta 1872 yılında Mukaddeme-i Hayır zırhlı korvetinin 500 beygir kuvvetindeki makinesi Yalıköşkü Fabrikalarında yapılmıştır.⁴³⁹

Sultan Abdülmecid döneminde kapak ve fırkateyn tipi gemilerin inşası için Amerikalı bir mimarın yaptığı plana uygun olarak büyük taş bir kızak yapılmıştır. 1857'de Azapkapı taraflarında daha sonradan çifte havuz haline getirilen bir havuz inşasına başlanmış,⁴⁴⁰ ancak kaynak bulunamaması nedeniyle tehir edilen 3 nolu havuz 1870 tarihinde Vasil Kalfa idaresinde tamamlanmıştır.⁴⁴¹ Şu durumda Tersane-i Âmire'de ilk kuru havuz III. Selim döneminde, ikincisi II. Mahmut döneminde, üçüncüsünün inşasına Sultan Abdülmecid döneminde başlanıp inşasına ara verilen büyük havuzun kalan kısmının tamamlanmasına Sultan Abdülaziz döneminde tekrar başlanmış ve bitirilmiştir.⁴⁴² Tersane-i Âmire'deki 3 büyük kuru havuz da dünya standartlarında gemi üretebilecek havuzlarla aynı niteliklere sahip hale gelmiştir.

Sultan Abdülaziz döneminde imal edilen ve satın alınan gemilerle her geçen gün sayısı ve dolayısıyla iş yükü artan gemilerin bakım ve onarımı için⁴⁴³ ihtiyaç duyulan merkezlerin sayısının da arttırılması zorunluluğu doğmuştur. Ayrıca ebatları ve yapım şekilleri değişen gemiler için havuz tiplerinin de değiştirilmesi gerekmiştir. 25 Kasım 1862 tarihli bir belgede “*Tersane-i Âmire'de inşası mukteza-yı irade-i seniyye-i hazret-i padişahiden olan zırhlı sefine Aynalıkavak'da kain destgâh üzerine kurulub*

⁴³⁸ Gencer, a. g. t., s. 90.

⁴³⁹ Batmaz, a. g. t., s. 127-178.

⁴⁴⁰ Atav, a. g. t., s. 11.

⁴⁴¹ Oran, a. g. t., s. 74-75.

⁴⁴² BOA, A}MKT. NZD., NO: 373- 38.

⁴⁴³“*Gemiler seyir sürelerine bağlı olmakla birlikte, yılda bir kez kuru havuza alınırlar. Havuzda gemi karinasına zarar veren ve geminin süratini düşüren karınaya yapışmış her türlü kabuklu deniz canlısı (midye, istiridyeye, yosun ve çeşitli yumuşakçalar) raspa yardımı ile karinadan temizlenir. Yine geminin denize açılan boru ve valflerinin (kirli su atık sistemi, iklimlendirme, buz odası gibi soğutma suyu sistemi, egzost soğutma sistemi, sarnıçların denize açılan port ve klepeleri, amudi (geminin sancak (sağa) ve iskeleye (sola) dönmesini sağlar) ufki dümen sistemleri (Denizaltının dalma ve satıha çıkmasını sağlar) temizlenir. Geminin su altında kalan karinası 6-7 kat zehirli boya ile boyanır. İncelen metal aksamlar değiştirilir. Pervanelerin kullanılmasından itibaren gemi havuzdan inmeden kısa süre önce pervaneler son kez temizlenerek, havuzdan inilir.” Oran, a. g. t., s. 75.*

yapılacağından mezkur destgâhın elli kadem daha temdidi lazım gelmiş” ifadesiyle Ayanalıkavak tersanesinde bulunan bir havuzun genişletilmesi için gerekli olan mali kaynaktan bahsedilerek izin istenilmiş 2 Aralık 1862 tarihinde hemen gerekli izin verilmiştir.⁴⁴⁴ Günümüzde de geçerli olan bakış açısıyla gemi üretimi yapılırken gemilerin ömrü liman, seyir ve bakım olarak üç eşit bölüme ayrılmıştır. Sultan Abdülaziz döneminde de bu sorunun çözümü için ilk olarak mevcut tersanelerin genişletilmesi yoluna gidilmiştir. Ayrıca tersanede yeni havuzlar inşa edilmiş ve bu inşa işleri için yabancı uzmanlardan faydalanılmaya devam edilmiştir. 1864 yılında inşa çalışmalarına başlanan bir havuz için Fransız mühendis Delef ile Kaptan Paşa arasında bu görev için bir kontrat yapılmıştır.⁴⁴⁵ Zırhlı gemilerin onarım ve bakımı için İnebelikavak mevkiinde bulunan gemi tezgâhı 10 kadem daha uzatılmış,⁴⁴⁶ 1866'da Anadolukavağı ve Sütlüce'de vapur ve gemi tamiri için havuz ve tezgâh inşalarına başlanmıştır.⁴⁴⁷ Fakat doğan yeni ihtiyaçların ardı arkası kesilmediğinden bu kez 1872 tarihinde Tersane-i Âmire'de bir yüzer dok inşa edilmiştir.⁴⁴⁸ Bazı bölgelere tersane yapımı için önerilerde bulunulmuş, ancak çeşitli nedenlerden ötürü bu tersaneler yapılmamıştır.⁴⁴⁹

Tersanelerin mimari değişimlerinin yanı sıra buralarda kullanılacak yeni nesil makine ve araç-gereçlerin temin edilmesi amacıyla da çalışmalar yapılmaktaydı. 18 Haziran 1864 (13 Muharrem 1281) tarihli Ceride-i Askeriye gazetesinde verilen haberde Tersane-i Âmire'de kullanılacak çekiç ve demir makinelerinin İngiltere'den sipariş edildiği kaydedilmiştir.

“ Tersane-i Âmire'de mevzû' destgah inşa bulunan ve bundan sonra peyderpey yapılacak olan zırhlı ve demirli sefinelerin emr-i imali için lüzum olub akdemce İngiltere 'ye sipariş olunmuş ve resîde-i hitâm olarak yakında vürûdu me'mul-ı kavî bulunmuş olan çekiç ve demir makinelerine icâb eden fabrika ebniyesinin Aynalıkavak'da kain fabrika-yı hümâyûn dâ'iresi ittisâlinde olmak üzere vaz'-ı esasına mübaşeret kılınmıştır.”

Tersanede ihtiyaç duyulan alanlarda yeni fabrikalar açılmıştır. 11 Mart 1868 tarihli belgede, kurulmasına gerek duyulan bir halat fabrikası, vapur değirmeni ve

⁴⁴⁴ BOA, İ. DH. NO: 499- 33957.

⁴⁴⁵ BOA, A}MKT. MHM., NO: 297- 26.

⁴⁴⁶ BOA, A}MKT. MHM., NO: 249- 17.

⁴⁴⁷ BOA, İ. MMS., NO: 32-1307.

⁴⁴⁸ Oran, a. g. t., s. 74-75.

⁴⁴⁹ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 67-69.

fırının inşasından söz edilmektedir.⁴⁵⁰ Görüldüğü üzere 1861- 1876 yılları arasında Tersane-i Âmire’de büyük bir faaliyet göze çarpmaktadır. Tersanenin 1871 yılına gelindiğinde imalat ve inşaatıyla ilgili fabrika ve atölyeler şu şekildedir: Dökümhane Fabrikası, burada 130 dökmeçi, 35 sanayi eri ve 20 işçi çalışmaktaydı. Demirhane Fabrikası, toplamda 284 usta ve işçi bulunmaktaydı. Tüfenkhane Fabrikası, 184 işçi bulunmaktaydı. Yalıköşkü Fabrikası, biri ustabaşı olan 16 İngiliz usta ve 257 işçi bulunmaktaydı. Tamirat Fabrikası, 347 usta ve işçi bulunmaktaydı. Kazanhane Fabrikası: 258 kişi çalışmaktaydı. Resimhanede 30 uzman istihdam edilmekteydi. İngiliz Demirhanesinde, 31 İngiliz usta, 27 perçinci işçi, 90 kara demirci, 20 çırak çalışmaktaydı. Burgucu ve Makara Fabrikasında bir İngiliz ustabaşı ve 40 İngiliz personel bulunmaktaydı. Tersanenin Havuzlar Kısımında, Errehane, Makara fabrikası, Tavşan Mağazası ve Oymacı Mağazası bulunmakta olup, havuzlar ameleside denilen marangozlar, rençperler, duvarcılar, modelciler, tekneçiler, mandacılar ve hamallardan oluşan bir çalışan sınıfı buralarda istihdam edilmekteydi. Avrupa’dan zırhlı gemi inşası için getirilen uzmanların çoğu (1870 yılında 43 kiş) ise Tersane-i Âmire’de istihdam edilmişti. Bu durum makineli gemi üretiminin yapıldığı tek yerin İstanbul Tersanesi olduğu görüşünü kuvvetlendirir niteliktedir.⁴⁵¹ Bunlardan ayrı olarak Tersane-i Âmire bünyesinde bu dönemde faal olan diğer fabrika ve atölyeler ise; direkçi, dümenci, arabacı, doğramacı, filikacı, varilci mağazaları, model haneler, nakkaşhane,⁴⁵² büyük çekiç, levha ve köşebent fabrikalarıydı.⁴⁵³

Yapılan fabrikalar ve diğer çalışmalar sonucunda Tersane-i Âmire etrafı yüksek duvarlarla çevirili, Galata kıyılarından Hasköy’e kadar uzanan bir sanayi bölgesi halini almıştı. Tersanenin Galata’ya açılan kapısı Azaplar Kapısı, dereye açılan kapısı ise Divanhanedir.⁴⁵⁴ Burası 1864 yılında Sultan Abdülaziz’in emriyle yenilenmiştir. Divanhane duvarının sonunda bulunan tersane kapısından girince hemen sağda askerin

⁴⁵⁰ BOA, A} MKT. MHM., NO: 401- 93.

⁴⁵¹ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 67-69.

⁴⁵² Bahriyenin ihtiyaç duyduğu boyayı üreten fabrikadır.

⁴⁵³ Batmaz, a. g. t., s. 127-128.

⁴⁵⁴ Divanhane; Derya Beyleri’nin, Kaptan Paşalar’ın ya da Bahriye Nazırları’nın görevlerini İstanbul’da sürdürdükleri sırada buldukları, icra ve karar yeri idi. Bahriyeye yönelik faaliyetlerin merkezi olarak kullanılan bu yer, Osmanlı denizciliğinin beyini olarak da kabul edilebilir. Ahmet Deniz, (2010), *Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları*, Doktora tezi, Marmara Üniv. Sos. Bil. Fak., İstanbul: s. 50.

elbise ve kundurularının imal olunduğu Dikimhane binası mevcut olup buradan sonra mühimmat ve kereste mahzenleri en sonda ise Nakkaşhane bahçesi yer almıştır.⁴⁵⁵

Tersane-i Âmire dışında kalan tersanelerde de çeşitli ıslahat çalışmaları yapılmış ancak bunlar İstanbul Tersanesi kadar gelişme gösterememiştir. 1867 sonrası Osmanlı bahriyesinin başlıca tersaneleri şunlardır; Tersane-i Âmire (İstanbul), Midilli Tersanesi, Sinop Tersanesi, Karadeniz Ereğli Tersanesi, Trabzon Tersanesi, Bartın Tersanesi, Amasra Tersanesi, Misivri (Alanya) Tersanesi, Kalas (Kaşoz Adası), Kemer Tersanesi, Kıbrıs Tersanesi, Limni Tersanesi, Bodrum Tersanesi, Gemlik Tersanesi, Kale-i Sultanî (Çanakkale) Tersanesi, Silistire (Bulgaristan) Tersanesi, Sohum (Gürcistan) Tersanesi ve Çingâne Tersanesidir (Varna'nın kuzeyinde).⁴⁵⁶

Tersane idaresine baktığımız da Osmanlı donanmasının içinde Tersane-i Âmire'nin kendine has idare tarzı ile ayrı bir müessese teşkil ettiğini görüyoruz. Donanmaya ait her türlü tayin ve denizle alakalı zeamet ve tımarların tevcihi Kaptan-ı Derya tarafından gerçekleştirilirdi. Muhtelif görevleri olan Tersane-i Âmire'de yönetim sistemi açık ve düzenli olmuştur. Bahriyenin gemici ihtiyacının karşılandığı bir sanayi merkezi olan Tersane-i Âmire aynı zamanda Kaptan Paşalık teşkilatının her türlü defterinin tutulduğu, gelir- gider masraflarının kaydedildiği, işçi maaşların dağıtıldığı bir büro özelliğine sahiptir. Tersane-i Âmire'nin idaresinde Kaptan Paşadan başka Tersane Emini, Tersane Ağası, Liman Reisi, Tersane Kâtibi, Tersane Reisi, Tersane Defter Emini, Tersane Defter Kethüdası, Tersane Ruznamecisi, Mahzen ve Kalyon Kâtipleri yer alırdı.⁴⁵⁷

3.3. ABDÜLAZİZ DEVRİ SONUNDA DONANMANIN MEVCUDU

3.3.1. Sultan Abdülaziz Tahta Çıktığında Donanmanın Durumu

Sultan Abdülaziz öncesinde tersanelerdeki gemi durumuna baktığımızda yukarıda da üzerinde durduğumuz üzere daha Sultan II. Mahmut zamanında buharlı gemilere ilginin olduğunu görüyoruz. Zira tüm dünyada da kürekli ve yelkenli gemiler işlevlerini yitirmiş ve yerlerini hızla buharlı gemilere bırakıyorlardı. 1827'de

⁴⁵⁵ Batmaz, a. g. t., s. 129.

⁴⁵⁶ Enver Ziya Karal, (1999), *Selim III Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar, Tarih Vesikaları-3 (1941)*, TTK Yay., Ankara: s. 210-211.

⁴⁵⁷ Çakır, a. g. t., s. 5.

İngiltere'den buharlı bir gemi satın alınmış, 1838 yılında İstanbul Tersanesi'nde inşa olunan Fevziye vapurunun denize indirilmesiyle ilk buharlı gemi üretimi sağlanmıştı.⁴⁵⁸ Ancak II. Mahmut 1839'da öldüğünde Osmanlı donanması tesis ve teknik bakımdan geliştirilmeye hazır, fakat gemi ve mürettebat bakımından son derece vahim bir durumdaydı. Sultan Abdülmecit döneminde Ahmet Fevzi Paşa'nın Osmanlı donanmasını Mısır'a kaçırmasının akabinde, Türkleri Rus ve Fransız tehdidine karşı sınırlı olsa kuvvetlendirmek isteyen İngiltere, *Sir Adolphus Slade*'i⁴⁵⁹ beraberinde bir heyetle Türk donanmasının yeniden düzenlenmesi için görevlendirmişti. Bu girişimin devamında Mehmet Ali Paşa'nın eline geçmiş olan Osmanlı donanması geri getirilerek bir kısmı modernize edildi. Ancak uzun süre kullanılmayan gemilerin birçoğunun onarılması yenisinden pahalıya mal olduğundan bunlar parçalanarak yedeğe ayrıldı. 1847 yılına gelindiğinde Bahriye Nazırı Patrona Mustafa Paşa'ya tersanelerin tamiri için 78.000 kese akçe ve taş havuzun tamiri için 20.000 kese akçe⁴⁶⁰ tahsis edilmişti. 1849 senesinde donanma gemilerinin nerelerde ve nasıl tamir edileceklerini açıklayan bir irade çıkarılmış ve donanmanın ıslahı için çalışmalar devam etmişti.⁴⁶¹

Üretim çabaları olsa da 1858 yılında "*Hayrettin*" adlı buharlı vapur yine İngiltere'den satın alınmıştır. Sultan Abdülmecit döneminde Kırım Harbi ile buharlı gemiler önem kazanmış ve donanmada bulunan ahşap, yelkenli gemilerin buharlı gemiye dönüştürülmesine başlanmıştır. Sultan Abdülaziz döneminde ise ahşap gemi üretimi mümkün olduğunca azaltılmaya çalışılıp, yeni yapılacak ya da satın alınacak buharlı gemi teknelerinin metalden olmasına çalışılmıştır. Yani Sultan Abdülmecit döneminde; yelkenli ahşap gövdeli gemilerden, buharlı ahşap gövdeli gemilere, Sultan Abdülaziz döneminde ise; ahşap buharlı gemilerden, metal buharlı gemilere geçiş

⁴⁵⁸ Celalettin Yavuz, a. g. m., s. 1810-1811. ; Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 57.

⁴⁵⁹ Amiral Slade Kırım Savaşı sırasında Tersane-i Âmire'de görev almış, ardından ödüllendirilerek Donanma-yı Hümayun'da istihdam edilmiştir. BOA, HR. SYS, NO: 1353 – 46

⁴⁶⁰ Tersanede ilk defa ve kendi kendine İngilizce öğrendiği için *İngiliz* lakaplı Mustafa Paşa sırasıyla liva, ferik ve Bahriye Reisi olmuştur. 1847 senesinde Bahriye Mektebi'nin ıslahatı için sadarete bir layiha sunmuş ve kısa zamanda bir irade çıkarılmasına muvaffak olmuştu. Senelerce bu hizmette devam ederek Ocak 1863'te 20 günlüğüne Bahriye Nazırı olmuş ancak Mehmet Paşa Londra'dan getirilince Nezaretten azledilmiştir. 1867'de Kumanda Meclisi Reisliğine tayin edilmiş fakat kısa süre sonra ayrılmış ve 1 Ekim 1870'de vefat etmiştir.; Mehmed Süreyya (haz. Nuri Akbayar) (1996), *Sicill-i Osmani*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, C.IV İstanbul : s. 1196. ; Safvet, a. g. e., s. 14.

⁴⁶¹ Verilen gemilerin dışında Abdülmecit döneminde Mecidiye, Taif, Eser-i Hayr, Tarz-ı Nevin, Feyz-i Bahri, Saik-i Şadi, Ziver-i Derya, Peyk-i Zafer vs. gemileri inşa edilmiş, ayrıca Mahmudiye Kalyonu, Fethiye Kalyonu, Makaddem-i Hayr Kalyonu, Peyk-i Meserret Kalyonu, İclaliye Kalyonu, Neyyir-i Şevket Kalyonu, Nusratiye Kalyonu, Berk-ı Zafer Kalyonu, Fazl-ı İlah Firkateyni, Nizamiye Firkateyni, gibi birçok geminin bakım ve onarımları yapılmıştır. Atav, a. g. t., s. 14- 27.

yaşanmıştır. Sultan Abdülmecit'in son dönemlerindeki gelişmelere rağmen Sultan Abdülaziz tahta geçtiğinde Osmanlı donanması hala tesis ve teknik bakımından uzun bir yol kat etmesi gereken bir bahriye durumundaydı.

Sultan Abdülaziz tahta geçmeden hemen önce Osmanlı donanmasındaki gemi sayısı çalışmalarda farklı verilmiştir. Bunda ticaret gemileriyle savaş gemileri ayrımının yapılamamış olması, ahşap ve zırhlı gemi farkları, buharlı ve yelkenli gemi gibi unsurların etkili olması muhtemeldir. Osmanlı bahriyesinde devlet envanterine kaydedilen gemiler daima donanma bünyesinde kullanılmamış fakat ihtiyaç hâsıl olduğu durumlarda donanmada istihdam edilmişlerdir. Örneğin 1843'te İngiltere'de imal edilen *Hümapervaz* gemisi 1857'de donanmada istihdam edilmiş, ancak 1870'de devletin deniz nakliye şirketi olan Fevaid-i Osmaniye devredilmiştir. 1856'da İskoçya'da imal edilen ve satın alınan *Dolmabahçe* gemisi 1896 Yunan Savaşı'nda donanmada kullanılmıştır. Yine 1859'da İngiltere'de yolcu gemisi olarak inşa edilen *Bursa* gemisi de bir süre sonra donanmada istihdam edilmiştir.⁴⁶² Sonuç olarak ister ticari, ister askeri amaçlı istihdam edilsin, bahriyeye kayıtlı bu gemiler ihtiyaç duyulduğunda donanma unsuru haline getirilmekteydi. Verilen sayılar farklı olsa da görülen o ki yelkenli ahşap gemiler hala donanmada geniş yere sahipti.

⁴⁶² Tutel, a. g. e., s. 39, 60-61.

Tablo 3.1: 1860/1861 Sultan Abdülaziz Öncesinde Osmanlı Devleti Bahriyesinde Mevcut Gemi Sayısına Dair Verilen Bazı Rakamlar

<i>Gültekin Yıldız</i>	<i>Afif Büyüktuğrul</i>	<i>Şakir Batmaz</i>
6 Ahşap Kalyon 2 Uskurlu ⁴⁶³ Kalyon	7 Kalyon	7 Ahşap Kalyon 4'ü Buharlı
1 Yelkenli Fırkateyn 4 Uskurlu Fırkateyn	2 uskurlu Fırkateyn	3 İstimli Ahşap Fırkateyn
5 Korvet	4 Korvet	7 İstimli Korvet 3'ü Ahşap 4'ü Sac
12 Birik	12 Birik	12 Uskurlu Ahşap Birik
5 Uskuna	5 Uskuna	4 Uskurlu Ahşap Uskuna
4 Mistika	4 Mistika	4 Mistika
2 Uskurlu Navi	2 Navi	2 Uskurlu Ahşap Navi
4 Uskurlu Duba	4 Duba	4 Uskurlu Duba
1 Kotra	1 Kotra	1 Kotra
35 Buharlı Ticaret Gemisi	34 Buharlı Ticaret Gemisi	20 Buharlı Ticaret Gemisi
8 Buharlı Nakliye Gemisi	8 Buharlı Nakliye Gemisi	8 Buharlı Nakliye Gemisi
Toplam: 89	Toplam: 83	Toplam: 72

Kaynak: a) Güntekin Yıldız, (2017), Osmanlı Askeri Tarihi- Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792- 1918, TiMAŞ Yay. 1. Baskı. İstanbul: s.141; b) Afif Büyüktuğrul, (1983), *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, C. 3., T.C Deniz Basımevi, İstanbul:s. 55-62; c) Şakir Batmaz, (2002), II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bil. Enst, Doktora Tezi, Kayseri: s. 5-6.

1860 yılı itibariyle muhtelif çalışmalarda verilen gemi envanterleri yukarıdaki gibidir.⁴⁶⁴ Bu bilgi karmaşasını Hüdavendigâr ve Ertuğrul fırkateynleri üzerinden incelediğimizde;

“Celalettin Yavuz: “1861 yılında İzmit tersanesinde 600 tonluk Hüdavendigâr ve Ertuğrul adındaki pervaneli fırkateynler inşa edilmiş, gemilerin makineleri ise İngiltere’de monte edilmiştir.”⁴⁶⁵

Afif Büyüktuğrul: “Hüdavendigâr ve Ertuğrul fırkateynleri: 1860 yılında İzmit Tersanesinde yapılmış olup 240 kadem boyunda ...”⁴⁶⁶

Şakir Batmaz. “Bu dönem Osmanlı donanmasında bulunan 5 adet skurulu ahşap fırkateynden önceki döneme ait üç tanesi hizmette bırakılırken, biri feshedilmiş,

⁴⁶³ Uskur: Deniz taşıtlarının pervanesidir.

⁴⁶⁴ Güntekin Yıldız, (2017), Osmanlı Askeri Tarihi- Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792- 1918, TiMAŞ Yay. 1. Baskı. İstanbul, s. 141. ; Büyüktuğrul, (Cumhuriyet) a. g. e., s. 57- 60. ; Batmaz, a. g. t., s. 5-6.

⁴⁶⁵ Yavuz, a. g. m., s. 1813.

⁴⁶⁶ Büyüktuğrul, (Cumhuriyet), a. g. e., s. 60.

ayrıca bunlara ilave olarak Nasrül- Aziz, Ertuğrul ve Selimiye gemileri inşa edilmiştir.”⁴⁶⁷

Güleryüz ve Bernd: *Hüdavendigâr*: “*Tersane-i Âmire-İzmit, uskurlu fırkateyn. 1862’de Tersane-i Âmire’ye çekildi. 1864’de makine ve kazan takılmak üzere Southampton’a hareket etti. 18. 02. 1865’te Southampton’dan ayrıldı.*”⁴⁶⁸ Gibi farklı bilgiler görülmektedir. 30.11.1863 ve 25.01.1865⁴⁶⁹ tarihli tespit ettiğimiz arşiv belgelerinde bu gemilerin kazanlarının İngiliz şirketlerine siparişleri ve ödemeleri ile ilgili bilgiler bulunmaktadır. Anlaşılmaktadır ki bu iki gemi Sultan Abdülaziz döneminde inşa edilmemiş, bir yenileme programına dâhil edilmişlerdir.

3.3.2. Sultan Abdülaziz Dönemi Sonunda Donanmanın Mevcudu

Yukarıdaki çalışmalarda verilen bilgiler ve arşiv belgelerinden elde ettiğimiz verilerle, Sultan Abdülaziz tahta geçtiği sırada mevcut gemilerin isimleri ve tiplerini mümkün olabildiği ölçüde derli toplu bir tabloya aktarmaya çalıştık. Gemilerin teknik özelliklerini ise Sultan Abdülaziz dönemi sonundaki bahriye mevcudunu gösteren tabloya ekledik. Dönemin donanmaya bağlı ve gerektiğinde bir savaş gemisi olarak kullanılan gemilerinin sınıfları Fırkateyn, Kalyon, Korvet, Birik, Navi ve Uskunalardan oluşuyordu.

⁴⁶⁷ Batmaz, a. g. t., s. 5.

⁴⁶⁸ Ahmet Güleryüz ve Bernd Langensiepen, (2007), *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Üçüncü Baskı, Kaptan Yayıncılık, İstanbul: s. 103.

⁴⁶⁹ BOA, A.MKT. MHM. NO: 285- 74. ; BOA, HR. SFR.3, NO: 98- 3.

Tablo 3.2: 1860/1861 Dönemi Osmanlı Bahriyesinde Bulunan Gemiler ve Sınıfları

<i>Kalyon</i>	<i>Fırkateyn</i>	<i>Korvet</i>	<i>Birik</i>	<i>Uskuna</i>	<i>Mistaka</i>
8	4	8	12	5	4
Mahmudiye	Şerafettin	Mesir-i Ferah	Ferc-i Sefit	Neveser	Pervin
Teşrikiye	Muhibbisurur	Burc-u Şeref	Kay-i Zafer	Seyyah	Ayvalık
Fethiye	Hüdavendigâr	Alayışderya	Şerefnuma	Tarz-ı Cedid	Rodos
Şadiye	Ertuğrul	Necatifer	Fethihüner	Sürat	İstanköy
Peyk-i Zafer		Sinop	Ahter	Ziyet-i derya	
Kosova		Edirne	Tabidar		
Mukaddeme-i Hayr		İzmir	Tir-i Zafer		
Nusretiye		Bursa	Ferahnuma		
			Cay-i Ferah		
			Bergüzide		
			Seyyare		
			Ziver-i Derya		

Tablo 3.2: (devam) 1860/1861 Dönemi Osmanlı Bahriyesinde Bulunan Gemiler ve Sınıfları

<i>Duba</i>	<i>Navi</i>	<i>Kotra</i>	<i>Nakliye Gemisi</i>	<i>Ticaret Gemisi</i>
4	2	1	8	35
Şevketnuma	Sedd-ül Bahir	Kudumiye	Mecidiye	Huma-yi Tevfik
Sünne	Beyrut		Fevz-i Bahri	Hüma-yi Pervaz
Varna			Tair-i Bahri	Hümayi-i Ticaret
Akka			Peyk-i Şevket	Eser-i Hurşit
			Pey-i Ticaret	Eser-i Ticarer
			Eser-i Nüzhet	Vesile-i Ticaret
			Eser-i Hayr	Vasıtayı Ticaret
			Eser-i Cedid	Saik-i Şadi
				Ceylan-ı Bahri
				Seyr-i Bahri
				Mesir-i Bahri
				Peyk-i Şerif
				Tecm-i Şeref
				Fecr-i Surur
				Hayrettin
				Trablusgarb
				Tuna
				Ereğli
				Gemlik
				Girit
				Musul
				Basra
				Tayif
				Kars
				Boyana
				Pesendere
				Pürsüd
				Ömerpaşa
				Sulhiye
				Rağbet
				Malakof
				Dolmabahçe
				Şehper
				Kılıçali
				Soilheze

Kaynak: a) Ahmet Gülerüz ve Bernd Langensiepen, (2007), *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Kaptan Yay. Üçüncü Baskı, İstanbul: s. 75-170; b) Afif Büyüktuğrul, (1983), *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, C. 3., T.C Deniz Basımevi, İstanbul: s. 57-61; c) Celalettin Yavuz, (2002) Sultan Abdülaziz Donanması- Yelkenli Teknelerden Buhar Makineli Gemilere Geçiş, Bitmeyen Reform İhtiyaçları, *XIII. Türk Tarih Kongresi*, TTK Yay., Ankara: s. 1805-1837; d) Güntekin Yıldız, (2017), *Osmanlı Askeri Tarihi-Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792- 1918*, TiMAŞ Yay. 1. Baskı. İstanbul: s. 206.

8 Mart 1859 tarihinde sadaret makamına verilen yazıda, “*Bahr-ı siyah için Londra’da i’mal olunmakta olan on kıt’a vapur sefine-i hümayununun saye-i kudret-vaye-i hazret-i mülükânede hitamları kuvve-i karîbeye geldiğinden bunların ruy-i deryaya nüzulünden evvel birer isim tesviyesi oraca âdet hükmünde bulunduğundan bunlar için îcâb eden isimlerin intihâb ve irsâli ifadesine dair tevarüd eden tahrirat-ı sefiraneleri üzerine sefayin-i merkumeden sekiz yüz tonilatalık olanlara **Seddü’l-bahr** ve **Sinob** ve **Varna** ve **Akka** ve altı yüz tonilatalık bulunanlara **İzmir** ve **Şevketnüma** ve ikiyüz tonilatalıklara dahi **Brusa** (Bursa) ve **Edirne** ve **Beyrut**... 3 Şaban 1275 (8 Mart 1859) bu belgenin 2. ekinde **Beyrut** ve **Sünne** gemileri de zikredilmiştir.⁴⁷⁰ Gemilerin Sultan Abdülmecit döneminde siparişlerinin verildiği ve Sultan Abdülaziz tahta geçmeden kısa süre önce teslim edildikleri, gemilerin Londra tersanelerinde Karadeniz’de istihdam edilmek üzere üretildiği ve 800, 600 ve 200 ton şeklinde 3 farklı tonajda inşa edildiklerini ve 1861 öncesinde donanmaya dâhil olduklarını görmekteyiz. Yine 08.08.1860 tarihli bir başka belgeden ise Londra’da imal edilmiş *Trabatorn*, *Eser-i Cedid*, *Huma-yı Tevfik* adlı gemilerinde Sultan Abdülaziz’in cülusundan önce sipariş edilmiş buharlı gemiler olduğunu öğreniyoruz.⁴⁷¹ Sonuç olarak Sultan Abdülaziz tahta geçtiği sırada 48 adedi donanmada, 8 adet nakliye ve 35 adedi ticaret gemisi ile toplamda 91 adet gemi tespit edilmiştir. Bu gemilerin bir kısmı Sultan Abdülaziz döneminde hizmete devam etse de dünyada Kırım Harbi sonrası ahşap gemilerin yerini hızla sac gemilerin alması nedeniyle Sultan, gemilerin büyük kısmını hizmet dışına çıkarmıştır.⁴⁷² Örneğin 7 kalyondan 3’ü hizmet dışı bırakılmış ve sonrasında bu nitelikte gemiler inşa edilmemiştir. 4 fırkateynden 1’i, 8 korvetten 4’ü, 12 ahşap birik ve uskunaların tamamı ve yine birçok ticari gemide hizmet dışı bırakılmıştır.⁴⁷³*

Sultan Abdülaziz döneminde gemiler genellikle İngiliz ve Fransızlara inşa ettirilmiş, Avrupalı devletlerin uyguladıkları kendi teknolojilerini koruma politikaları Türkleri kendi gemilerini üretmek yerine, satın almak zorunluluğuna itmiştir. Bir takım gemilerin tekneleri iç tersanelerde üretilmiş olsa da buhar makineleri takılması için ya direk İngiltere’ye gönderilerek kazanları orada monte edilmiş, ya da kazanlar

⁴⁷⁰ BOA, HR. SFR.3- NO: 44 – 15.

⁴⁷¹ Londra’da imal olunan *Trabatorn*, *Eser-i Cedid*, *Huma-yı Tevfik* ve *Feyz-i Bahri*’nin kazanlarına ait ödeme emirleri ve makbuzları: 08-08-1860., BOA, HR. SFR 3., NO: 53 – 24.

⁴⁷² Tabloya eklemiş olduğumuz 12 birikten biri olan *Fecr-i Sefid Biriği* ve *Nusretiye Kalyonu* bu hizmet dışı bırakılan gemilerdendir.

⁴⁷³ Batmaz, a. g. e., s. 6-7.

Londra'dan, gemiler diğer tersanelerden Tersane-i Âmire'ye getirilerek montaj işlemi İstanbul'da yapılmıştır.

Sultan Abdülaziz'in gösterdiği çaba ya da direniş sonucunda devrinin sonlarına doğru Osmanlı bahriyesi nicelik bakımından güçlü bir envantere ulaşmıştır. Karal'ın kaynak göstermeden ve gemiler hakkında bilgi vermeden verdiği rakamlarda Osmanlı bahriyesindeki gemi ve asker sayısı şöyledir; “30 zırhlı ve 76 ahşap olmak üzere 106 gemi, Zırhluların muharip personel toplamı 10.920, top sayısı 173'tü. Ahşap gemilere gelince erat toplamı 15.188, top sayısı 486'dır.”⁴⁷⁴ Aynı sayıyı kaynak göstermeden Ş. Batmaz da vermiştir.⁴⁷⁵ Ancak bizim ulaştığımız gemi sayısı verilen sayıları geçmiştir. Sultan Abdülaziz dönemi sonunda yelkenle çalışan savaş gemilerinin (ahşap olsun metal olsun) tamamı sitimli (buharlı) hale getirilmiştir. Donanmanın totaldeki muharip gücü ise 659 top ve 26.100 kişidir

Sultan Abdülaziz döneminde hizmet vermiş, yani Bahriyeye kayıtlı aktif/siparişli buharlı gemilerin bir kısmı hakkında Eser Tutel'in çalışması ve arşiv kayıtlarından elde ettiğimiz bilgilerle meydana gelen tablodaki veriler şöyledir:

Tablo 3.3: Sultan Abdülaziz Döneminde İstihdamı Devam Eden Gemiler

<i>GEMİ</i>	<i>Tarih</i>	<i>Ü. Yeri</i>	<i>Makine</i>	<i>Güç</i>	<i>Boy</i>	<i>En</i>	<i>Teknesi</i>	<i>H. Dışı</i>
1- Eser-i Ticaret	1835	İngiltere	B. W. & Co	60 B	29,8	4,5	Ahşap	1876
2-Eser-i Hayr	1837	Osmanlı	R. Naiper	100 B	39,6	2,27	Ahşap	1879
3-Tair-i Bahri	1839	Osmanlı	R. Naiper	140 B	54,8	7,6	Ahşap	1878
4-Mesir-i Bahir	1839	Osmanlı	R. Naiper	120 B	48,7	6,7	Ahşap	1877
5-Peyk-i Ticaret	1840	İzmit	R. Naiper	50 B	35,6	5,4	Ahşap	1909
6- Hüma Pervaz	1843	İngiltere		280 B	52,4	8,5	Ahşap	1879
7- Hümayiş-i Tic.	1844	İngiltere			50,6	7,3		1885
8- Seyr-i Bahri	1844	İngiltere	R. Naiper	140 B			Ahşap	1870
9- Eser-i Nüzhet	1845	Osmanlı	R. Naiper	350 B	35,7	5,5	Ahşap	1909
10- Vesile-i Ticaret	1845	Osmanlı			35,6	5,4	Ahşap	1895
11- Muhibbi Surur	1846	Osmanlı	Tersne-i A.				Ahşap	
12- Mecidiye	1846	Osmanlı	Mau. & Fi.	900 B	69	11,7	Ahşap	1890
13- Taif	1846	Osmanlı	Mau. & Fi.	900 B	69	11,7	Ahşap	1867
14-Vasat-ı Ticaret	1847	İngiltere	T. White	650 B	62,9	9,5	Ahşap	1888
15- Girit	1847	İngiltere					Ahşap	1873
16- Pürsüd	1847	İngiltere	So. & Fields	482 b	54,3	8,5	Ahşap	1883
17- Gemlik	1848	İngiltere		90 B	33,8	6,2	Sac	1904

⁴⁷⁴ Karal, a. g. e., s. 190- 191.

⁴⁷⁵ Batmaz, a. g. t., s. 6.

Tablo 3.3: (devam) Sultan Abdülaziz Döneminde İstihdamı Devam Eden Gemiler

<i>GEMİ</i>	<i>Tarih</i>	<i>Ü. Yeri</i>	<i>Makine</i>	<i>Güç</i>	<i>Boy</i>	<i>En</i>	<i>Teknesi</i>	<i>H. Dışı</i>
18- Pesendide	1848	İstanbul		90 B	35,7	5,5	Ahşap	1979
19- Peyk-i Şevket	1853	İstanbul			42,7	7,6	Ahşap	1878
20- Tuna	1853	İngiltere		90 B	38,1	4,9		1873
21- Malakof	1855	İngiltere	Laird	120 B	66,1	8,5		1883
22- Hüma-i Tevfik	1855	İngiltere	NacN & Cla.		68,5	8,2	Demir	1874
23- Kars	1855	İngiltere		150 B			Sac	1874
24- Dolmabahçe	1856	İskoçya	A. & J		66,1	8,5	Sac	1908
25- Şehper	1856	İngiltere			55,4	8,8	Ahşap	1883
26- Musul	1857	İngiltere		100 B	38,6	6,1	Ahşap	1896
27- Kılıç Ali	1858	İngiltere	West Cowes		51,8	7,5		1908
28- Hayreddin	1858	İngiltere	Brown & B.	350 B	51,8	7,7	Ahşap	1908
29- Sinop	1859	İngiltere						
30- Edirne	1859	İngiltere						
31- İzmir	1859	İngiltere						
32- Bursa	1859	İngiltere						
33- Sünne	1859	İngiltere						
34- Akka	1859	İngiltere						
35- Trabatron	1860	İngiltere						
36- Soilheze	1860							
37- Eser-i Hurşid	1860							
38- Peyk-i Şerif	1860							
39- Yıldız	1860			60 B				1873
40-Eser-i Cedid								
41- Ömer Paşa	1860			60B				1870
42- Şevketnüma								
43- Pesendide	1848	Osmanlı		90 B	35.7	5.5	Ahşap	1879
44- Ereğli								
45- Mecidiye								
46- Ceylan-ı Bahri								
47- Fevz-i Bahri								
48- Beyrut								
49- Trablusgarb								
50- Hayrettin								
51- Fecr-i Surur								
52- Tecm-i Şeref								
53- Saik-i Şadi								
54- Seddülbahir								
55- Sulhiye								
56- Basra								
57- Rağbet								
58- Boyana								
59- Varna								

Kaynak: a) Eser Tutel, (2006), *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yay., 3. Baskı, İstanbul: s. 11-68.; b) Dipnotlarda Verdiğimiz Muhtelif Arşiv Belgeleri

Bu gemilerden Souilheze, Eser-i Hurşid ve Eser-i Hayr'a dair 21.06.1860 tarihli arşiv belgesinde, bu gemiler için Londra'da imal olunan kazanların ödeme emirleri, makbuzlar, teftiş sertifikaları ve yükleme hesapları bulunmaktadır.⁴⁷⁶ Dolayısıyla gemiler Sultan Abdülaziz dönemi öncesinde buharlı gemi sınıfına alınmıştır. Yine 08.08.1860 tarihli bir başka belgede Londra'da imal olunan Trabatorn, Eser-i Cedid, Huma-yı Tevfik ve Feyz-i Bahri'nin kazanlarına ait ödeme emirleri ve makbuzlar hakkındadır.⁴⁷⁷ 02.10.1860'da kazanına dair ödemelerin devam ettiği bir başka gemi ise Peyk-i Şerif'tir.⁴⁷⁸ Bu gemilerde Sultan Abdülaziz öncesinde buharlı gemiler arasına dâhil edilmişlerdir. Celalettin Yavuz, kaynak göstermeden Sultan Abdülaziz dönemi içinde 1861 yılında İngiltere'den 150 tonluk Sinop, Edirne, İzmir ve Bursa adında 4 adet pervaneli korvetin 50 tonluk Şevketnüma, Sünne, Vardar ve Akka silahlı dubalarının alındığını ve 1861 yılında Osmanlı donanmasında hizmete girdiğini yazmaktadır.⁴⁷⁹ Fakat bu gemilerden Akka, Edirne, İzmir ve Bursa'nın Sultan Abdülaziz tahta geçtiğinde zaten buharlı gemiler arasında bulunduğunu belirten 06.05.1859 tarihli arşiv belgesini yukarıda sunmuştuk. Yine yukarıda verdiğimiz belgeden Şevketnüma, Sünne ve Vardar gemilerinin Sultan Abdülaziz tahta geçmeden evvel donanmada kayıtlı olduklarını görülmektedir. Ayrıca Settülbahir isimli gambotun 1864'te inşa edildiği kaydını düşmüş, ancak (H-11.08.1276) 04.03.1860 kayıt tarihli bir belgede⁴⁸⁰ Seddülbahir vapurunun Londra'dan İstanbul'a doğru yola çıktığından "*İzmir nam korvet ile Seddülbahir nam vapurun Şubat'ın yirmi dokuzuncu günü ale's-sabah der-sa'adete arizan StantonLlimanı'ndan hareket etmiş olduklarına dair Londra sefaret-i seniyyesi tarafından gelen telgrafnamenin tercümesi manzur-ı vala-yı hazret-i kapudanları buyrulmak üzere*" şeklindeki ifadeyle bahsedilmekte, yine (H- 19.10.1277) 30.04.1861 kayıt tarihli bir belgede⁴⁸¹ Seddülbahir gemisinin Midilli adasında görevlendirildiği, gemideki asker ve yabancı çarkçıların maaşlarının belirlendiğinden bahsedilmektedir. Şu durumda bahsi geçen gemi Haziran 1861'den önce bahriye bünyesinde hizmete girmiştir. Gambot olarak bahriyeye dâhil olan Seddülbahir isimli

⁴⁷⁶ BOA, HR. SFR.3, NO: 52- 22.

⁴⁷⁷ BOA, HR. SFR.3, NO: 53- 24.

⁴⁷⁸ BOA, HR. SFR.3, NO: 54- 24.

⁴⁷⁹ Yavuz, a. g. m., s. 1813.

⁴⁸⁰ BOA, HR.MKT., NO:327- 96.

⁴⁸¹ BOA, A.MKT.MHM., NO:216- 96.

gemi ise Sultan II. Abdülhamit döneminde 06.02.1908 tarihinde Schnaider⁴⁸² adlı firmaya yaptırılmıştır. Çalışmalardaki gemi sayılarındaki farklılıkların bir nedeni de gemilerin sipariş tarihleri ile hizmete giriş tarihleri arasındaki farktır.

Tablo 3.4: Sultan Abdülaziz Dönemi Bahriyeye Katılan Ticari Nitelikli Gemiler

Gemi	H. Giriş	Ü. Tarih	Ü. Yeri	Güç	Boy	En	Teknesi	H. Dışı
1- Sultanıye	1862	1852	İngiltere	758 B	119.2	12.2	Ahşap	1912
2- Said Paşa		1863						
3- Talia	1864	1863	İngiltere					
4- İzzettin	1864		İngiltere					
5- Fuad	1864		Avrupa					
6- Seyyad-ı Bahir	1864		Avrupa					
7- Kadıköy		1864						
8- Pertevniyal		1864						
9- Atlas	1864		İngiltere					
10- İsmail	1864		Avrupa					
11- Maltepe	1868	1868	İngiltere	120 B			Ahşap	1909
12- Medar-ı Fevaid	1869	1869	İngiltere	80 B	50.8	6.1	Ahşap	1909
13- Hereke	1869	1869	İngiltere	80 B	35.1	6	Ahşap	1908
14- Nüzhetiye	1869	1866	İngiltere	145 B	59	6.7	Sac	1913
15- Heybeli	1869	1869	İngiltere	80 B	50.8	6.1	Ahşap	1899
16- Kadıköy	1869	1869	İngiltere	80 B	50.8	6.1	Ahşap	1909
17-Selanik	1870	1867		150 B			Sac	1888
18-Lütfiye	1870	1854	İngiltere	110 B	59.1	6.4	Sac	1893
19-Mersin	1870	1855	İngiltere				Sac	1877
20- Mikron	1970							1880
21- Batum	1871	1871	İngiltere	120 B	69.2	8.6	Sac	1885
22-Trabzon	1871		İngiltere	160 B			Sac	
23- Canik	1871	1871		120 B	69.2	8.6	Sac	1899
24- Mudanya	1873	1866	İtalya	130 B	53.8	7.3	Ahşap	1909
25- Beşiktaş	1873	1867	İngiltere				Ahşap	1898
26- Kınalı	1874	1874	İngiltere		54.8	8.2	Sac	1914
27- Marmara	1874	1874	İngiltere		54.8	8.2	Sac	1917
28- Cibali	1874	1874	Osmanlı		24.3	5.1	Ahşap	1909
29- Kayseri	1874	1869	İngiltere	150 B	74.4	9.8	Sac	1909
30- İzmit	1875	1874	Osmanlı	100 B	52.3	9.1	Sac	1909
31- Büyükdere				90 B				1880
32- Mithat								1870

16 Nisan 1864 (9 Zil-ka'de 1280) tarihli Ceride-i Akariyye Gazetesin'de Londra'da inşa edilen *Talia* isimli vapurun subay ve erleriyle sağ salim İstanbul'a ulaştığı bilgisi yer almaktadır. Kasım 1864 (19 Cumade'l-ula 1281) tarihli Ceride-i

⁴⁸² BOA, Y.PRK.ASK., NO: 254 – 25.

Askeriyye Gazetesi'nde de İngiltere'de inşa edilmekte olan *İzzettin* vapurunun İstanbul'a ulaştığı kaydedilmiştir.⁴⁸³

Bu gemilerin dışında Tuna Nehri üzerinde İdare-i Nehhar-i Osmani adlı, Mithat Paşa tarafından kurulan şirket bünyesinde Aziziye, Niş, Seyyare, Zıştovi, Nakil, Vidin ve Lom adlarında 7 yolcu ve nakliye gemisi bulunmaktaydı. Yine Mithat Paşa'nın Bağdat'da kurduğu İdare-i Umman-ı Osmani kuruluşunda ise 12 adet yük ve yolcu taşıma gemisi mevcuttu.⁴⁸⁴ Bunlar özel taşımacılık şirketleri şeklinde örgütlenmiş olsa da devletle organik bağları bulunmaktaydı.⁴⁸⁵



⁴⁸³ Bu gemilere ait hizmet ve imal yeri bilgilerinin bir kısmı zikredilen kaynaktan tamamlanmıştır. Aydın ve Göksu, a. g. m., s. 826-827. ; BOA, I. DH., NO: 516- 35139.

⁴⁸⁴ Tutel, a. g. e., s. 55-58.

⁴⁸⁵ Dicle Nehri üzerinde yapılan ticaretten elde edilen büyük kârı sadaret makamına ileten Mithat Paşa, bu girişimin geliştirilmesi için 15.000 kese altınlık bir destek sağlamıştı. Tutel, a. g. e., s. 58.

Tablo 3.5: Sultan Abdülaziz Dönemi Bahriyeye Katılan Zırhlı Gemiler (*S.K.T = Sipariş ya da Katılım Tarihi*)

	<i>Gemi</i>	<i>S.K.T</i>	<i>Sınıfı</i>	<i>Üretim Yeri</i>	<i>Sürat</i>
1	Osmaniye	1862	Fırkateyn	İngiltere	12 mil
2	Orhaniye	1862	Fırkateyn	İngiltere	12 mil
3	Aziziye	1862	Fırkateyn	İngiltere	12 mil
4	Sultan Mahmud	1863	Fırkateyn	İngiltere	12 mil
5	Feft-ül İslam	1863	Duba	Fransa	
6	İşkodra	1863	Duba	Fransa	
7	Böğürtlen	1863	Duba	Fransa	
8	Podgoriçe	1863	Duba	Fransa	
9	Kuhrevan (Selimiye)	1864	Fırkateyn	T. Âmire	
10	Nusrelaziz	1864	Korvet	T. Âmire	
11	Muzaffer	1864	Korvet	İzmit	
12	Mansure	1864	Korvet	İzmit	
13	Merih	1864	Korvet	Gemlik	
14	Utarid	1864	Korvet	Gemlik	
15	Ceyhun	1864	Korvet	Amasya	
16	Fırat	1864	Korvet	Sinop	
17	Semendire (Memduhiye)	1863	Duba	Fransa	
18	Asar-ı Tevfik	1865	Fırkateyn	Fransa	13 mil
19	Asar-ı Şevket	1866	Korvet	Fransa	
20	Necm-i Şevket	1866	Korvet	Fransa	
21	Avnillah	1867	Korvet	İngiltere	
22	Müinü'z-zafer	1867	Korvet	İngiltere	
23	Feth-i Bülent	1867	Korvet	İngiltere	
24	Lütf-i Celil	1867	Korvet	Fransa	
25	Hıfzu'Rahman	1867	Korvet	Fransa	
26	Mukaddime-i Hayr	1868	Korvet	T. Âmire	
27	İclaliye	1868	Korvet	Fransa	
28	Hizber	1870	Duba	T. Âmire	
29	Seyfi	1870	Duba	T. Âmire	
30	Hamidiye (Mahmudiye)	1871	Fırkateyn	T. Âmire	
31	Mesudiye	1872	Fırkateyn	T. Âmire	
32	Peyk-i Şeref	1874	Korvet	İngiltere	
33	Burc-ı Zafer	1874	Korvet	İngiltere	

Kaynak: Önceki Tablo Kaynakları ve Dipnotlarda Verilen Muhtelif Arşiv Belgeleri.

Sultan Abdülaziz döneminde sipariş işlemleri tespit edilip, tabloya dâhil edilen gemiler: 1863; Said Paşa gemisi,⁴⁸⁶ Talia gemisi,⁴⁸⁷ Sultan Mahmud ve Abdülaziz

⁴⁸⁶ BOA, HR. EFR.3, NO: 75- 25.

⁴⁸⁷ BOA, İ..DH., NO: 516- 35139.

firkateyenleri.⁴⁸⁸ 1864; İzzettin ve Fuad gemileri⁴⁸⁹ Seyyad-i Bahir gemisi,⁴⁹⁰ Kadıköy gemisi,⁴⁹¹ Pertevniyal gemisi,⁴⁹² Orhan Gazi firkateyni,⁴⁹³ İsmail gemisi.⁴⁹⁴ 1865; Kosova firkateyni,⁴⁹⁵ Aziziye firkateyni,⁴⁹⁶ Mahmudiye gemisi.⁴⁹⁷

Hamidiye Fırkateyninin siparişi 1871'de Tersane-i Âmire'ye verilmiş ancak geminin tamamlanması Sultan Abdülaziz sonrasında gerçekleşmiştir.⁴⁹⁸ 1864'de Fatih⁴⁹⁹ adıyla İngiliz Thames Iron Works şirketine sipariş edilen gemiyi ise 1864 yılında tamamlandığı sırada Prusya satın almış, Tersane-i Âmire'de 1864 yılında yapımına başlanan Fettah isimli geminin yapımı ise durdurulmuştur.⁵⁰⁰

27 Ağustos 1864 (24 Rebiü'l-evvel 1281) tarihli Ceride-i Askeriyye Gazetesi'nde, İzmit Tersanesi'nde inşa olunan Muzaffer ve Mansure isimli iki kıta uskurlu korvetin denize açılarak Tersane-i Âmire'ye geldiğinden, 8 Ekim 1864 (7 Cumade'l-ula 1281) tarihli baskısında Kuhrevan isimli Aynalıkavak'ta inşa olan firkateynden, 29 Ekim 1864 (28 Cumade'l-ula 1281) tarihli baskısında Gemlik Tersanesi'nde inşa olunmakta olan Meriç ve Utarid isimli korvetlerin Bahriye Meclisi Reisi ve Yaver-i Harp Vesim Paşa idaresinde Tersane-i Âmire'ye geldiğinden, 5 Kasım 1864 (5 Cumade'l-âhir 1281) tarihli baskısında, inşa edilen veya satın alınan bazı gemilere verilen isimler kaydedilmektedir. Buna göre; Sultana ait Feyz-i Cihad vapuruna Sultaniye ismi, Aynalıkavak tersanesinde inşa olunan Kuhrevan firkateynine Selimiye ismi ve makine takılmak üzere İngiltere'ye gönderilmiş olan donanma gemisi Peyk-i Nusret kalyonuna Kusve, Rehber Nusret firkateynine Hüdavendigâr ve İngiltere'den satın alınmış olan vapura Atlas isimlerinin verildiğinden bahsedilmiştir.⁵⁰¹

⁴⁸⁸ BOA, HR. SFR.3, NO: 82 –38. ; BOA, HR. SFR.3, NO: 93- 28.

⁴⁸⁹ BOA, HR. SFR.3, NO: 91- 3.

⁴⁹⁰ BOA, HR. SFR.3, NO: 91- 29. ; BOA, HR. SFR.3, NO: 87- 42.

⁴⁹¹ BOA, HR. SFR.3, NO: 92- 1.

⁴⁹² BOA, HR. SFR.3, NO: 89- 3.

⁴⁹³ BOA, HR. SFR.3, NO: 89- 10.

⁴⁹⁴ BOA, HR. SFR.3, NO: 93- 16.

⁴⁹⁵ BOA, HR. SFR.3, NO: 98- 3.

⁴⁹⁶ BOA, HR. SFR.3, NO: 99- 20.

⁴⁹⁷ BOA, HR. SFR.3, NO: 125- 48

⁴⁹⁸ Detaylı bilgi için bkz. Batmaz, a. g. t., s. 193-194.

⁴⁹⁹ BOA, HR. SFR.3, NO: 97- 34.

⁵⁰⁰ Fettah isimli geminin adının Fatih olup Osmanlıca yanlış tercüme edilmiş olabileceği olasılığı belirtilmiştir. Güleriyüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 79.

⁵⁰¹ Bu gemilere ait bir kısım istihdam, inşa yeri vb. bilgiler mezkûr kaynaktan eklenmişti. Ayın ve Gökü, a. g. m., s. 827.

Mahmudiye adını taşıyan iki gemi siparişinin karıştırılması nedeniyle arşiv belgeleri ışığında yaptığımız araştırmada birincisinin 1863 yılında Sultan II. Mahmud adıyla sipariş edilen firkateyn olduğu, diğerinin ise 1871’de Mahmudiye adıyla sipariş edilen merkez bataryalı zırhlı gemi olduğu netleşmiştir. Bu iki gemiden 04.06.1862 tarihli belge⁵⁰² Gazi Sultan II. Mahmud ve Rehber Sultan Orhan adlı gemilerin siparişiyle ilgili Hariciye Nezaretine gönderilmiş bir iradeden anlaşılmaktadır ki, geminin siparişi için 1862’de çalışmalar başlatılmıştır. 09.10.1863 tarihli belgede⁵⁰³ ise Sultan II. Mahmud ve Abdülaziz firkateyenlerinin inşasından bahsedilmektedir. 08.01.1864 tarihli belgede de geminin *Phoneix* adlı bir Sigorta Şirketi tarafından sigorta işlemlerinin yapıldığı; 08.02.1865 tarihli belgede⁵⁰⁴ zırhlının suya indirildiği, 18.11.1865 tarihli 3.belgede⁵⁰⁵ ise geminin tamamlandığı, denemesinin yapıldığı ve Plymouth’a ulaştığı yazmaktadır. Şu durumda gemi 1863’te İngiltere’ye sipariş edilmiş, 1865’te ise tamamlanarak İstanbul’a doğru hareket etmiştir. İkincisi ise muhtemelen 1871 yılında Mahmudiye adıyla sipariş edilen ancak sonrasında adı Hamidiye olarak değiştirilen gemidir. Sonuç olarak bu isimle farklı tarihlerde iki gemi inşa ettirildiği görülmektedir.⁵⁰⁶ Bu tür durumlar dönemin gemi sayısı hakkındaki bilgilerin sağlıklı olmasına yol açmıştır.⁵⁰⁷ Biz çalışmamızda, bazı çalışmalarda yazarların gözünden kaçan bir takım yanlış bilgileri eleddikten sonra mümkün mertebe güncel bir tablo oluşturmaya çalıştık.

1864 yılı Ceride-i Askeriye Gazetesi’nin 31 Ocak 1864 (21 Şaban 1280) tarihli baskısında gemiler ve siparişleri ile ilgili haberde, Tersane-i Âmire ve diğer tersanelerde 5 adet ahşap korvetin inşa edileceği ancak bunların 3 adedinin kazan ve makinelerinin İngiltere’ye sipariş edileceği 2 adedinin ise İstanbul’da yaptırılması kararına varıldığı yazmaktadır. Haberin devamında Tersane-i Âmire’de zırhlı dubalar, 1 zırhlı korvet ve 2 uskurlu ahşap korvet inşasına başlandığı kaydedilmiştir. Yine Avrupa

⁵⁰² BOA, HR. İD., NO: 942-1.

⁵⁰³ BOA, HR. SFR.3, NO: 82 – 38.

⁵⁰⁴ BOA, HR. SFR.3, NO: 98 – 18.

⁵⁰⁵ BOA, HR. SFR.3, NO:108 –48. ; BOA, HR. SFR.3, NO: 108 – 49. ; BOA, HR. SFR.3, NO: 108 – 50.

⁵⁰⁶ Ayrıca donanmaya Sultan Abdülmecit döneminden intikal eden Mahmudiye adında bir ahşap kalyon olduğunu da belirtmek gerek. BOA, İ.DH. NO: 546- 37972.

⁵⁰⁷ C. Yavuz’un konuyla ilgili makalesinin 1814. sayfasında 1869 yılında Lütf-i Celil ve Hıfz-ı Rahman adlı gemilerin İngiltere’ye sipariş edildikleri bilgisi verilmiş, ancak çalışmanın ekler bölümünde sayfa 1835’te bulunan ve muhtemelen A. Bütüktuğrul’un kitabından alınmış olan tabloda gemilerin Fransa’dan 1868’de sipariş edildiği yazmaktadır. Diğer çalışmalarda verilen bilgilerde ise 1867’de Fransa’ya sipariş edildiği şeklindedir. Gemiler hakkında arşiv bünyesinde her hangi bir belgeye ulaşamadık. Bu yüzden çalışmaların çoğunluğunda verilen “1867 Fransa” bilgisini tablomuzda kullandık.

tersanelerinde inşa olunan 4 gemiden üçünün isimleri İzzeddin, Fuad, İsmail, nakliye sınıfındaki korvet vapuruna Seyad-ı Bahri isimlerinin verileceği duyurulmuştur. Tersane-i Âmire'de inşa edilen iki uskurlu korvetin isimleri Kuhrevan ve Nusrelaziz, ahşap Korvete İclaliye; İzmir tersanesinde inşa edilen 2 korvete Muzaffer ve Mansure; Gemlikte inşa olunan 2 korvete Merih ve Utarid; Amasya'da inşa olunan korvete Ceyhun ve Sinop'da yapıp denize indirilmiş olan korvete ise Fırat isimleri verildiği aktarılmıştır.⁵⁰⁸

Mevcut durumda arşiv belgeleri ve verilen kaynaklar ışığında 1861 öncesinde bahriyeye katılmış ve Sultan Abdülaziz döneminde de istihadama devam edilen gemi sayısı 59, 1861 sonrasında satın alınan ve üretilen ticari nitelikli gemi sayısı 32, zırhlı gemi sayısı 33 olmak üzere toplam gemi sayısı 124 âdete ulaşmıştır.

3.3.3. Zırhlı Gemilerin Teknik Özellikleri

Osmaniye Fırkateyni: 1862 yılında siparişi verilen geminin hizmete giriş yılı 1863-1864 arasında olmuştur. İngiliz R. Naiper-& Son, Glasgow firmasına yaptırılmış olan geminin teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 295 kadem⁵⁰⁹

Genişliği: 40 kadem

Çektiği su: 25 kadem

Ağırlığı: 6.400 ton

Hızı: 12 mil

Zırh kalınlığı: Tüm birimlerde 4.3 pos.

Makinesi: Buharlı, 1 şaft, 3.735 beygir R Naiper

Kazanı: 6 bölmeli R. Naiper

Yakıt: 750 ton kömür

Silah: 1 adet 229 mm, 14 adet 203 mm, 10 adet 36 pdr (kalibre) Armstrong topu.

Personel:100-300 arasında değişmekle birlikte savaşlarda bu sayı 600'ü bulmuştur.

Bunların 30-50 neferi çarkçı, 1 sıhhiye zabiti, diğerleri muharip kuvvetlerdir Gemi

⁵⁰⁸ Aydın ve Göksu, a. g. m., s. 825.

⁵⁰⁹ Kadem (Ayak) :37, 5 cm.lik uzunluk ölçüsü. Nejat Gülen, (2001), Şanlı Bahriye, 2. Baskı, Kastaş Yay., İstanbul: s. 20.

yelken sistemine de sahiptir. 1909'da hizmet dışına çıkarılmış ve 1925'te sökülme üzere satılmışlardır.⁵¹⁰

Orhaniye Fırkateyni: Teknik ve donanımsal özellikleri Osmaniye Fırkateyni ile aynıdır. Gemi İngiliz R. Naiper- Son firmasına yaptırılmıştır. Personel miktarı 70- 125 arasındadır ancak bu rakam savaş durumunda 400 civarına ulaşmıştır. Mürettebatın 10-20 kadarı çarkçı, ikisi sıhhiyeci, geri kalan muharip erattır.

Aziziye Fırkateyni: Teknik ve donanımsal özellikleri Osmaniye Fırkateyni ile aynıdır. Gemi İngiliz R. Naiper- Son firmasına yaptırılmıştır. 30-100 arasında değişen personel sayısı savaşlarda 350 civarına ulaşmış, 15-20 çarkçısı, 1-2 sıhhiyeci ve geri kalanlarda muharip erattır. Bu üç gemi aynı zamanda ve aynı özelliklerle aynı firmaya inşa ettirilmiştir. 1890'lı yıllarda Ansaldo firması tarafından Tersane-i Âmire'de bakıma alınmışlardır. Gemilerin üçü de 1877-1878 Rus Savaşı ve 1897 Yunan Savaşı sırasında Akdeniz'de görev yapmış, ancak gemiler uzun süreler bakımsız kaldıkları için yapılan tamir ve eklemelerle ancak kısa bir süre daha ömürleri uzatılmıştır. Aziziye ve Orhaniye bir süre eğitim gemisi olarak görev yapmış, ardından Orhaniye 1915'te Aziziye ve Osmaniye ise 1925 tarihinde parçalanmak üzere elden çıkarılmışlardır.⁵¹¹

Sultan Mahmud Fırkateyni: Siparişi 1863'de verilmiştir. Hizmete giriş yılı 1863-1864 arasındadır. Geminin denize indirilmesi sırasında törenler yapılmış ve Osmanlı Devleti adına Amiral Ethem Paşa bir heyetle bu törenlere katılmıştır. İngiliz R. Naiper- Son firmasına yaptırılmış olan gemi yelken sistemine de sahiptir.

Uzunluğu: 295 kadem

Genişliği: 40 kadem

Çektiği su: 25 kadem

Ağırlığı:6.400 ton

Hızı: 12 mil

Zırh kalınlığı:4.3 pos

Makinesi: Buharlı, 1 şaft. 3.735 beygir

⁵¹⁰ Güteryüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 76-78.

⁵¹¹ Aynı yer.

Kazan: 6 bölmeli, Thames Iron Works

Yakıt: 750 ton kömür

Top tipi: 1 adet 229 mm, 14 adet 203 mm, 10 adet 36 pdr (kalibre) Armstrong topu.⁵¹²

Personel: 90-130 arasında olan mürettebatın 10-20 kadarı çarkçı, biri sıhhiyeci diğerleri muharip erattır. Osmanlı-Rus Savaşı'nda görev almış ardından Haliç'e çekilmiş ve Ansaldo firması tarafından bakıma alınmıştır. 1897 Yunan Savaşı'nda kullanılan gemi 1909'da hizmet dışı bırakılmıştır.⁵¹³

Asar-ı Tevfik Fırkateyni: 1865'te Mısır Hidivliğinin İbrahimiye adıyla Fransa'ya sipariş ettiği, 1868 tarihinde Osmanlı donanmasına devrettiği gemilerden biridir. Fransız SA des Forges et Chantiers firması yapımı olan geminin teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 275 kadem

Genişliği: 50 kadem

Çektiği su: 21 kadem

Ağırlığı: 4. 687 ton

Zırh kalınlığı: su hattında 8 pos/ ambar hizasında 6 pos.

Makinesi: Buharlı, 1 şaft, La Seyne

Kazanı: 6 bölmeli, La Seyne

Yakıt: 400 ton kömür

Top tipi: 8 adet ağızdan dolma Amstrong topu

Personel: 100-250 arasındır. 25-30 arası çarkçısı, 2-3 sanayici ve inşaiyeci, 1-2 sıhhiyeci, diğerleri ise muhariplerdir.

Bu gemide 1877-1878 Rus Harbi'nde görev almış, Haliç'e çekilmiş ve 1897 Yunan Savaşı'ndan sonra 1890'da son anda bakıma alınarak tamir olunmuştur. Bu bakım yeterli gelmeyince Avrupa'da yenilenmiş ve 1908'de yurda dönmüş 1913 senesinde bir tatbikat esnasında karaya oturmuş ve hizmet dışı kalmıştır.⁵¹⁴

⁵¹² Dönemin inşa edilen gemilerinin büyük çoğunluğunda bu top tipi kullanılmıştır. Arşiv çalışmalarımız sırasında bu döneme ait 2 adet Amstrong topu fotoğrafına ulaştık ve ekler bölümümüzde sunduk.

⁵¹³ Güteryüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 77. ; Batmaz, a. g. t., s. 189-190.

⁵¹⁴ Güteryüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 85-86. ; Batmaz, a. g. t., s. 190-191. ; Gülen, a. g. e., s. 109.

Mesudiye Fırkateyni: Abdülaziz'in son dönemlerinde sipariş edilen geminin inşasına 16.04.1872 tarihinde girişilmişti.⁵¹⁵ Yelken donanımına sahip olan bu çelik zırhlı gemi oldukça gösterişli bir biçimde hazırlandı. Hatta Tarihçi Lütfü Efendi Abdülaziz döneminin verdiği hava içerisinde bu gösterişli gemi için bir kaside yazmıştı.⁵¹⁶

Uzunluğu: 340 kadem

Genişliği: 59 kadem

Çektiği su: 25 kadem

Ağırlığı: 9. 120 ton

Hızı: 13 mil

Zırh kalınlığı: Su hattında 12 pos/ ambarda 10 pos

Makinesi: buharlı, 1 şaftlı. 7431 beygir, Thames Iron Works

Kazanı: 8 dörtgen, T.I.W.

Yakıt: 600 ton kömür.

Top tipi: 15 adet ağızdan dolma Armstrong topu

Personel: Normalde 150-200 civarında bulunan mürettebatın 15-20 kadarı çarkçı, 1-2 tanesi inşaiyeci, 2-3 tanesi sıhhiyeci, geri kalanlar ise muhariplerdi. Savaş durumunda gemideki mürettebat miktarı 600 'ü bulmaktaydı.

Mesudiye'de 1877-1878 Rus Harbi'nde görev almış, Haliç'e çekilmiştir. Bu tarihten sonra teknik ve ateş gücü bakımından muhtelif zamanlarda yenilenmiş olan gemi 1914 tarihinde Amiral Holbrock komutasındaki bir İngiliz denizaltısının torpiliyle batırılmıştır.⁵¹⁷

Asar-ı Şevket Korveti: Mısır Hidivinin Kahira adıyla Fransa'ya sipariş ettiği, 1868 tarihinde Osmanlı donanmasına devrettiği gemilerden biridir. Fransız SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee Laseyne firması yapımı olan geminin teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 210 kadem

Genişliği: 40 kadem

Çektiği su: 17 kadem

Ağırlığı: 2080 ton

⁵¹⁵ BOA, İ. DH, NO: 945- 50.

⁵¹⁶ BOA, İ. DH, NO: 714- 49938.

⁵¹⁷ Güleriyüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 81- 82. ; Gülen, a. g. e., s. 109. ; Batmaz, a. g. t., s. 192-193.

Hızı: 12 mil

Zırh kalınlığı: tabyada 4.5 / kuşakta 6 pos

Makinesi: buharlı, 1 şaftlı, 1750 beygir, La Seyne

Kazanı: 4 bölmeli, La Seyne

Yakıt: 300 ton kömür

Silah: 1 adet 230 mm, 4 adet 180 mm ağızdan dolma Armstrong topu

Personel: Normalde 150-200 civarında bulunan mürettebatın 30-40 kadarı çarkçı, 3-5 tanesi sanayi ve inşaiyeci, 1-2 si sıhhiyeci, geri kalanlar ise muharip sınıftır.

1877-1878 Rus Harbi'nde seyyar olarak 3. Birimde görev almış, ancak 1897 Yunan Harbi'ne teknik ve donanımsal yetersizlikler dolayısıyla katılmamıştır. Hizmet dışı bırakıldığı 1903 yılına kadar çeşitli zamanlarda onarım ve eklemeler yapılmıştır.⁵¹⁸

Necm-i Şevket Korveti: Mısır Hidivinin 1868 tarihinde Osmanlı donanmasına devrettiği gemilerden biridir. Fransız SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee la Seyne firması yapımı olan geminin teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 210 kadem

Genişliği: 40 kadem

Çektiği su: 17 kadem

Ağırlığı: 2080 ton

Hızı: 12 mil

Zırh kalınlığı: tabyada 4.5 pos/ kuşakta 6 pos

Makinesi: buharlı, 1 şaftlı, 1750 beygir, La Seyne

Kazanı: 4 bölmeli, La Seyne

Yakıt: 300 ton kömür

Silah: 1 adet 230 mm, 4 adet 180 mm ağızdan dolma Armstrong topu

Personel: 50-70 civarındaki mürettebat içinde sanayici, inşaiyeci ve sıhhiye zabıtları bulunmaktaydı.

Rus ve Yunan harplerine katılmış ancak bu korvet de teknik yetersizlikleri dolayısıyla Yunan Harbi'nde etkili olamamıştır. 1899-1909 döneminde Selanik'te karakol gemisi

⁵¹⁸ Güleriyüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 87- 88. ; Batmaz, a. g. t., s. 197-198.

olarak kullanılmış, bu tarihten sonra 1929'da hizmet dışı bırakılıncaya kadar İstanbul'da eğitim gemisi olarak görev yapmıştır.⁵¹⁹

Muinü'z-Zafer Korveti: 1869 yılında İngiliz Thames Iron Works şirketine sipariş edilmiş olan üç gemilerden biridir. Teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 230 kadem

Genişliği: 35 kadem

Çektiği su: 16 kadem

Ağırlığı: 2.400 ton

Hızı: 13 mil

Zırh kalınlığı: Tabyada 5 pos/ kuşakta 6 pos

Makinesi: buharlı, 1 şaftlı, 2200 beygir, Maudslay

Kazanı: 4 bölmeli, T.I.W.

Yakıt:220 ton kömür

Silah: 4 adet 223 mm ağızdan dolma Armstrong topu.

Personel: Barış zamanlarında 50-70 nefer civarındaki mürettebatın 10-20 kadarı çarkçı, 1 sıhhiyeci, diğerleri ise muharip sınıftan meydana geliyordu. 1877-1878 Rus Harbi'nde görev almış ardından Haliç'e çekilerek bakım yapılmıştır. Yunan Savaşı'na dâhil olmayan gemi için Ansaldo firmasıyla 1903'de anlaşılmış ancak bakım ve onarım işi yüzeysel kalmış, istenilen sonuç alınamamıştır. 1934 yılında sökülünceye kadar eğitim, karakol ve kışla gemisi olarak kullanılmıştır.⁵²⁰

Avnillah Korveti: 1869 yılında İngiliz Thames Iron Works şirketine sipariş edilmiş olan üç gemiden ikincisidir. Teknik özellikleri Muinü'z-Zafer Korvetiyle aynıdır. Personeli barış zamanlarında 50-70 nefer civarındaki mürettebatın 10-20 kadarı çarkçı, 1 sıhhiyeci, diğerleri ise muharip sınıftan meydana geliyordu. 1877-1878 Rus Harbi'nde Batum'da görev yapmış, savaş sonrasında bakım için Haliç'e alınmış, Muinü'z-Zafer ile birlikte Ansaldo firması tarafından bakıma alınmışsa da bu gemi içinde onarım yüzeysel

⁵¹⁹ Güleriyüz ve Langensiepen, aynı yer. ; Batmaz, a. g. t., aynı yer.

⁵²⁰ Güleriyüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 90. ; Batmaz, a. g. t., aynı yer.

kalmıştır. Bir süre karakol gemisi olarak kullanılan Avnillah korveti 1912 yılında İtalyan kruvazörü Garibaldi tarafından batırılmıştır.⁵²¹

Feth-i Bülend Korveti: 1869 yılında İngiliz Thames Iron Works şirketine sipariş edilmiş olan zırhlı korvetlerin üçüncüsüdür. Teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 230 kadem

Genişliği: 35 kadem

Çektiği su: 16 kadem

Ağırlığı: 2.762 ton

Hızı: 13 mil

Zırh kalınlığı: Tabyada 5 pos/ kuşakta 6 pos

Makinesi: Buharlı, 1 şaftlı, 3. 250 beygir, Humpfrys- Tennat

Kazanı: 6 bölmeli, T.I.W.

Yakıt: 300 ton kömür

Silah: 4 adet 220 mm ağızdan dolma Armstrong topu

Personel: Barış zamanında 150-200 civarında olup bunların 15-20 kadarı çakçı, 1-2'si sıhhiyeci, geri kalan ise muharip sınıftır. 1877-1878 Rus Harbi'nde görev yapmış, savaş sonrasında bakım için Haliç'e alınmış, Muinü'z-Zafer ile birlikte Ansaldo firması tarafından bakıma alınmışsa da bu gemi içinde onarım yüzeysel kalmıştır. Bir süre karakol gemisi olarak görev yapan korvet, 1913 yılında Selanik'te bir Yunan torpido botu tarafından batırılmıştır.⁵²²

Lütf-i Celil Korveti: Mısır Hidivi'nin 1867 tarihinde Fransız SA des Chantier et Ateliers de la Giron de Bordeaux şirketine sipariş edip 1869'da Osmanlı donanmasına hediye ettiği üç gemiden biri olan geminin teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 204 kadem

Genişliği:43 kadem

Zırh kalınlığı: Kuşakta 6/ tabyada 6 pos.

Ağırlığı: 1.171 ton

Çektiği su: 19 kadem

⁵²¹ Güleriyüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 89-90. ; Gülen, a. g. e., s. 110. ; Batmaz, a. g. t., s.197-198.

⁵²² Güleriyüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 91. ; Batmaz, a. g. t., s. 199-200.

Hızı: 12 mil

Makine: Buharlı, 1 şaft. 2000 beygir, SACAG

Kazan:2 lokomotif tipi, SACAG

Yakıt:300 ton kömür

Silah: 2 adet 225 mm, 2 adet 178 mm ağızdan dolmalı Armstrong topu. 1877-1878 Rus Harbi esnasında Rus bombardımanında batırılmıştır.⁵²³

Hıfzu'r Rahman Korveti: Mısır Hidivi'nin 1867 tarihinde Fransız SA des Chantier et Ateliers de la Giron de Bordeaux şirketine sipariş edip 1869'da Osmanlı donanmasına hediye ettiği ikinci gemidir. Geminin teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 204 kadem

Genişliği:43 kadem

Zırh kalınlığı: kuşakta 6/ tabyada 6 pos.

Ma-i mahreci: 1.171 ton

Çektiği su: 19 kadem

Hızı: 12 mil. II. Abdülhamit döneminde uzun bir süre Haliç'e kapatılan gemilerden biri olmuş, 1897 Yunan Savaşı'nda birinci filoda istihdam edilmiş, birkaç kez bakım yapılmış ancak II. Meşrutiyet idarecilerinin geminin artık işe yarayamayacak durumda olduğu kanaatine varmaları üzerine gemi 1909 tarihinde elden çıkarılmıştır.⁵²⁴

Mukaddime-i Hayır Korveti: 1868'de yapımına başlanan ve Tersane-i Âmire'de inşa edilen ilk zırhlı korvet olan gemi 1875 tarihinde hizmete girmiştir. Geminin teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 235 kadem.

Genişliği: 38 kadem

Zırh kalınlığı: Tabyada 6/ kuşakta 9 pos

Ağırlığı: 2.806 ton

Çektiği su: 18 kadem

Hızı: 13 mil

Makinesi: Buharlı, 1 şaft, 3.250 beygir, Tersane-i Âmire

⁵²³ Güteryüz ve Langensiepen, a. g. e., s.88. ; Batmaz, a. g. t., s. 199- 200

⁵²⁴ Güteryüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 92. ; Batmaz, a. g. t., s. 200-201

Kazanı: 4 bölmeli, Tersane-i Âmire

Yakıt: 270 ton kömür

Silah: 4 adet 220 mm ağızdan dolmalı Armstrong topu

Personel: normalde 150-200 civarındaki personelin 30-40 kadarı çarkçı, 2-4 tanesi sanayi ve inşaiyeci, 1-2 tane sıhhiyeci, diğerleri ise muhariplerdir. 1877-1878 Rus Harbi'ne katılmış, daha sonra II. Abdülhamit döneminde Haliç'e kapatılan gemilerden olmuştur. 1897 Yunan Harbi'ne katılmış, ardından çeşitli onarım ve eklemeler görmüş, 1911 yılından itibaren eğitim ve kışla gemisi olarak kullanılan gemi 1923 yılında sökülerek hizmet dışına çıkarılmıştır.⁵²⁵

İclaliye Korveti: 1868 Yılında Fransız S A Stabilimento Tecnico Triestino, San Rocca şirketine sipariş edilen İclaliye korveti 1869 yılında denize indirilmiştir.⁵²⁶ Ocak 1871'de Tiryeste'den İstanbul'a hareket emiş ve aynı ayda İstanbul'a varmıştır.⁵²⁷

Geminin teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 219 kadem

Genişliği: 41 kadem

Zırh kalınlığı: Tabyada 4.5/ kuşata 6 pos

Ağırlığı: 2.266 ton

Çektiği su: 17 kadem

Hızı: 12 mil

Makinesi: Buharlı, 1 shaft, 1800 beygir Ravenhill

Kazan: 2 bölmeli, Ravenhill

Yakıt:250 ton kömür

Silah: 3 adet 178 mm ağızdan dolmalı, 2 adet 228 mm arkadan dolmalı Armstrong topu

Personel: 150-200 civarındaki mürettebatın 15-30 kadarı çarkçı, 3-5 nefer sanayi ve inşaiyeci, biri sıhhiyeci, diğerleri ise muharip erattır. 1877-1878 Rus Harbi sonrası II. Abdülhamit döneminde Haliç'e terk edilen gemilerdendir. Yunan Harbi'nde

⁵²⁵ Batmaz, a. g. t., s. 200-201.

⁵²⁶ Aydın ve Göksu'nun 21 Şaban 1280 (31 Ocak 1864) tarihli Ceride-i Askeriyye Gazetesi'nin Mevadd-ı Bahriye bölümü sayfa üçe dayandırarak verdikleri bilgide bu geminin Tersane-i Âmire'de inşa edildiği bilgisi yer almaktadır. Aydın ve Göksu, a. g. m., s., 825.

⁵²⁷ BOA, HR.SYS., NO: 1898- 10. ; BOA, HR.SYS., NO:1898-14.

kullanılmamış, 1891 tarihinden sonra bazı onarım ve eklemeler yapılmış, 1928 tarihine dek çeşitli görevlerde kullanılmış bu tarihte sökülme üzere elden çıkarılmıştır.⁵²⁸

İşkodra, Podgoriçe ve Böğürtlen Dubaları: Osmanlı donanmasında duba tipi gemiler ekseriyetle Tuna Nehrinde kullanılan gemiler olmuştur. Sultan Abdülaziz döneminde Tuna'nın muhafaza ve müdafaası için 1863'te Fransız SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee la Seyne şirketine sipariş edilen bu üç nehir monitörü 1865'de denize indirilerek hizmete alındı. Gemilerin teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 195 kadem

Genişliği: 32 kadem

Zırh kalınlığı: 3 pos

Ağırlığı: 408 ton

Çektiği su: 6,7 kadem

İlk olarak İşkodra gölünde görevlendirilen İşkodra ve Podgoriçe dubaları, 1871'de Tuna'ya alındı. 1877'de Rus Harbi esnasında Podgoriçe ve İşkodra Rusların eline geçmiş, Böğürtlen dubası ise 1886'da iş göremez hale geldiğinden elden çıkarılmıştır.⁵²⁹

Fethü-l İslam ve Semendire (Memduhiye) Dubaları: 1863'te Tuna'da görevlendirilmek üzere Fransız SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee la Seyne şirketine Tuna Nehrinde kullanılmak üzere iki duba siparişi daha verilmiştir. Teknik özellikleri diğer üç gemiyle benzerdir.

Uzunluğu: 195 kadem

Genişliği: 32 kadem

Zırh kalınlığı: 3 pos

Ağırlığı: 408 ton

Çektiği su: 6,7 kadem

Hızı: 8 kts

Makine: Buharlı, 1 şaft, 290 beygir, La Seyne

Kazan: 2 bölmeli, La Seyne

Yakıt: 20 ton kömür

Silah: 2 adet 150 mm ağızdan dolma Armstrong topu

⁵²⁸ Güleriyüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 92. ; Batmaz, a. g. t., s. 201-202.

⁵²⁹ Güleriyüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 94. ; Batmaz, a. g. t., s. 203.

Personel: 30-50 arası.

Her iki gemide 1877-1978 Rus Harbi sonrası Haliç'e kapatılmış, Semendire 1879'da *Memduhiye* adını almış ve uzun süre karakol gemisi olarak görev yaptıktan sonra 1909 tarihinde iş göremez hale geldiği için elden çıkarılmıştır. Fethü-l İslam ise bazı yenileme işlemleri görmüş ve 1895'te İstinye'de karakol gemisi olarak görevlendirilmiş, 1909 tarihinde sökülme üzere elden çıkarılmıştır.⁵³⁰

Hizber ve Seyfi Dubaları: 1870 yılında Tersane-i Âmire'de kızağa oturtulan iki gemi 1873'te denize indirilmiştir. İnşasında yurt dışından getirilen dubalar örnek alınmıştır. Gemilerin teknik özellikleri şöyledir.

Uzunluğu: 125 kadem

Genişliği: 30 kadem

Zırh kalınlığı: 3 pos

Ağırlığı: 512 ton

Çektiği su: 5 kadem

Hızı: 18 kts

Makinesi: 400 beygir, Tersane-i Âmire

Kazan: Tersane-i Âmire

Yakıt: 18 ton kömür

Silah: 2 adet 120 mm ağızdan dolma Krup topu.

Personel: 25-50 civarında değişmiştir. Seyfi dubası 1877'de Maçın'de Rus donanması tarafından imha edilmiştir. Hizber savaş sonrasında Haliç'e kapatılmış, 1886'da onarım görmüş ve Yunan Harbi'nde görevlendirilmiştir. 1911 yılında iş göremez olduğundan sökülme üzere elden çıkarılmıştır.⁵³¹

Peyk-i Şeref ve Burc-u Zafer Korvetleri: 1874 tarihinde İngiliz Samudo & Son firmasına siparişi verilen gemiler 1876'da denize indirildi, ancak İngiliz hükümeti bu gemileri teslim etmeyerek Belleisle ve Orion isimleriyle kraliyet donanmasına kattı.⁵³²

⁵³⁰ Güteryüz ve Langensiepen, a. g. e., s. 94.; Batmaz, a. g. t., s. 203-204.

⁵³¹ Güteryüz ve Langensiepen, Aynı yer. ; Batmaz, a. g. t., s. 204-205.

⁵³² Güteryüz ve Lengensiepen, a. g. e., s. 84.

Sultan Abdülaziz döneminde temin edilen gemilerde, Kırım Savaşı sonrası gelişen zırhlı gemi tekniğinin takibiyle tekneleri sac olan gemiler çoğunlukta idi. Donanmanın hızla modernize edilmesi yönünde çalışmalara başlayan Sultan Abdülaziz'in tahta çıktığı dönemden itibaren donanama için yetersiz hale gelmiş bazı gemiler donanmadan çıkarılarak Fevaid-i Osmaniye'ye devredildi. Örneğin Peyk-i Şevket ve Musul gemileri 1861'de, Gemlik gemisi 1862'de, Hüma-i Tevfik 1865'te Gürsur, Ömer Paşa, Kars, Yıldız, Tuna, Şepher, Malakof, Pesendide, Pir-i Levend ve Savn-ı Bahri Gemileri 1866'da yerlerine yenilerinin getirilmesiyle Fevaid-i Osmaniye'ye devredilen gemilerdi. Bunların dışında da sonraki süreçte yine Fevaid-i Osmaniye'ye devredilen bazı gemiler bulunmaktadır.⁵³³

⁵³³ Yavuz, a. g. m., s. 1805- 1837.

SONUÇ

Günümüzün modern dünyası meydana gelirken başlangıcından günümüze dek kurulmuş olan tüm medeniyetler katkıda bulunmuş, bu süreçte liderlik bazen doğu, bazen Batı toplumlarına geçmiştir. Modern dünyanın oluşumunda meydana gelen gelişmeler elbette toplumların yaşayışlarını da etkilemiştir, fakat insanlığın tarıma geçmesiyle insan hayatında yaşanan büyük değişimin bir benzeri ancak XIX. yüzyılda meydana gelen Sanayi Devrimiyle olmuştur. Bu olgunun ortaya çıktığı Avrupa toplumları XV. yüzyılda dünya üzerindeki keşifleriyle sömürgeler edinerek zenginleşmiş ve bu zenginlik XVI. ve XVII. yüzyıllarda bilimsel çalışmalara hız vermelerini sağlamıştır. Avrupalılar XVIII. yüzyıldan itibaren bu bilimsel çalışmaların getirilerini teknolojik üstünlüğe dönüştürerek siyaset, düşünce, bilim ve teknolojide dünyaya hâkim devletler haline gelmişlerdir. XIX. yüzyıl dünyanın Avrupalı devletler tarafından paylaşılarak yeniden dizayn edildiği bir yüzyıl olmasının yanı sıra teknolojik gelişmelerin büyük hız kazandığı bir yüzyıl olmuştur. Yeni teknolojiler üretmek konusunda yarışan Avrupalı devletler; topraklarını korumak için askeri, zenginliklerinin kaynağını korumak için ise ticari yeniliklere büyük önem vermiş ve keşfettikleri her yeniliği hızla ticaret için en ucuz ve hızlı araçlar olan gemilere uygulamışlardır. Yeni buluşların kısa sürede deniz araçlarına uygulanmasıyla Avrupalı büyük devletler arasındaki rekabet de hızla denizlere kaymıştır.

Bu gün Batılı devletlerin sahip olduğu üstün teknolojinin altındaki itici güçlerden bir diğeri de savaşlar olmuştur. Bu savaşlarda Batının karşısına aldığı en büyük doğulu güç ise Osmanlı Devleti olmuştur. Anadolu'ya yerleşen Türklerle karşılaştırdıklarında çok daha kadim bir denizcilik kültürüne sahip olan Avrupalılar bu avantajlarına teknolojik ve bilimsel ilerlemelerini de ekleyerek Osmanlı Devleti karşısında önce eşitlik, ardından üstünlük sağlamışlardır. XIX. yüzyılda Avrupalı devletlerin yaptığı her icat rakipleri karşısında avantaja dönüşmüş ve dünya siyasetinde daha çok söz sahibi olmalarını sağlamıştır.

Üzerinde durduğumuz bu süreçte Osmanlı Devleti kuruluşundan XVII. yüzyıla kadar geçen zamanda Balkanlar üzerinden Avrupa içlerine doğru ilerlemiş ve Batılı devletlerin karşısında duran en büyük Doğulu güç olmaya devam etmiştir. Teknik ve bilimsel gelişmeler devlet adamlarınca yakından takip edilmiş, eğitime önem verilmiş,

devletin dayandığı en önemli kurumlardan biri de fikir üreten, geniş düşünebilen insan ihtiyacını temin eden medreseler olmuştur. Ancak Avrupa'daki ilerici gelişmelerin tersine Osmanlı medreseleri XVI. yüzyıldan itibaren karanlık bir dönemece girmiştir. Avrupalılar ise aynı dönemeçten tersi yönde geçerek Aydınlanma Çağına geçmiştir. Osmanlı kurumlarında bilimsel nitelik düşerken, taassup güç kazanmıştır. Devlet adamlarının devletin içine düştüğü konumu iyi analiz edemeyişi sonucunda XIX. yüzyıl başlarında imparatorluk içinden çıkılmaz hale gelen sorunlarla boğuşur duruma düşmüştür. Bu çıkmazın aşılması, en azından devletin ayakta kalması amacıyla Avrupa'dan teknoloji ve bilim ithal edilmeye başlanmış, fakat bu girişimler yaklaşmakta olan sonu yavaşlatmakla sınırlı kalmıştır. Nitekim uygulanmak istenen tüm yenilikler ya bir iç isyan ya da bir dış müdahale sonucunda yarım kalmış ve istenilen netice alınamamıştır. Bu yüzyılda; III. Selim döneminde Fransa'nın Mısır'ı işgali ve Sultanın tahttan indirilmesi, II. Mahmut döneminde Yeniçeri Ocağının faaliyetleri ve ocağın kaldırılması, Yunan ve Mehmet Ali Paşa isyanları, Sultan Abdülmecit döneminde milliyetçilik akımının etkileriyle azınlık isyanlarının artması ve dış borçlanmalar neticesinde devlet hem siyasi, hem de ekonomik bir kıskaca girmiş durumdaydı. Bu kısıkaçtan kurtulmanın tek yolu ise toplumsal birliğin sağlanması, ekonomik ve siyasal bağımsızlığın yeniden tesis edilmesi ve sınırların güvenlik altına alınmasından geçmekteydi. Geniş topraklara sahip imparatorluğun sınırlarının önemli bir kısmını da kıyıları oluşturmaktaydı ve Osmanlı Devleti ilk sarsıcı darbeleri deniz gücü, yani donanmalarının yakılmasıyla almıştı. İmparatorluğun bu zor yüzyılında tahta geçen Sultan Abdülaziz ise, bu hedeflere ulaşmak için en esaslı çabayı donanma modernizasyonu için ortaya koymuştu.

Sultan Abdülaziz döneminde artık Osmanlı Devleti'nin Avrupa'da ki tüm teknolojik ve bilimsel gelişmeleri çok yakından takip ettiği açıktır. Bu dönemin asıl sorunu gelişmelerin takibi değil, gelişme üretilememesidir. Sultan Abdülaziz, genelde ülkenin özelde ise bahriyenin geliştirilmesi gerektiği fikrine inanmış ancak bunun için ne bir program geliştirmiş ne de kadro oluşturmuştur. Sultan, işlerin gelişmesi güzel bir şekilde kendi inisiyatifi ve direktifleri doğrultusunda yoluna gireceği gibi yanlış bir görüşle hareket etmiştir. 16 yılda kaptan-ı deryaların 18 kez değiştirilmiş olması, bağlı olunan bir programın olmadığını açıkça göstermektedir. Oysa devletin içinde bulunduğu durum hayli kritiktir. Devlet güçlü bir donanmaya sahip olmazsa parçalanacak, öte

yandan güçlü bir donanma inşa etmek isterken dikkat edilmezse de bu, devletin iflası olacaktır. Sultan Abdülaziz bu iki yoldan ilkinin seçti fakat uyguladığı gelişmiş güzel politikalarla maliyenin iflası kaçınılmaz bir hal aldı.

Elbette bu başarısızlıkta tüm sorumluluğun Sultanın omuzlarına yüklenmesi sağlıklı bir bakış değildir. Sorun şu ki, Sultanın modernizasyon için seçtiği kişiler genelde devletin bekası, özelde bahriyenin ıslahı sorununu çözmek isterken devamlı surette askeri ve idari teşkilat üzerine yoğunlaşmış ve yaptıkları değişiklikler bu alanlarda olmuştur. Oysa amacı donanmanın modernize edilmesi olan mütefekkir bir devlet adamı bunun için Avrupa'dan nasıl gemi satın alınabilir diye mali kaynakları zorlamak yerine, yerli üretim nasıl gerçekleştirebilir diye üretim ve eğitim kaynaklarını incelemelidir. Nitekim II. Mahmut'tan itibaren devlet gemi alımı için harcadığı mali kaynakları gemi teknolojisi eğitime ayırmış olsaydı, I. Dünya Savaşı'nda oldukça yeterli bir teknoloji ve deniz gücüne sahip olacaktı. Şayet Avrupa'dan gemi satın alıp, birde bunları idare etmek, çalıştırmak için getirilen adamlar yerine çok sayıda eğitimci getirilip, devlet denetimi içersinde liyakat ve sadakatle Türk denizcileri yetiştirilseydi, Osmanlı deniz kuvvetleri Yunan İsyanı'ndan Balkan Savaşları'na kadar birçok mücadelede devleti sarsan hadiseleri önleyebilirdi. Bu sıralarda Osmanlı donanmasında eksik olan ne vasıta, ne savaşçı unsur, ne de mürettebattı. Eksik olan bilgi ve tecrübeydi ve o gün için deniz kuvvetlerinde üstünlük demek, günümüzün hava kuvvetlerine eş değer bir etki göstermekteydi.

Sultan Abdülaziz dönemi için; Türklerin sınırlıda olsa Ruslarla yakınlaştığı, İngiltere'nin Osmanlı politikasını değiştirmeye başladığı, makineleşmenin ve teknolojik gelişmelerin hız kazandığı, kısacası bilimsel ve siyasal olarak temelden değişen bir dünyaya denk geldiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Bu durumda coğrafi şartlarda düşünüldüğünde devleti üstün bir donanma gücüne sahip kılmak, devletin siyasi ve iktisadi ihtiyaçlarına uygun olacaktı. Peki, Sultan Abdülaziz bu gücün meydana getirilmesi için nasıl bir politika geliştirmişti? Zira bu sırada Osmanlı Devleti bünyesinde ne sürdürülebilir bir deniz politikası oluşturacak kabiliyette devlet adamları ve denizciler, ne de mevcut arasında bir fikir birliği vardı. Zaten devletin zirvesinde yani Saltanat makamı ve Hükümet arasındaki çekişme ve tefrika yukarıdan aşağıya doğru tüm ricalle yansıyor. Buda kişisel çıkarların devlet çıkarları önüne geçtiği bir ortam yaratıyordu. Örneğin Bahriye Nezareti kurulduğunda Kaptan-ı Derya olan

Mehmet Ali Paşa nezaretin başına getirilmeyince, sadık bir memur olarak devletin verdiği yeni görevi üstlenmek yerine bunu bir izzeti nefis meselesi kabul ederek görevinden istifa etmişti.

Devletin içten içe bozulmuş idari sistemi de Bahriye ıslahatlarının başarısızlığında önemli paya sahipti. Bahriye Nezareti'nin kurulması ve denizcilikten anlamayan vezirlerin kurumdan uzaklaştırılması 1867 yılını bulmuştu. Devletin en tepesindeki isimlerin “*atiye*” adı altında neredeyse alenen aldıkları rüşvetler, gemi kaptanlarının rüşvetle atanmasına kadar uzanıyordu. Makamların para karşılığı liyakatsiz kişilere bırakılması devlet için en kökten sarsılmaların sebebi oluyordu. Bu iyi eğitim almamış, milli ve manevi değerleri düşük, kendi çıkarlarını devletin çıkarlarının önünde tutan kişiler, adeta birer mirasyedi zihniyetiyle kurumları sömürüyor ve bahriyenin ıslah edilmesi için ayrılan bütçenin çoğu bir şekilde bunların ceplerine giriyordu.

Islahatların başarısız olmasındaki nedenlerden biri de Sultanın hedeflerini gerçekleştirebilmesi için hem zamanının dar, hem de parasının az olmasıydı. Sultan Abdülaziz, büyük bir donanma meydana getirmek istemiş ancak bu teferruatlı iş için ihtiyaç duyulan milli kaynaklar oluşturulamamıştı. 1863'te yapılmak istenen modern bütçe de bile devletin gelirleri yaklaşık rakamlarla belirlenmiş, kapitülasyonlar nedeniyle gümrük vergilerinde iyileştirme yapılamamıştı. Bu şartlar modernizasyon için gerekli paranın temininde devleti dış borç alımına yönlendirmişti. Üstelik zaten yetersiz olan gelir kaynakları, alınan bu dış borçlara karşılık gösterilmişti. 1875'te değil borç ödemek, borçların faizleri bile ödenemeyecek duruma gelinmiş ve devlet iflasını açıklamak zorunda kalmıştı.

Yabancılardan alınan bu borç para ile Avrupa tezgâhlarında üretilen zırhlıları satın almak suretiyle, sayıca gerçekten büyük bir donanma kurulmuştu. Üstelik yukarıda üzerinde durulduğu üzere hem coğrafi zorunluluklar hem de dönemin şartları gereği imparatorluk gerçektende büyük bir deniz gücüne daimi şekilde muhtaçtı. Bu noktada görüyoruz ki; yapılan onca harcama ve devletin iflasına mal olmasına karşılık Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlı Devleti gerçekten Akdeniz'deki nitelik bakımından üçüncü büyük deniz gücü olamamıştı. Mısır ve Süveyş Kanalı gibi önemli stratejik bölge ve projelere hak ettikleri önem gösterilmemişti. Çağına uygun gemi üretim

mekânları (tersaneler) kurulamamıştı. Donanımlı personel ve kalifiye işçiler yetiştirilememişti. Askeri deniz gücünü beseleyen, gelişimini sağlayan ticaret filolarının kurulması gündeme alınmamıştı. Beylikler döneminden beri düşülen askeri güç odaklı deniz kuvvetine yönelmiş olma hatası tekrar edilmişti. “Deniz gücü” tanımının yalnızca savaş gemileri olmadığı, tersanesinden personeline, üretimden yönetime kadar bir bütünü ifade ettiği gözden kaçırılmıştı. Bu durumda; ticaret için güvenliği sağlanmış deniz yolları, modern tersaneler, teknolojik gemiler, uzman personel ve eğitilmiş idarecilere sahip olmayan bir devletin güçlü bir deniz kuvvetine sahip olduğundan söz edilmezdi.

Sultan Abdülaziz cılız bir ticari faaliyet olarak sürdürülen devletin resmi deniz ticareti şirketi Fevaid-i Osmani’yi geliştirmek istemiş ancak çıkan sorunlara direnmek yerine bu girişimden vazgeçmişti. Bu sonuç gösteriyor ki, ne yazık ki Padişah ve yardımcıları, bir deniz ticaret filosuna sahip olmaya ihtiyaç duymuşlarsa da bunda donanmada olduğu kadar ısrarlı olmamışlardı. Sultan Abdülaziz’in amacı deniz gücü oluşturmakta, fakat uygulamaları donanma kurma aşamasıyla sınırlı kalıyordu. Zira Osmanlı limanları ile Avrupa veya diğer ülkeler arasında, taşıt ihtiyacı yabancı vapur şirketlerince sağlanıyordu. İşin acı tarafı ise bu şirketlerle rekabet etmeyi uzun süre imparatorlukta kimse aklına getirmeyecek, Müslüman ahali fazla riskli bulunduğu denizden hep uzak duracaktı. Milli unsurlarla işlemeyen deniz ve nehir işletmeleri bu nedenle oldukça iptidai kalmıştı. Bazı yerlerde ufak tefek girişimler olsa da bunlar devlet desteği verilmediği için sönmeye mahkûm olmuşlardı.

Deniz sanayinin ve bu sanayiye yardımcı diğer sanayi kollarının geliştirilmesi, Osmanlı Devleti için barış ve refah demektir. Ancak deniz gücünün kurulamamasındaki önemli engellerden biri de insanların zihnindeydi. Osmanlı devlet adamlarının büyük kısmı yalnız donanama değil devletin ilerlemesi için gereken tüm ihtiyaçlarla ilgili benzer tutuma sahiptiler. Ancak ilerleme için gösterilemeyen bu fikir birliği, taassupta kolayca görülüyordu.

Donanma ıslahatlarının başarısızlığında belki de en etkili nedenlerden biri Avrupalı devletlerin siyasi duruşlarının gerçekçi bir şekilde görülemediği olmasıydı. Sultan Abdülaziz’de daha önceki bahriye reformcularının düştüğü hataya düşmüş ve Avrupalı devletlerin politikaları iyi analiz edilememişti. Nitekim tüm uluslara açık

alanlar olan denizler için gelişmiş devletler büyük bir yarış sergiliyor ve hiç biri rakiplerinin güçlenmesini istemiyordu. Dolayısıyla kendi için yaptığı güç ve kalitede savaş veya ticaret gemilerinin eş değerlerini rakiplerine vermiyor, dahası bunların operatör ya da nitelikli üretim işçilerinin de yetiştirilmesine müsaade etmiyordu. Fakat Osmanlı Bahriyesinin tekâmülü bu devletlerin ellerine bırakılmıştı.

Bu şartlar altında modernizasyon, plan ve programı olan bir donanma yapılandırması değil, bu yabancı unsurlarında tesiriyle, günün rüzgârına göre yön verilen, Batılı devletlerin küstürülmemesinde araç olarak kullanılan bir dış işleri enstrümanı haline gelmiştir. Oysa Bahriyenin çeşitli nedenlerle ikinci plana itildiği Sultan II. Abdülhamit döneminde bile donanma konusunda bir plan dâhilinde hareket edilmiş ve gemi alımlarında ağırlık yeni gelişen Torpido tipi gemilere verilmiştir. Öte yandan Osmanlı bahriyesinin eğitimden üretime kadar tüm kademelerinde modernizasyon çalışmaları, tepe noktasından en alt seviyedeki işçisine kadar neredeyse denetimsiz ve safiyane bir şekilde yabancıların ellerine bırakılmıştır. Yine yabancı danışmaların ellerine bırakılan donanma reformları, bu danışmanlardan birçoğunun kendi devletleri hesabına hareket etmeleri ile sonuçsuz kalmıştır. Zira Osmanlı donanmasının bu son reformu, Osmanlı Devleti ile barış halindeyken üç kez donanmasının yakılmasına karışan İngilizlere bırakılmış, bu ülkeye birçok gemi sipariş edilmiş ve bu reformun eğitim ayağı yine bunları yapan İngilizlere teslim edilmişken, amaçlanan reformların başarılı olmasını beklemek pek mümkün görünmüyordu.

Başarısızlığın bir diğer nedenine gelince bu, yabancı devletlerin Osmanlı iç işlerine olan müdahaleleriydi. İstanbul'daki İngiliz, Rus ve Fransız elçilerinin her biri devletin tüm zaaflarını biliyor, devlet politikalarını kendileri şekillendirmek istiyor ve bu da idari kaoslara yol açıyordu. Bu durumda devletlerin küstürülememesi için aceleyle, her hangi bir standardı olmayan, materyal, araç ve gereçlerin düşünülmeden satın alınmasıyla yapılmak istenen ıslahatlarda başarıya ulaşmıyordu. Donanma ıslahatı da aynı akıbete uğramıştı. A. Büyüktuğrul bir Avrupalı amiralden Yunan donanması için duyduğu ifadeyle dönemin Osmanlı donanmasını "*Müze Donanması*" olarak tanımlıyordu. Zira bir dış politika aracı haline gelmiş olduğunu ifade ettiğimiz donanma için farklı milletlere yaptırılan ya da satın alınan mamuller için hiçbir standart söz konusu olamıyordu. Dahası bu devletler ellerinde ne kadar eski, lüzumsuz veya daha iyisi üretilmiş ürün varsa Osmanlı tersanesi bunlarla tıka basa doldurulmuştu. Bu durum

gemi personeli arasındaki uyumu da olumsuz etkiliyor, disiplini bozuyordu. Baktığımızda Sultan gemilerin farklı devletlerden alınmasına, bu devletlerin küstürülmemesi ve düşman edinilmemesi ilkeleriyle oluşturulmuş olan denge politikası gereği zorunlu kalmıştı. Oysa Sultan daha geniş düşünse, sadece donanma değil Osmanlı Devleti'ne deniz gücü kazandırmayı hedef alıp bu yolda yürümüş olsaydı; hem donanma, ticaret filosu ve tersanelerin gelişmesini bir arada sağlayıp devlete gelişmiş milletlerle aynı denizcilik gücünü kazandıracak, hem boğazların savunmasını daha güçlü bir noktaya ulaştıracak, hem de Osmanlı Devleti'ni sahip olduğu geniş kıyılarda hâkim, güçlü ve söz sahibi bir noktaya çıkarabilecekti.

Başarısızlığa yol açan unsurlardan biride makineleşmeyle birlikte değişen ham madde ihtiyaçlarının karşılanamamasıydı. Ülke yeraltı kaynakları bakımından incelenmemiş, Osmanlı topraklarındaki bilinen tek kömür madenide şans eseri bulunmuştu. Kömür üretiminin donanma ve ticaret filosunun gereksinimlerini karşılayamaması, donanmanın yeteri kadar açık deniz eğitimi yapmasına engel oluyor ve devletin dış politikasına destek sağlayacak politik geziler olması gereken sıklıkta düzenlenemiyordu.

Islahatların yetersiz kalmasındaki nedenlerden bir diğeri ise yerli ve milli personel yetiştirilememiş olmasıdır. Zira Osmanlı donanmasının çekirdeği bile kendi yerli denizcilerince meydana getirilmemişti. Devletin bünyesine katılan Karasi, Saruhan ve Aydınoğulları gibi beyliklerle oluşturulmuştu. Ardından 1402 Ankara savaşıyla bu beyliklerin denizcileri kendi beylerinin hizmetine dönmüş bu kez de Osmanlı donanmasında yerli Rum ve Latin denizciler istihdam edildiğinden Türkler yine geniş çaplı denizcilik deneyimlerinden uzak kalmıştı. 1830'da Yunan İsyanı sonucu Yunan devletinin kurulmasıyla Osmanlı denizcileri olan Rumlar bu devlete iltihak edince deniz kuvvetleri atıl bir vaziyete düşmüş öyle ki, 1866'da Girit İsyanı'nda birkaç tecrübeli Yunan gemisi ve gemicisi koca imparatorluk filosunu oldukça zor bir durumda bırakmıştı.

Niçin başarılı olunamadığını, başarılı olmuş milletlerin uyguladıkları politikalardan da çıkarmak mümkündür. Denizcilik noktasında dönemin en büyük deniz gücüne sahip olan İngiltere'nin politikaları bizlere Osmanlı bahriyesini idare edenlerin eksiklerini görmede yardımcı olacaktır. İngilizler üç esasa dayalı -içerikleri tartışılabilir

olmakla birlikte- kendilerince ilkeli bir denizcilik politikası uygulamışlardır. Osmanlı ise seyir ve üretimde olamadığı gibi satın aldığı ürünler için bile ilkeli bir program geliştirememiştir. İngilizler aynı dönemde denizcilik kültürü ve bu kültüre sahip çıkılması fikrini tüm topluma benimsetmek, deniz harekâtlarını bu fikir birliği içinde yürütmek ve kaptan ve mürettebatın birbirlerine inançlarının tam olması ilkeleri üzerine hareket ederlerken, Osmanlı Devleti'nin tepesindeki siyasilere, sıradan gemi personeline kadar birlik değil, derin bir çatışma söz konusuydu. Ayrıca denizleri karaya göre riskli bulan halka deniz kültürünün benimsetilmesi için esaslı hiçbir çabada gösterilmiyordu. Bu sadece halkın teknolojik ilerlemelerin ilk ayağı olan denizlerden uzaklaşmasıyla sonuçlanmıyor, son aşamada ülke sanayileşme sürecinden kopuyordu. İngiliz hükümetleri başarılı girişimleri destekleyip ve kaptanları (devletin çıkarlarına uygun olduğu sürece) uluslar arası kurallara uymadıklarında cezalandırmıyordu. Osmanlı Devleti'nde ise kimi zaman devletin çıkarlarına uygun olmasına rağmen yapılan icraatların karşılığı azledilmek olabiliyordu. Yine Avrupalı devletlere baktığımızda, başarılı olsun ya da olmasın bu dönemde kendilerine ait bir deniz politikası oluşturma çabası içinde olduklarını görüyoruz. Örneğin Fransızların Juenne Ekol (Yeni Ekol) dedikleri İngilizlerin zırhlı gemi yapımlarını taklit etmek yerine daha az masrafla torpidolar yaparak İngiliz zırhlılarını batırma fikirleri bulunmaktaydı. Bu amaç İngilizlerce başarısızlığa uğratılmış olsa da uygulanabilirliği denenmiş ve tecrübe edinilmişti. Öte yandan Alman General Von Tirpitz, İmparator II. Wilhelm ile yaptığı görüşmede Alman devlet adamlarının görüşlerinden ayrılarak dünya imparatorluğu için kıyı savunması değil, büyük bir deniz gücü oluşturulmalı fikrini şu şekilde ifade ediyordu; “ *Deniz kudreti olmadan Dünya İmparatorluğu kurulamaz; donanma ise sadece savunma hizmeti yapacak bir kuvvet değil, Alman ekonomi ve kültürünü deniz aşırı bölgelere götürecek bir varlıktır.*” İngiliz donanmasını batıramazlarsa bile, İngiliz hegemonyasını zedeleyecek bir kuvvet oluştururlarsa İngilizler Almanya'ya saldırmayı göze alamayacaktı. Bu ideolojiyle meydana getirilen ilk Alman donanmasına ise “*Riske Donanması*” denmiş ilerleyen dönemlerde ise “*Caydırıcı Güç*” terimine dönüşmüştü. Bu donanmayla Almanlar gerçekte İngiliz donanmasının zırhlılarına karşı inanılmaz dirençli gemiler inşa etmeyi başarmışlardı. Ancak Türk devlet adamlarının ve bahriye idarecilerinin ne ideolojik ne de deneysel olarak bir fikir üretmek gayretine girmedikleri, yapılan işin sadece kısır bir taklit ya da teknik transferle sınırlı olduğunu

görmekteyiz. Oysa Osmanlı bahriyelilerinin atalarından Karamürsel Bey, devletinin henüz kuruluş döneminde Çektiri tipi gemi inşasıyla uzun soluklu bir gemi tipi icat etmeyi bilmişken, XIX. yüzyıldaki torunları değil ürün, fikir bile üretmekten uzak bırakılmışlardı.

Osmanlı modernizasyonunun başarısızlığının nedenleri sayılırken özellikle yabancı müşavirlerden gelen eleştirilere baktığımızda adam kayırma yoluyla alınan terfiler ve rüşvetle elde edilen makamlardan bahsedilir. Sir Adolphe Slade'in *The Illustrated London News* gazetesinde hakkında yayınlanan bir yazıda Slade'in aslında çok donanımlı bir komutan olduğu ancak *"İngiliz donanmasındaki adamların kayırmacılıkları yüzünden hak ettiği rütbeleri uzun ve zorlu bir biçime aldığı"* yazmaktadır. Yine Hobart Paşa anılarında; ilk görev aldığı ve bir akrabasının kaptan olduğu gemiden bahsederken şu ifadeleri kullanmıştır; *"Kendi yeteneklerinden çok, yüksek mevkilerdeki ilişkileri sayesinde albay rütbesine terfi etmiş olan kuzenim Sir Chales Eden, beni yeni görevlendirildiği bir gemiye tayin etti. Böylece Kraliçe'nin donanmasında öğrenci olarak işe başladım."* Anlaşılmaktadır ki, bu durum aslında birçok devletin genel sorunudur. Burada meselenin asıl hassas noktası ise bu durumun Osmanlı Devleti'nde temel eleştiri unsurlarından biri halini alacak kadar dehşet verici bir boyuta ulaşmış olması, liyakat ve kaliteli insan gücünden kesinlikle söz edilemez bir noktaya gelinmiş olduğudur.

Aslında tüm bu yukarıda saydığımız nedenler başarısız olan donanma için sonuç niteliği taşıyan durumlardır. Asıl bu düşünülen ve bir türlü içinden çıkılamayan başarısızlıklar silsilesinin başladığı ve devletin temelinde yerinden oynatılan taş ise eğitimidir. Yani Osmanlı Devleti'ndeki tüm gerilemeler ve başarısızlıklarının temelinde bilimsel bilgidен kopuş ve ahlaki çöküş vardır. Bu hadiseyi molla çocuklarına imtiyazlar verilmesi ya da 1583'te Rasathanenin yıktırılmasına kadar geri götürmek mümkündür. Bu hadiseler donanma ve gemi teknolojisinde bırakalım yeni buluşlar yapmayı, mevcut bilgi birikimini bile erozyona uğratmıştır. Yabancı uzmanların etkileri bir yana Avrupa'ya gönderilen ve büyük umutlar bağlanan öğrencilerden de istenilen verim alınamıyor, bu gençlerin bir kısmı adeta içine düştükleri çelişkiler dünyasında yolunu kaybediyor, bir kısmı milli değerlerden uzaklaşıyor, bir kısmı ise ülkenin içine düştüğü durumun tek sorumlusu olarak yönetim şeklini görüp Batılı devletlere kullanım alanı açacak şekilde Padişah aleyhtarları oluyorlardı. Böylece devletin fayda edinmeyi

beklediği eğitimli, seçkin zümresiyle Padişah ve Babiâli arasında önemli derecede siyasi görüş farkı meydana geliyordu. Öte yandan ülke içindeki modern eğitim kurumlarındaki öğretmenlerin önemli bir kısmı da yabancılardan oluştuğu için bunlarda öğrencilere kendi devletleri menfaatlerine uygun bir anlayış sunuyor, ya aşırı derecede Avrupa hayranı ya da milli ve modern olmak arasında kalmış bir zümre ortaya çıkıyordu. Bu kendine yararı olmayan kişilerin çoğundan ne donanma ne de devlet bir fayda sağlayamıyordu. Hulasaten Osmanlı Devleti'nde modernizasyon çalışmalarından sonuç alınamamasının en temel nedeni eğitimsizlik ve cehalet olmuştu. Buda diğer tüm sonuçları doğurmuştu.

Osmanlı devlet ricali savaşta Avrupa'ya yeniliyor ve militarist bir zihniyetle çözümün askeri ıslahatta olduğu fikrine kapılıyordu. Evet, askeri güç Batının orduları karşısında yetersizdi fakat bu yetersizlik günlük bir talihsizlikten kaynaklanmıyor, temeldeki askeri teknikler ve deneyim yetersizliğinden kaynaklanıyordu. Eğitim ağır yurdun geneline yayılmamış ve kabiliyetli insanların, dehaların tespit edilip devlet hizmetine kazandırılması mümkün olmamıştır. Oysaki devlet okulları ne kadar geniş bir alana yayılırsa o kadar çok kabiliyetli genç tespit edilip çeşitli alanlarda devlet bünyesine kazandırılabilirdi.

Donanma modernizasyonu çabalarının sonuçsuz kalmasında Sultan Abdülaziz'in durumuna baktığımızda ise Padişahın beklide en büyük talihsizliği saltanatının yelken döneminden makine dönemine geçişte en hızlı sürece denk gelmesiydi. Gemi tipi değişince buna bağlı olarak personelde bulunması gereken bilgi ve beceri yani personelde aranan özelliklerde değişti. Yeni makineleri yapmaya muktedir işçiler ve bunları kullanacak yetişmiş insan gücü ise Osmanlı Devleti'nde oluşturulamamıştı. Ayrıca gemilerdeki muharip personel rampa yöntemiyle savaşan kişilerdi, oysa yeni sistemle gemilerin artan ateş gücünde böyle bir mücadele sahası oluşmadığından bu erler boşa çıkmıştı. Fakat bunların yerine gemilerde kullanılan yeni silahlara hâkim erler yetiştirilememişti.

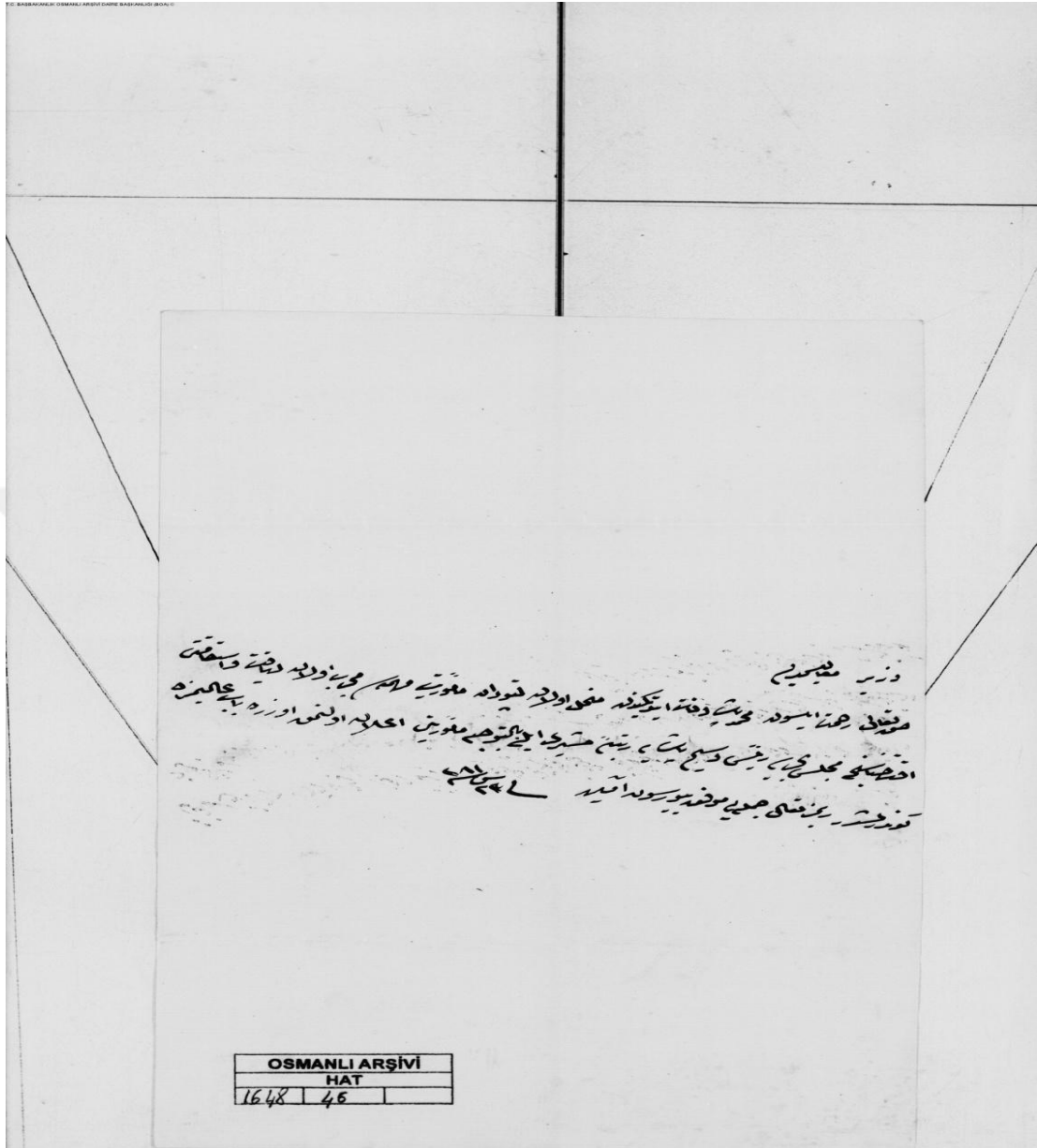
Ali Paşa'nın ölümünden sonra, başta Rusya olmak üzere Avrupalı devletlerin yıkıcı faaliyetleri ve iç isyanlar karşısında devlet adamlarının saflığı ve beceriksizlikleri neticesinde devletin içine düşürüldüğü ağır siyasi koşullar, parasal güçlükler ve denizciliğe karşı anlayışsızlıklar Sultan Abdülaziz'le birlikte donanmayı da güçten

düşürdü. Sultanı ve modernize edilmesi için onca emek harcadığı donanmayı bekleyen kaçınılmaz son 4 Haziran 1876 günü gelip çatmıştı. Siyasi bir darbe ile tahttan indirilen Padişahın eseri olarak görülen donanma, kısa süre sonra tahta geçen II. Abdülhamit tarafından darbede rol alması nedeniyle geri plana itildi. Bu tarihten sonra donanma Sultan Abdülaziz döneminde gördüğü ihtimam ve alakayı devletin yıkılışına dek bir daha hiç göremedi.

Sonuç olarak günümüzde bazı tarihçiler Abdülaziz dönemi donanmasını gemi sayısı bakımından yeterli bulurken, bazıları ise hiçbir yeterliliği olmayan bir donanma olarak tanımlamıştır. Evet; donanmanın gemi sayısı arttırılmış, Ege’de Yunan, Karadeniz’de Rus tehlikesine cevap verecek bir sayıya ulaşılmıştı. Ancak deniz güvenliği ve sorunları Ege ve Karadeniz ile sınırlı olmayan Osmanlı Devleti’nin donanmasının nitelik olarak hiçbir kifayeti olmadığı Sultanın hallinden bir yıl sonra, 1877’de patlak veren 93 Harbi ile ortaya çıktı. Tersaneler yabancı ustaların elinde, gemiler yabancı kaptanların emrinde, ordu yabancı uzmanların inisiyatifinde iken, kifayeti olması da mümkün değildi. Savunma gücü bu halde olan devleti şimdilik ayakta tutan tek unsur ise Avrupalı devletlerin Osmanlı toprakları üzerindeki çıkarları konusunda anlaşamamalarıydı. Olmayan bir başka şey ise bu donanmaya inanan devlet adamları, eğitim kalitesi ve mali güçtü. İşte bu sırada saltanat süren Sultan Abdülaziz’in çabaları için şu örneği vermek yanlış olmayacaktı. Osmanlı Devleti elinde bastonuyla, panik içinde kaçırdığı modernizm treninin arkasından koşan yaşlı bir adam gibiydi ve trene yetişemeyip dizlerinin üzerine çöküvermişti.



EKLER

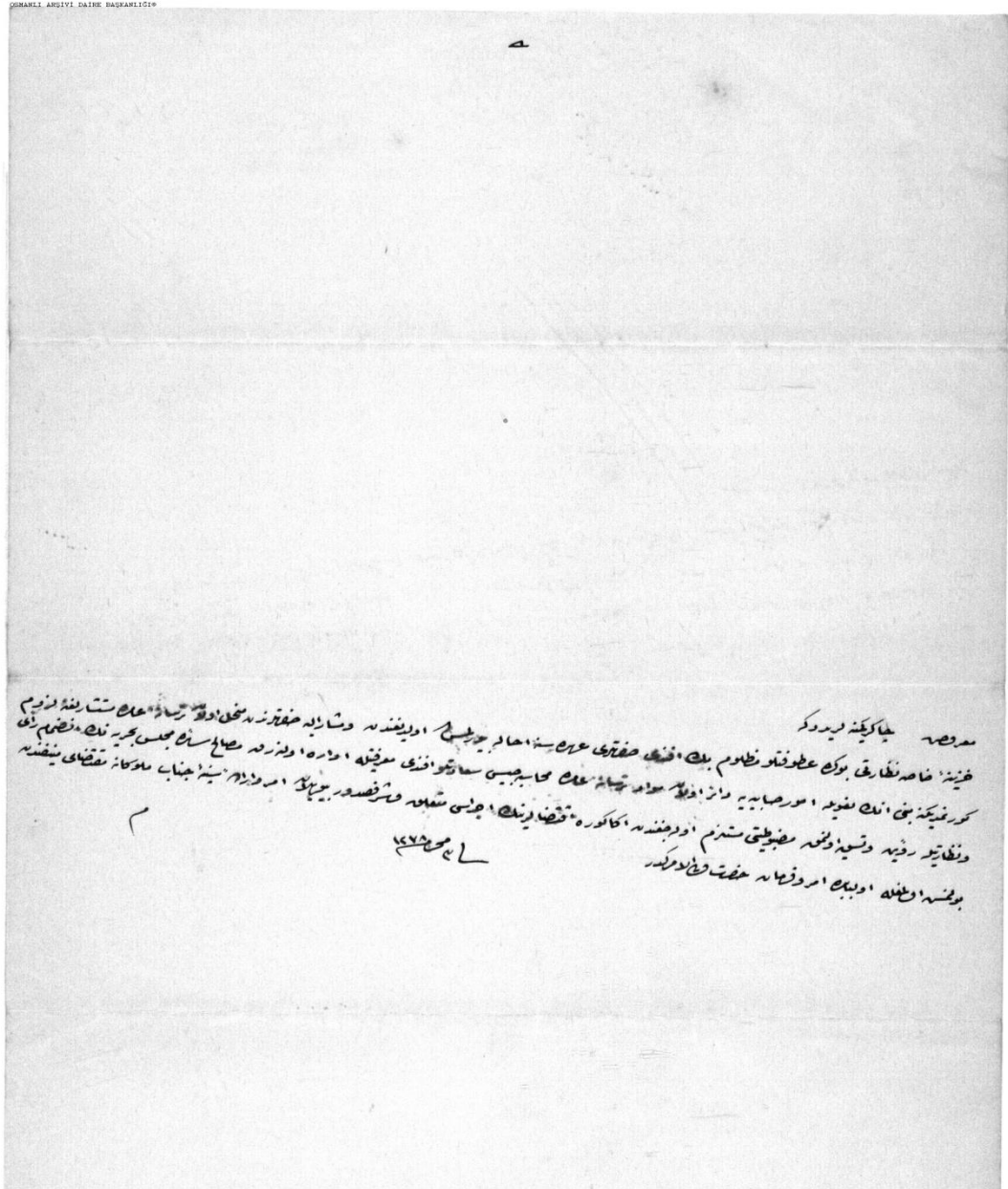


EK 1. Vefat eden Kaptan-ı Derya Mehmed Paşa'nın yerine Sultan Abdülaziz'in Yaveri ve Meclis-i Bahriye Reisi Vesim Paşa'nın tayinine dair Hatt-ı Hümayun.
BOA, HAT, NO: 1648- 46

Vezir-i meâl-i semirim

Hak teâla rahmet etsin, Mehmed Paşa vefat ettiğiinden münhal olan Kapudan-ı memuriyet mühimmesi mücerreb olan liyakati ve istikameti iktizasınca Meclis-i Bahriye Reisi Vesim Paşa'ya rütbe-i müşîri ile bi't-tevcih memuriyeti ilan olunmak üzere Bâb-ı Âlîmize gönderilmiştir. Rabbimiz teala cümleyi muvaffak buyursun, amin.

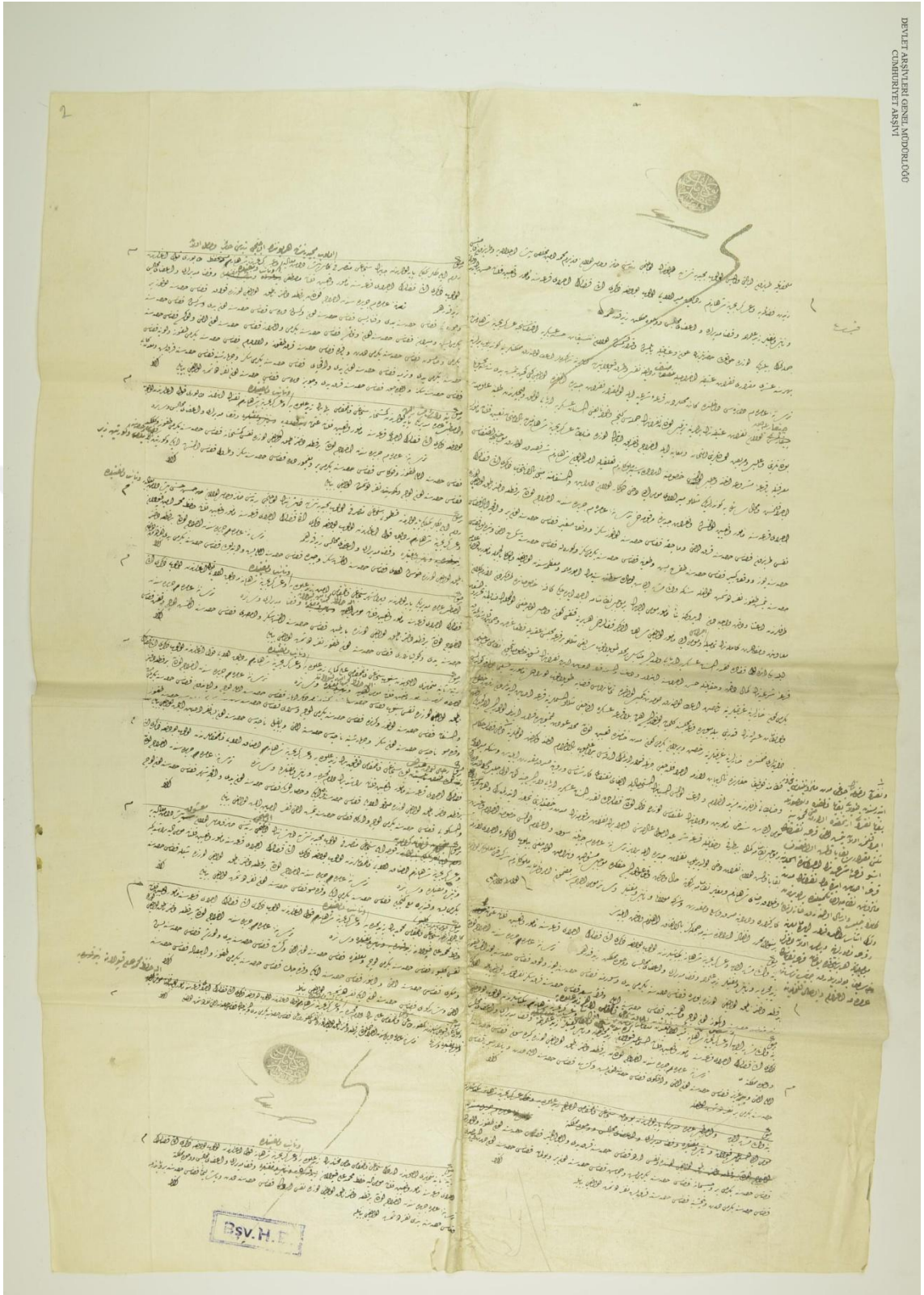
Fi 23 Şaban 1281



Ek 2. Mazlum Bey'in Hazine-i Hassa Nazırlığı'na tayini ile Tersane-i Amire Müsteşarlığı'nın lağvı ve muhasebeci marifetiyle idaresi hususunda tezkere. BOA, İ. DH, NO: 474-31812.

Ma'ruz-u çâker-i keminelidir ki

Hazine-i Hassa Nezareti bu gün atufetlü Mazlum Bey Efendi hazretleri uhdesine ihale buyurulmuş olduğundan ve müşarunileyh hazretlerinden münhal olan Tersane-i Âmire müsteşarlığına luzumu görünmediğine mebni anın lağvıyla umûr-ı hesabiyeye dâir olan Mevvar-ı Tersane-i Âmire muhasebecisi saadetlü efendi marifetiyle idare olunarak mesalih-i saire Meclis-i Bahriye'nin inzimam-ı re'y-i- ve nezaret-i ru'yet ve tesviye olunmak mazbûtiyeti müstelzîm olacağından ona göre iktizalarının icrâsı müteallik ve şeref sudur buyrularak emr-u irade-i seniye-i cenab-ı mülûkâne mukteza-i münifinden buyrulmuş olunmakla ol babda emr-u ferman hazret-i men lehu'l-emrindir. Fi 3 Muharrem 1278.



Ek 3. Tersane dairesi dâhilinde olan memleketlerden defteri mucibince 1279 senesi kur'a efradının alınması hakkında umum memurlara hüküm. BOA. C.B.H., NO: 225-10460

Mülhakatıyla Trabzon eyaleti valisi olup Mecidiye Nişân-ı Hümâyûnunun üçüncü rütbesine hâiz ve hâmil olan vezîrim Mehmed Emin Muhlis Paşa iclalehûya ve Trabzon kadısı zîdet-fazluhuya ve Asâkir-i Bahriye-i Şâhâneme Redîf Miralayı olup bu def'a zikr-i âtî kazâların icrâ-ı kur'asına me'mur ve ta'yin kılınan Hasan Beg zîde-fazluhu ve nâib ve müftiler zîde-ilmuhuma ve kaza müdürleri ve a'zâ-yı meclis ve vücûh-ı memleketin zîde-kadruhuma hüküm ki; Cümlelerin bildiği üzere Hak teala hazretlerinin avn-ı inâyet yapılmış ve karâr etmiş olan tensikât-ı hasene-i 'askeriye iktizâsınca Asâkir-i Bahriye-i Şâhânemden beher sene öşr-ü mikdar neferat-ı atika ihracıyla sınıf-ı redife nakil ve taraf-ı kapudaniden ellerine tezkireler i'tâ olunarak memleketlerine gönderilib yerlerine Tersâne-i Âmirem Dâ'iresi dâhilinde kâ'in mahallerden kur'a-yı şeria ile ol mikdar neferattan cedîde olunmakta olduğu gibi geçen yetmiş yedi senesine mahsuben çıkarılacak olunan neferat-ı atıkanın yerlerine tertîbli olunan neferatın cümlesi genç ve tüvana yani esnân-ı askeriye erbabı olup ve memleketlerinde talebe-i ulûmeden bulunanlarını ve 'alîl ve marîz olunanlarını imtihan ve muayene ile ihrâc ve tefrik etmek üzere zâbitan-ı Asâkir-i Bahriye-i Şâhâneme bi'l-imtihan tayin kılınan me'murlar maârifetiyle ba-kur'a-i meşru'a ahz-u celb olunması hususuna irâde-i seniyye-i mülûkânem te'allukuyla emr-i hümâyûn-ı şâhânem şeref-südûr olarak mucibince iktizası icrâ kılınmış ve mahall-i sâ'ireye gönderildiği misüllü miralay mûmâ-ileyhin dahi derkâr olunan dirayet ve istikametine mebni bi'l-intihab zikri âtî kazâların icrâ-ı kur'asına me'mur ve ta'yin olunması ve neferad-ı cedîde-i merkumun Tersane-i Âmirem cerîdesinden ihrâc olunan bir kıt'a defter-i nâtik olduğu üzere Nefs-i Trabzon kazâsı hissesine kırk altı ve Maçka kazâsı hissesine otuz sekiz ve Vakf-ı Sağır kazâsı hissesine on bir ve Akçaabad kazâsı hissesine yüz ve Vakf-ı Kebir kazâsı hissesine doksan beş ve Tonya kazâsı hissesine yirmi sekiz ve Küreli kazâsı hissesine yirmi altı Tirebolu kazâsı hissesine yemiş dokuz nefer düşmüş olunmağla sen ki vali-i müşarünileyhsin bu halde Saltanat-ı Seniyyemin umur-u mühimme ve muazzamasından olunduğuna ve buna bilcümle me'murin Devlet-i Aliyyem taraflarından i'tinâ ve dikkat-i vâcibeden idüğüne binâen memur-u mûmâ-ileyhin bir mevcut nizamname ile icrâ edeceği kâffe-i hususatta tarafınızdan lâzım gelen muavenet ve müzaheret kemal-i tahammüle ve mûmâ-ileyhin memur olduğu sâlif-üz-zikr kazâlardan her birine hangi gün vâsıl olacağını ol mahâllin zabtına tahrir ve işar eylediği anda kazâda ne kadar esnân-ı askeriye erbabı olur ise münasib bir mahalde toplanub sabık-ı müsüllü bir kur'a meclisi akdiyle kıt'a garaz ve himayet karıştırılmayarak kur'a-yı şeriyyenin kemâl-i dikkat ve hakkaniyetle hüs-i icrâsına ibtidar ve i'tina ve ismine kur'a isabet eden neferatın tesviye-i hususatı için nizâm-ı mucibince yirmi gün hânelerine azîmetlerine ruhsat arz olunarak bu sürede tekmil oldukça tamamen tedris-i kazâyâ toplanub oradan me'murine teslîmen bu tarafa gönderilmesi ve bu nizâmât-ı 'adliyyenin kadrini bilmeyibde kur'a meclisine gelmeyen bulunur ise hemen bilâ-kur'a askere alınacağı müsüllü isimlerine kur'a isabet edenlerden rûyet hususu hafîyyeleri zimmında hânelerine azîmetlerine ruhsat verildiği yirmi gün müddet hitâmında ta'yin olunan mahale avdet etmeyübde firar edenler olur ise ele geçtiği vakit nizâmına tevfikân haklarında te'dîbât-ı lâzîme icrâ kılınacağı cihetle firar edenlerin arkasına bağırılmayub bil-ikdam ahz ve girift olunmalarına dâhi kazâlar hukkâmı ve zâbitânı taraflarından mezid-i ikdam ve itina olunması esbabının istihaliyle iktizay-ı mukteza-yı kâr-şinasî ve reviiyete sarf-ı makderet eylesin ve sen ki miralay mûmâ-ileyhsin, sen dahi me'muriyet ve dirayetin muktezası üzere zikr olunan kazâların neferat-ı esnan-ı askeriye erbabı var ise çend gün evvel celb ve cem' ettirterek ber-muceb-i nizamname kemal-i bî tarafî

ve hakkaniyetle kur'a-i şer'iyye usul-i âdilesini neferad-ı merkumenin müddet-i ruhsatiyyelerini tecevvüz eddirilmeyerek ve hemen bakaya kalmış olan neferat dahi buldurulub neferat-ı cedide ile beraber Tersane-i Âmirem canibine sevk ve izam olunması hususuna ikdam ve gayret hilaf-ı rıza-yı şâhâneme ve mugayir-i nizâmnameme bir gün hal ve hareket vuku bulur ise hakkında mûcib-i mes'ûliyyet ve nedâmet olacağı bilünüb ona göre icrâ-ı lazimenin kârgüzâr ve dirayete arf-ı vüs' ve makderez ve siz ki mevlana ve naib ve müftiler vesaire mûmâ-ileyhim mezmum emr-u ferman mülükâneme sizin dahi ma'lumunuz olan ber-minvâl-i muharrer infazı irade-i seniyyeme cümleliz bi'l-ittifak ihtimam ve dikkat eyleyesiz.

Fi Evasıt-ı Şevval 1279.

Bir sureti

Yine vali-i müşarunileyhe Asâkir-i Bahriye-i Şâhânem binbaşlılarından olub bu defa zıkr-i âtî kazaların icrâsı kur'asına me'mur ve ta'yin kılınan Osman zîde-mecduhuya ve naib ve müftiler zîde-ilmuhuma ve kaza müdürleri ve a'zâ-yı meclis ve vücûh-ı memleketin zîde-kadruhu Tersane-i Âmirem cerîdesinden ihraç olunan bir kıt'a defter-i natık olduğu üzere Yomra kazâsı hissesine yirmi yedi ve Sürmene kazâsı hissesine yüz ve Of kazâsı hissesine yüz atmış dokuz Rize kazâsı hissesine ikiyüz on üç ve Hemşin kazâsı hissesine elli ve Kura-yı Seb'a kazâsı hissesine kırksekiz nefer düşmüş olduğu beyanıyla. Aslı gibi.

Bir sureti

Bucak Sancağı kaim-i makamu İbrahim zîde-mecduhuya yine vali-i müşarunileyhe ve Asâkir-i Bahriye-i Şâhânem mirlivâliğinden mütekâid ... Binbaşlılarım olub bu defa zıkr-i âtî kazâların icrâ-ı kur'asına memur ve tayin kılınan İsmail Kapudan zîde-mecduhu ve naib ve müftiler zîde-ilmuhuma ve kazâ müdirleri ve a'za-yı meclis vücûh-ı memleket. Tersane-i Âmirem cerîdesinden ihrâc olunan bir kıt'a defter-i natık olduğu üzere Giresun kazâsı hissesine eli altı ve Pir Aziz kazâsı hissesine on altı ve Akköy kazâsı hissesine on beş ve Keşab kazâsı hissesine elli dört ve Pazarsuyu hissesine yirmi bir Nefs-i Ordu kazâsı hissesine kırk yedi ve Ebu'l- Hayr kazâsı hissesine on dokuz Ulubey kazâsı hissesine yirmi bir ve Haymana kazâsı hissesine yirmi beş ve Çamaş kazâsı hissesine on bir ve Bolaman kazâsı hissesine on dört ve Aybastı kazâsı hissesine yirmi dört ve Pençşembe kazâsı hissesine kırk beş nefer düşmüş olunmasına binaen.

Bir sureti

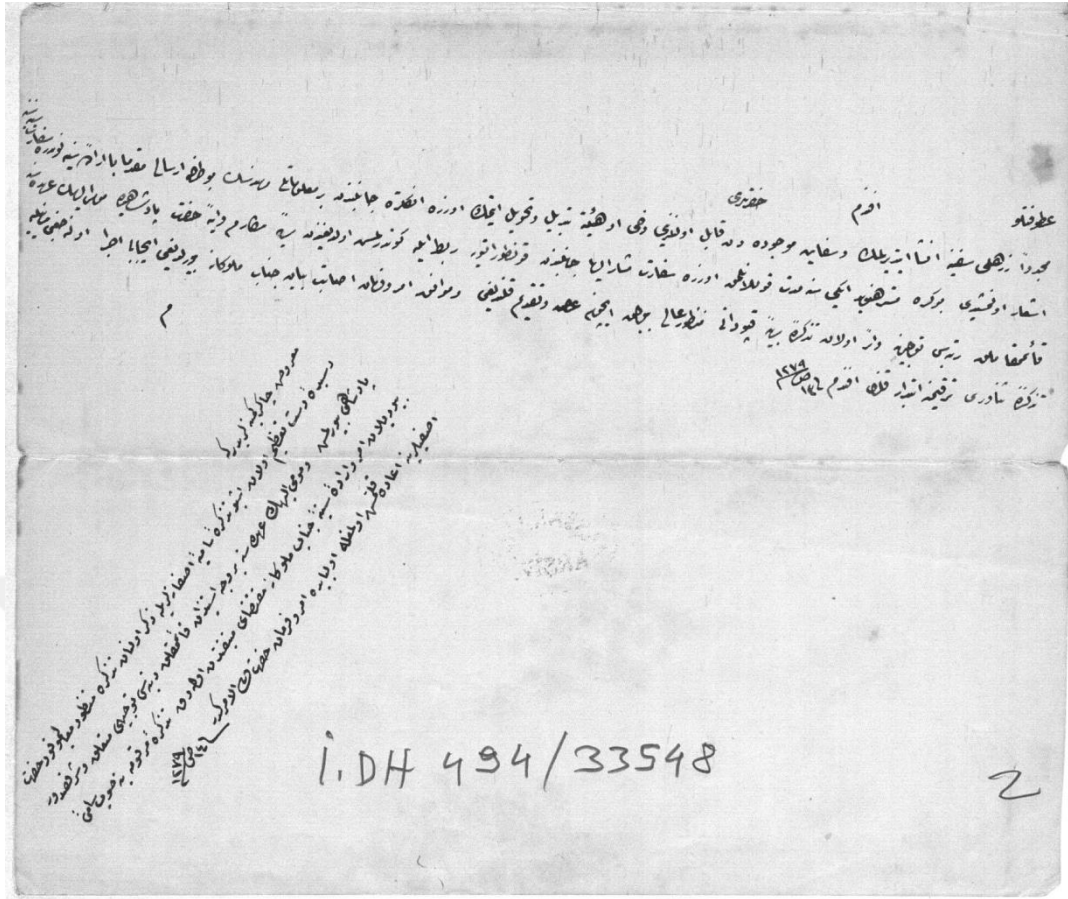
olub Mecidiyye nişân-ı hümayûnun üçüncü rütbesine hâiz ve hâmil olan Rumeli Beğlerbeğliği payelülerinden Canik Sancağı mutasarrıfı Kamil Paşa dâmet me'alihi Asâkir-i Bahriye-i Şâhânem Müstahfiz Taburu Kol Ağalarından olub zıkr-i âtî kazaların icrâ-ı kur'asına me'mur ve ta'yin kılınan Mustafa ve naib ve müftiler ve kazâ müdürleri ve a'za-yı meclis zîde-kadruhuma. Tersane-i Âmirem cerîdesinde ihrâç olunan bir kıt'a defter-i natık olmak üzere Kula kazâsı hissesine otuz bir Çöreki kazâsı hissesine yedi ve Fenaris kazâsı hissesine on ve Keş Deresi kazâsı hissesine on yedi Serkeş kazâsı hissesine yirmi beş ve Miran kazâsı hissesine on ve Fatsa kazâsı hissesine yirmi ve Efrac kazâsı hissesine on altı ve Ökse kazâsı hissesine yirmi ve Samsun kazâsı hissesine yirmi dört ve Baфра kazâsı hissesine kırk dokuz ve Alaçam kazâsı hissesine yirmi dokuz ve Ünye kazâsı hissesine yirmi yedi ve Terme kazâsı

hissesine on yedi ve Akçay kazâsı hissesine yirmi sekiz ve Çarşamba kazâsı hissesine kırk beş ve Madenkaya kazâsı hissesine sekiz ve Ayyacık kazâsı hissesine kırk yedi ve Cevizderesi kazâsı hissesine onnefer düşmüş olunmak beyanla. Yine vali-i müşarun-ileyhe İstabl-ı Âmire Müdürlüğü payelülerinden Gümüşhane Sancağı kaim-i makamı Baha Bey zîde-ilmuhuya ve Asâkir-i Bahriye-i Şâhâneme Tüfenkendaz Taburu Kol Ağalarından olub bu defa zik-i âtî kazaların icrâ-yı kur'asına me'mmur ve ta'yin kılınan Osman ve kaza müdirleri ve a'za-ı meclis vesaire. Tersana-i Âmirem cerîdesinde ihrâç olunan bir kit'a defteri nâtik olmak üzere Nefs-i Gümüşhanane kazâsı hissesine yirmi dokuz ve Kelkit kazâsı hissesine on dokuz ve Kokâs kazâsı hissesine yirmi bir ve Yağmurdere kazâsı hissesine yirmi ve Torul kazâsı hissesine on üç nefer düşmüş olduğu beyanıyla Rumeli Beylerbeyliği payelülerinden Kastamonu Sancağı Mutasarrıfı olub Mecidiye Nişân-ı hümâyûnunun üçüncü rütbesini hâiz ve hâmil olan Hüseyin Hüsnü Paşa dâmet me'alihi ve naib ve müftiler Asakir-i Bahriyye-i Şahaneme Redif Kol Ağalarından olub bu defa zikr-i âtî kazâlar icrâ-yı kur'asına me'mur ve ta'yin kılınan Hafız Mehmet Emin Kapudan ve kazâ müdirleri ve a'za meclisi zîde-kadruhuma Tersane-i Âmirem cerîdesinden ihraç olan bir kit'a defter-i nâtik olmak üzere Hoşalay kazâsı hissesine atmış sekiz ve Cide kazâsı hissesine elli beş ve İnebolu kazâsı hissesine yirmi yedi nefer düşmüş olduğu beyanıyla. İstabl-ı Âmire müdürlüğü payelülerinden Viranşehir Sancağı kaim-i makamı Emin zîde-ilmuhuya ve Asâkir-i Bahriye-i Şâhâneme Redif Alayı Kol Ağalarından olup zikr-i âtî kazâların icrâ-yı kur'asına me'mur ve ta'yin kılınan mûmâ-ileyh Hafız Mehmet Emin Kapudan ve kazâ müdirleri ve saire Tersane-i Âmirem cerîdesinden ihraç olunan bir kit'a defter-i nâtik olunduğu üzere Bartın kazâsı hissesine altmış sekiz ve Amasra kazâsı atmış üç ve Tefenni kazâsı hissesine yedi ve Gölpazarı kazâsı hissesine on dokuz nefer düşmüş olduğu beyanıyla. Rütbe-i seniye mütemâyizi ahabından Sinob Sancağı Kaymakamı Ali Kemal zîde-ilmuhu ve Asâkir-i Bahriye-i Şâhânemde Redif Alayı Kol Ağalarından olub zikr-i âtî kazâların icrâ-yı kur'asına me'mur ve ta'yin kılınan mûmâ-ileyh El-Hafız Mehmet Emin Kapudan ve saire Tersane-i Âmire cerîdesinden ihrâç olan bir kit'a defter-i nâtik olunduğu üzere Nefs-i Sinob kazâsı hissesine... silik... kazâsı hissesine elli üç ve Ayandon kazâsı hissesine yirmi beş ve İstefan kazâsı hissesine otuz ve Gerze kazâsı hissesine yirmi üç ve Saray kazâsı hissesine ...silik... hissesine dokuz ve Karasu nâhiyesi hissesine on sekiz ve Çeharşenbe nâhiyesi hissesine atmış ve Yaykıl nâhiyesi hissesine on beş nefer düşmüş olduğu beyanıyla. Ricâl-i Devlet-i Aliyye'den Bolu Sancağı Kaymakamı Tevfik Bey zîde ilmuhuya ve Asâkir-i Bahriye-i Şâhânemede Esnaf Alayı Kol Ağalarından olub bu defa zikr-i âtî kazâların icrâ-yı kur'asına me'mur ve ta'yin kılınan Raşid Bey dâmet mecduhuya ve naib ve müdirleri ve saire. Tersane-i Âmirem cerîdesinde ihrâç olunan bir kit'a defter-i nâtik olunduğu üzere Samako Alapalı kazâsı hissesine iki ve Hisarönü kazâsı hissesine on yeni ve Akçaşehir kazâsı hissesine on üç ve Üskübü kazâsı hissesine yirmi üç ve Ereğli kazâsı hissesine yetmiş altı nefer isabet etmiş olduğu beyanıyla. Kocaeli Sancağı Mutasarrıfı olub mecidiye nişân-ı zîşânının üçüncü rütbesine hâiz ve hâmil olan Ma'suk Paşa dâmet me'alihi Asâkir-i Bahriye-i Şâhânemede Esnaf Alayı ve Kaim-i makamlarından olub bu defa zikr-i âtî kazâların icrâ-yı kur'asına me'mur ve ta'yin kılınan mûmâ-ileyh ve naib ve müdirler vesaire. Tersane-i Âmirem cerîdesinden ihrâç olunan bir kit'a defter-i nâtik olunduğu üzere Şile kazâsı hissesine yirmi beş ve Kandıra maa Genceli (Genceli) kazâsı hissesine yirmi iki ve Karasu kazâsı hissesine on nefer düşmüş olduğu beyanıyla. Rikâb-ı Hümâyûn-ı Şâhâne Kapucubaşlarından Kilyos Sancağı Kaim-i makamı Mehmet Bey zîde-mecduhuya ve Asâkir-i Bahriye-i

Şâhânemede Kol Ağalarından olub zikr-i âti kazâlar icrâ-yı kur'asına me'mur ve ta'yin kılınan Hafız Mehmet Ali Kapudana ve saire. Tersane-i Âmirem ceridesinde ihrâc olunan bir kıt'a defter-i nâtik olunduğu üzere Nefs-i Gelibolu kazâsı hissesine yirmi üç ve Malkara kazâsı hissesine on altı ve Keşan kazâsı hissesine yedi ve Evreşe kazâsı hissesine beşve Mekri kazâsı hissesine altı ve İnöz kazâsı hissesine kırk iki ve Firecik kazâsı hissesine yirmi dokuz ve İbsala kazâsı hissesine altı ve Şarköy kazâsı hissesine on iki nefer düşmüş olduğu beyanıyla Dergâh-ı 'Âli kapucubaşlarından Tekfurdağı Sancağı Kaim-i makâmı Ali Bey dâmet mecdehuya ve Asâkir-i Bahriye-i Şâhânemede Kol Ağalarından olub bu defa zikr-i âti kazâların icrâ-yı kur'asına me'mur ve ta'yin kılınan mûmâ-ileyh ve naib ve müdirler ve saire. Tersane-i Âmirem ceridesinde ihraç olunan bir kıt'a defter-i nâtik olunduğu üzere Nefs-i Tekfurdağı kazâsı hissesine yirmi yedi ve İncecik kazâsı hissesine altı nefer düşmüş olduğu beyanıyla. Rütbe-i saniye mütemâyizi ashabından Erdek Sancağı Kaim-i makâmı Hacı Muhtar Bey zîde-ilmuhuya ve Asâkir-i Bahriye-i Şâhânemde Kol Ağalarından olub bu defa zîkr-i âti kazâların icrâ-yı kur'asına me'mur ve ta'yin kılınan mûmâ-ileyh Hafız Mehmed Ali Kapudan ve kazâ müdirleri ve vücuh-ı memlekete Tersane-i Âmirem ceridesinde icrâ olunan bir kıt'a defter-i nâtik olunduğu üzere Nefs-i Erdek kazâsı hissesine dört ve Paşa Limanı kazâsı hissesie bir ve Bandırma kazâsı hissesine yedi nefer düşmüş olduğu beyanıyla.

Ek: 1

Nefetat-ı merkumeye çoğu müdded me'zuniyetlerinde iddirilmesinden dolayı bakaya kalmakta ve bu surette bakaya neferad artmakta olarak hatta geçen sene icrâ kılınmış olan yetmiş altı kur'a neferatı sülüsü mikdarı bekaya kalmış olduğundan iş bu kur'ayı şer'iyyenin icrâsından isimlerine kur'a isabet edecek neferatın müddet' mezuniyet nizâmnamesinin teknilinde bu suretten kâmilan celb ve irsâl olunarak hânelerinde ve gerek esna-yı rahda firar edemeyenlere ve kur'a me'murlarına verilmiş olan neferler me'murlarımca her bir sancakta kur'a neferatından dahi seri'an buldurularak cânib-i Tersâne-i Âmireme ikdâm ve irsâl kılınmalarına.



İ.DH.00494

Ek 4. Yeniden zirhlı gemi inşası için getirtilen mühendisin kaymakamlığı hakkında malumat. BOA, İ.DH. 495- 33548.

Atüfetlü, efendim hazretleri

Müceddeden zirhlı sefine inşa ettirilmek ve safain-i mevcudeden kabil olanlarını dahi o hey'ete tebdil ve tahvil etmek üzere İngiltere canibinden bir malumatlı mühendisin bu tarafa irsali mukaddema ba irade-i seniye Londıra sefaret-i seniyyesine işar olunmuş idi. Bu kerre Mister Honoyud iki sene müddet kullanmak üzere sefaret-i müşarunileyh hazretlerinde kontratına rabt ile gönderilmiş olduğundan sâye-i mekârim-vâye-i hazreti padişahi mûmâ-ileyhin arızasına kaim-i makamlık rütbesi tevcihine dair olan tezkire-i behiyye-i kapudanî manzur-ı âlî buyrulmak için arz ve takdim kılınması ve muvafık emr-u ferman isabet beyan -ı cenab-ı mülükane buyurulduğu icab-ı icrâ olunacağı beyanıyla tezkire-i senaveri terkimine itibar kılındı efendim. Fi 14 Safer sene 1279.

Maruz-ı çaker-i kemineridir ki reside-i dest-i tazim olan iş bu tezkere-i sâmiye-i âsafâneleriyle zikrolunan tezkire manzur-ı meal-i mevfur-ı hazret-i padişahi buyurulması ve mûmâ-ileyhin uhdesine ber-vech-i istizân kâim-i makamlık ve tebası tevcihine müteallik ve şeref sudur buyurulan emr-ü irade-i seniyye-i cenab-ı mülükane muktezâ-yı münîfinden olarak tezkire-i merkume yine savb-ı sâmi-i âsafânelerine î'ade kılınmış olmağla ol babda emr-ü ferman hazret-i veliyyü'l-emrindir. Fi 14 Safer sene 1279.

Ek 5. İngiltere'de bahriye zabitanından Kaptan Hobart'ın devlet hizmetine alınması. BOA, İ. HR.229-13488

Atüfetlü efendim hazretleri. Saltanat-ı seniyyenin umûr-ı mâliyesinde istihdam olunmak üzere mukaddemâ İngiltere Devleti'nden istenmiş ve birçok zaman hizmette bulunarak ibrâz-ı âsâr-ı sadâkat etmiş olan Mösyö Hubar'ın birâderi olub İngiltere Devleti'nin kapak süvarisi rütbesinde ve fünûn-ı bahriye ve hususâ-i abluka maddesinde mâlûmat-ı kâmileli bulunan Kaptan Hubar bu kerre Dersaadet'e gelmiş ve böyle mâlûmatını zatın şu aralık ve hususiyle abluka işinde bulunmak için vücûd-u insicam-ı umûr görünmüş olduğuna ve kendüsi şimdilik sûret-i mahsûsada olarak hizmet-i Devlet-i Aliyye'de bulunmak ve ileride saltanat-ı seniyyenin İngiltere Devleti'nden celb ve istihdam edeceği ümera-yı bahriye hususunda memurin-i bahriyede de olmak üzere muvâfakat eylediğine binaen mûmâ-ileyhin hemân hizmet-i devlete alınub Kerpe Cezîresi abluhasının hüsn-i ikmâl ve icrâsı için serîan terfî-i vâlâ-yı sadâret-penahîye uğraması bazı havas-ı vükelâ nezdinde tezekkür ve tensib kılınmasıyla mûmâ-ileyhin sûret-i istihdam ve mikdâr-ı maaşu hakkında kendüsiyle icrâ olunan mukavelename tercümesiyle beraber manzûr-ı hakâyık-ı nüşûr-ı cenâb-ı mülûkane buyrulmak için arz ü takdim kılınmış olmağla ol babda her ne veçhile emr-ü ferman hazret-i padişâhî şeref-sünûh ve sūdûr buyrulur ise mantûk-ı münîfine tevfiğ-ı hareket olunacağı beyanıyla tezkîre-i senaverî terkim kılını efendim. Fi 8 Şaban sene 1284 (5 Aralık 1867)

9. Ma'rûz-ı çâker-i kemîneleridir ki

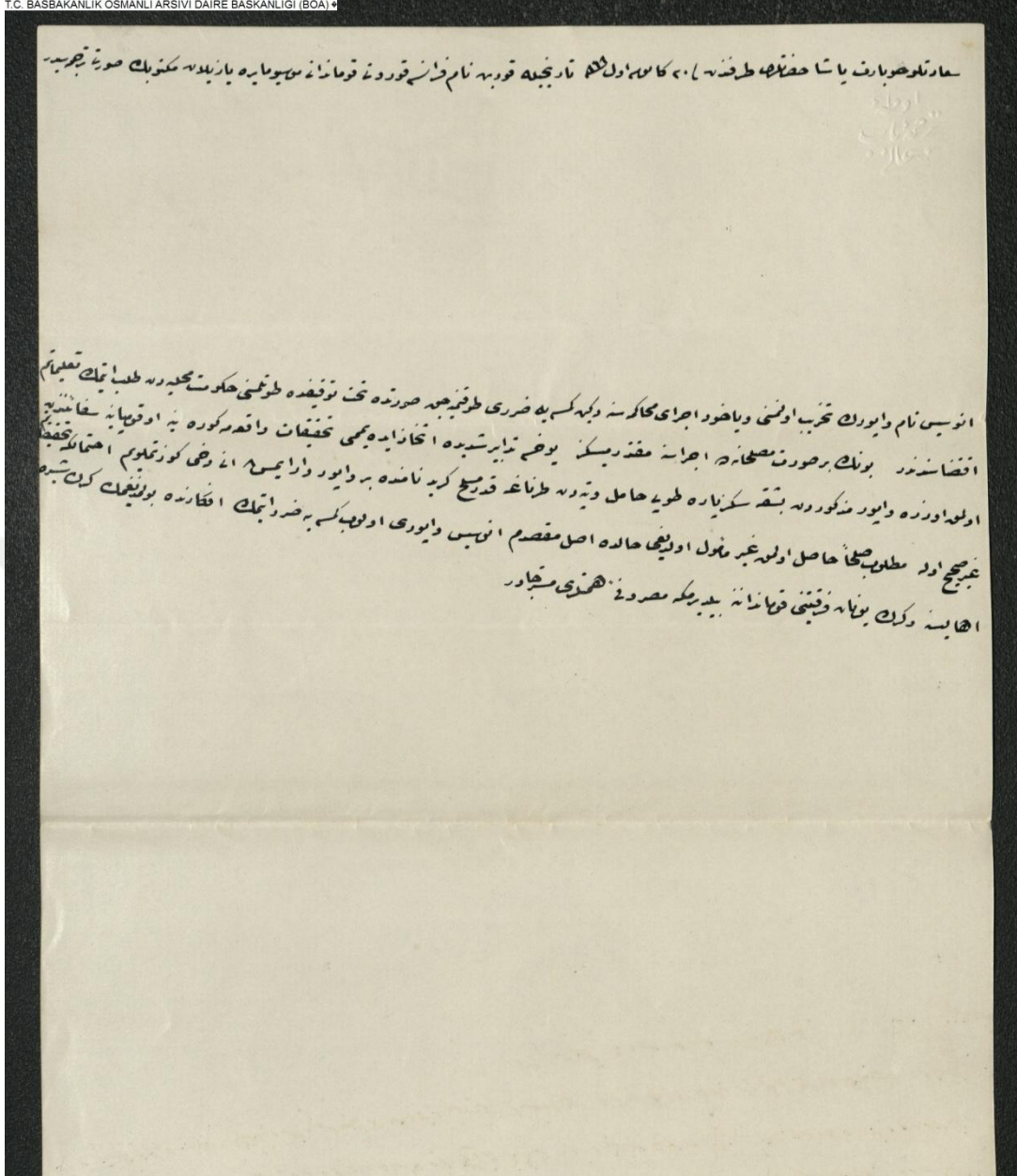
Resîde-i dest-i ta'zim olan işbu tezkîre-i samiye-i asafaneleriyle zikr olunan mukavelenâme-i tercüme Mösyö Hubar aliyy-i hazreti padişâhî buyurulmuş ve mûmâ-ileyhin tensib ve istizarı olunmağı üzere hizmeti Devlet-i Aliyye'de istihdamı müteallik ve şerefsudur buyurulan emr'ü irâde-i seniyye-i hazret-i şehinşahi mantûk-ı münîfinden olarak mezkûr mukavelenâme ve tercüme yine savb-ı sami hidivilerine âmâde kılınmış olmağla ol berabere emr-i ferman hazret-i veliyyü'l-emrindir. Fi 10 Safer sene 1284 (13 Haziran 1867)

محرمه ايضا دولتيه نامه حكيت ايدنه ناظر امور خارجه انزلو دوله فراد باسا خطه قنيه موسيو هو بارش يك سكون
 التسه بدى تشبه تانى اونجيك اونوزك مواد اتيه قرار و بشد-
 موبى اليه موسيو هو بارك صف رسميه و فوعات بونقيه ماعد اولينى و با خود كندوسى دولتيه ربه طلبه ايديكي
 قنيه اونجه اونزه بكوندنه اعجازا صورت موباره دولتيه نك امور رسميه نظارتى معينه انشد-
 دولتيه موبى اليه موسيو هو باره بكوندنه اعجازا رسميه يوز ليره استيه معاسه اعطايه حك وموبى اليه خطه
 بسنه مدت اقدام ايديكده موبى اليه استومعاسى كرونه بانقه مقيتله تاريه اولوجه و بونك اجيره بانقه ايديك
 بوندنه بقه دولتيه فكوندنه مدتك انقضات موبى اليه مكاتيله برابر جفا ففوريك ليره استيه و رسميه
 اولجه اونزه خدمتى تقديرا اوج بلك ليره استيه عطيه اعطاسى تقويمه-
 موبى اليه فاطماتك بوظفه نقل و اسكانى مصارفى اجيره سمديه كندوسه بلك ليره استيه و رسميه حك-
 موبى اليه خدمت دولتيه اجيره و تقويمه جبه سياحتى مصارفى دولتيه عائد اولجه حصه-

I.H.R. 229/13448-01

Ek 6. İngiltere'de bahriye zabitanından Kaptan Huber'in devlet hizmetine alınması. BOA, İ. HR.229-13488

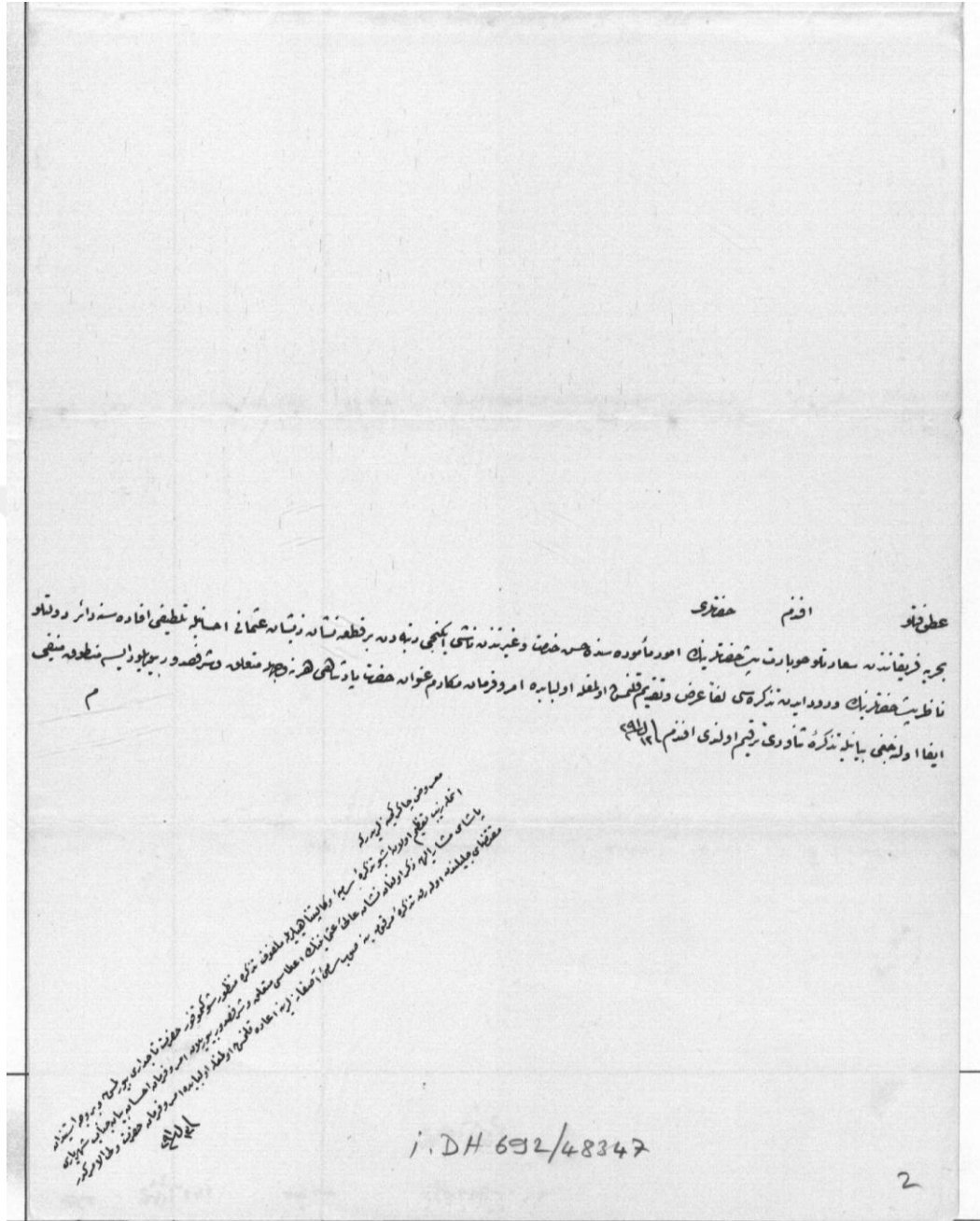
Muharririn-i imza Devlet-i Aliyye namına hareket eden Nazır-ı Umur-ı Hariciye übbetli devletlü Fuad Paşa Hazretleriyle Kaputan Mösyö Huber beyninde bin sekiz yüz altmış yedi Teşrinisani-yi efrenciyesinin otuzunda mevadd-ı atiyeye karar verilmiştir. Mumaileyh Mösyö Huber'in saffet-i resmiyesi ve fūruat-ı politikiye müsait olduğu veyahut kendisi Devlet-i Aliyye'den talep eylediği gibi tayin olunmak üzere bugünden itibaren suret-i mahremanede Devlet-i Aliyye'nin umur-ı bahriyesi nezareti maiyetine alınmıştır. Devlet-i Aliyye mumaileyh Mösyö Hubar'a bugünden itibaren şehri yüz lira isterlin maaş ita edecek ve mumaileyhi behemhâl beş sene müddet istihdam edecektir. Mumaileyhin iş bu maaşı kendisine banka marifetiyle tediye olunacak ve bunun için bankaya emir verilecektir. Bundan başka Devlet-i Aliye mezkûr resmi senesinin iktizasında mumaileyh maaşlarıyla beraber cemian dokuz bin lira isterlin verilecek olmak üzere hizmetini takdiren üç bin lira isterlin atiyeye itasını taahhüd eder. Mumaileyh familyasının bu tarafa nakil ve iskânı masarrafi için şimdiden kendisine bin lira isterlin verilecektir. Mumaileyh hizmeti Devlet-i Aliyye için ve vuku bulacak seyahat masarrafi Devlet-i Aliyyeye aid olacaktır.



Ek 7. Hubar Paşa'nın Enosis Vapuru'nu takip ettiği, Fransa ve Avusturya Devletleri karakol gemileri kumandanlarını muhtevî gönderilen tahriratın arzı. BOA, İ. MTZ (01), 15-460

Sadetli Hobart Paşa hazretleri tarafından fi 20 Kanun-u evvel 1868 tarihinde Korin nam Fransız korveti kumandanı Mösyo Mayor'e yazılan mektubun suret-i tercümesidir.

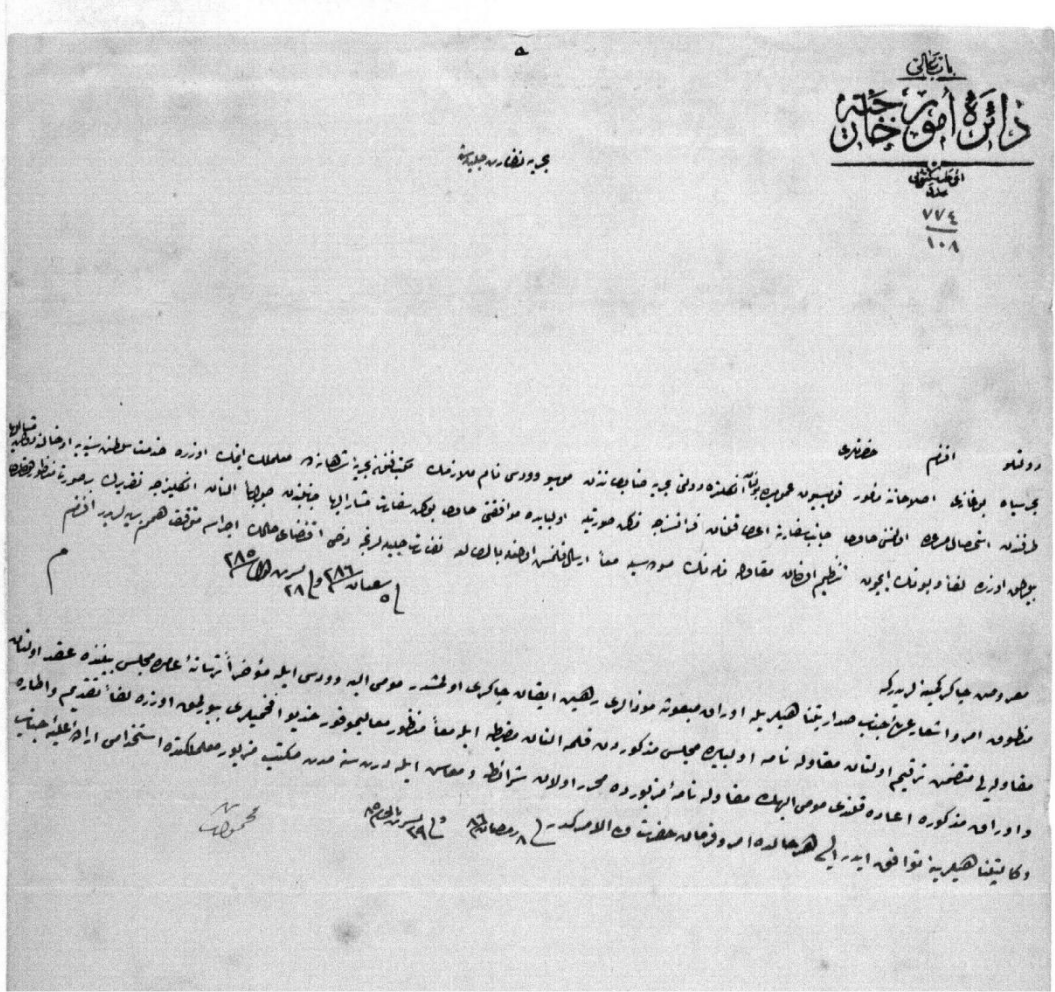
Enosis nam vapurun tahrib olunması ve yahud icrâ-ı muhakemesine diğîn gemiye zararı dokunmayacak sürede taht-ı tevkîfde tutulmasına hükümet-i mahalliyeden talep etmek talimat-ı iktizasındandır. Bunun bir sûret-i muslihânede icrâsına muktedir misiniz? Yoksa tedâbir-i şedide ittihâz edeyim mi. Tahkikat-ı vâkıama göre yine o kumpanya sefâininden olmak üzere vapur-u mezkûrden başka sekiz pare topu hâsıl tepeden turnağa kadar müsellağ Girid nâmında bir vapur var imiş anı dahi gözetmelüyim ihtimal ki tahkikat gayr-i sahîh olan matlûba sulhen hâsıl olmak gayr-ı me'mul olduğu halde asıl maksadım Enosis vapuru olup gemiye zarar etmek efkârında bulunmadığının gerek ahâlîsine ve gerek Yunan fırkateyni kumandanına bildirmeye masrûfî-i himmetleri müstercâdır.



EK7 Hobart Paşa'ya ikinci nişan itasına dair çıkarılan irade. BOA, İ DH. NO: 692- 48374

Âtüfettü Efendim Hazretleri

Bahriye ferikânından saâdetlü Hobart Paşa Hazretlerinin umûr-i me'mûresinde hüsn-i hidmet ve gayretinden nâşî ikinci rütbeden bir kıt'a nişân-ı zîşân-ı Osmanî ihsanıyla taltîfi ifâdesine dâir devletlü Nâzır Paşa hazretlerinin vedûd eden tezkiresi leffen arz ve takdîm kılınmış olmağla ol bâbda emr-u ferman, mekârim-i unvan hazret-i pâdişahî her ne vechile müteallik ve şerefsudûr buyurulur ise mantûk-ı münîfi ikâ olacağı beyânıyla tezkîre-i senâverî terkîm olundu efendim. Fi 12 Şevval sene 1291.



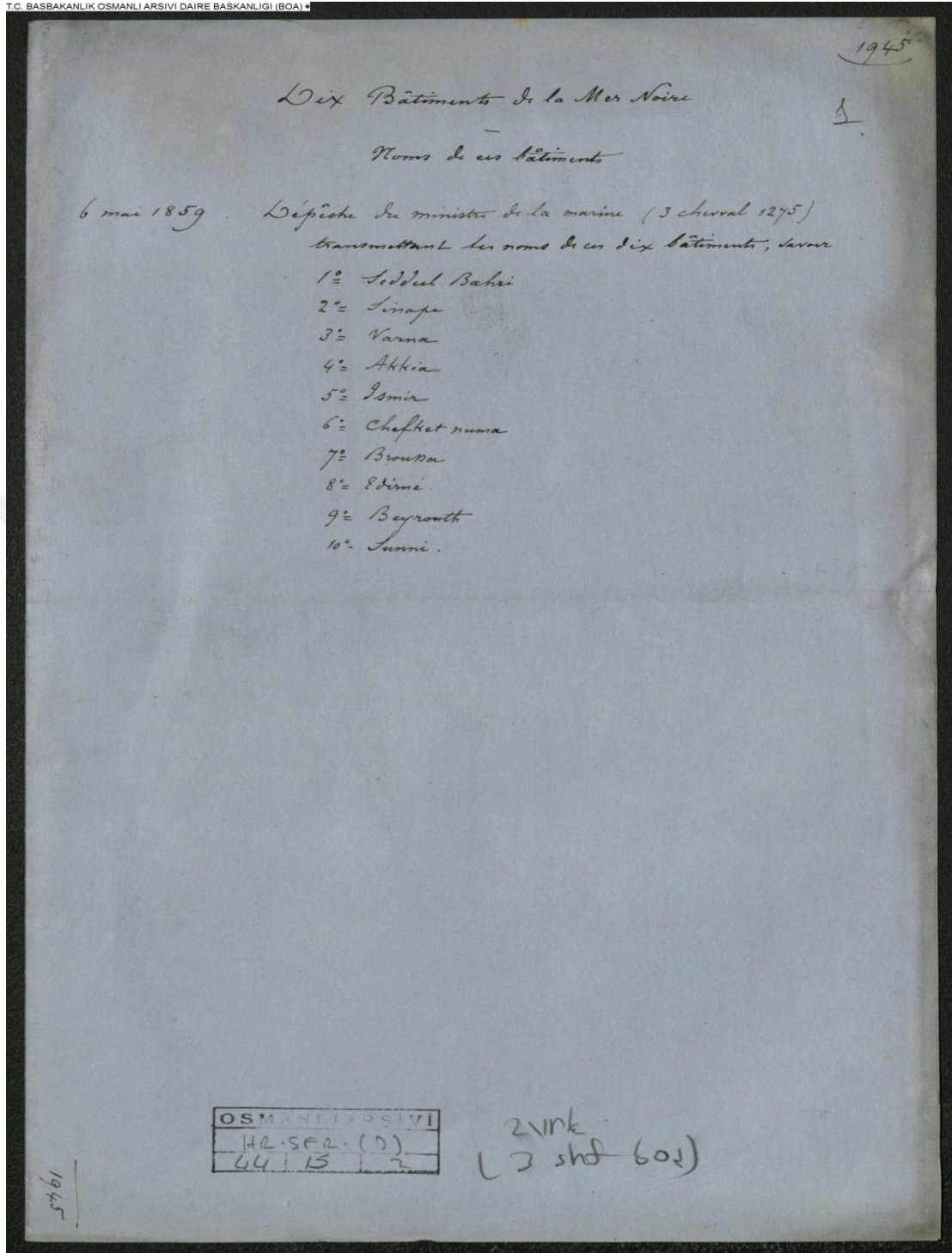
EK8- İngiltere Devleti zabitanından Henry Woods'un Bahriye Mektebi muallimliği hususu BOA, İ. HR. NO: 241- 14307.

Bahriye Nezareti Celilesine Devletlü Efendim Hazretleri

Bahr-i Siyah boğazını ıslâhâta mevfur komisyon uhdesinde bulunan İngiltere Devleti bahriye zabitanından Mösyö Woods nam mülazımın Mekteb-i Fünun-u Bahriye-i Şâhânedede muallimlik etmek üzere hidmet-i saltanat-ı seniyyeye idhâline devlet-i müşârun-ileyhâ tarafından istihsâle müsâ'ade olunmasına havi cenâb-ı sefârete arz kılınan Fransızca hareketi suretiyle ol bâb'da muvafakatı havi bu kerre sefâret-i müşârun-ileyhâ cânibinden cevâben alınan İngilizce takrîrin bir suredde manzur-ı devleddede bulunmak üzere leffen ve bunun için tanzim olunan mukavelenâmenin müsveddesiyle ma'an irsal kılınmış olmağla bi'l-mütala'a nezaret-i celîlelerince dahi iktizâ-yı hâlin icrâsı mütevakkıf-ı himem-i behiyeleridir efendim. Fi 5 Şaban 1286 ve fi 28 Teşrinievvel 1285.

Maruz-u Çakeri Keminelendir ki

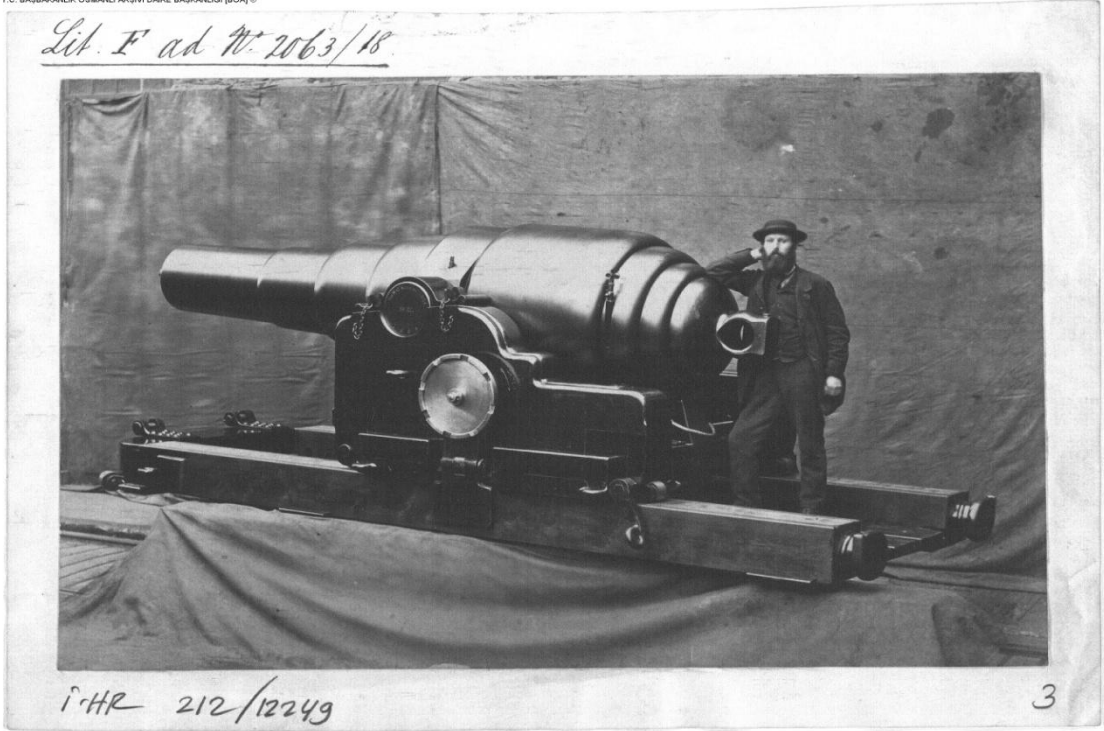
Manuk emr-u işar-ı ali cenab-ı sadaret penahileriyle evrak-ı meb'ûsa müeddaları rehin-i ikât çaker-i olmuştur. Mumaileyh Woods ile ma'zura-i tersane-i amire meclisi beyninde akd olunan mukaveleyi muntazaman terkim olunan mukavelename ol bab'da meclis-i mezkureden kaleme alınan mazbata ile ma'an manzur-u meal-i mevfur hidiv-i eşhamileri buyurulmak üzere leffen takdim ve idare ol evrak-ı mezkure iade kılındı. Mumaileyhin mukavelename-i mezburede muharrer olan şarait ve maaş ile dört sene müddet mekteb-i mezbu mekteb-i mezbur muallimliğinde istihdamı irade-i aliyye-i cebnabı vekaletpenahillerine tevafuk eder ise her halde emru ferman hazret-i lehül mülk'ül emirindir. Fi 8 Ramazan 1286 ve fi 29 Teşrinisani 1285.



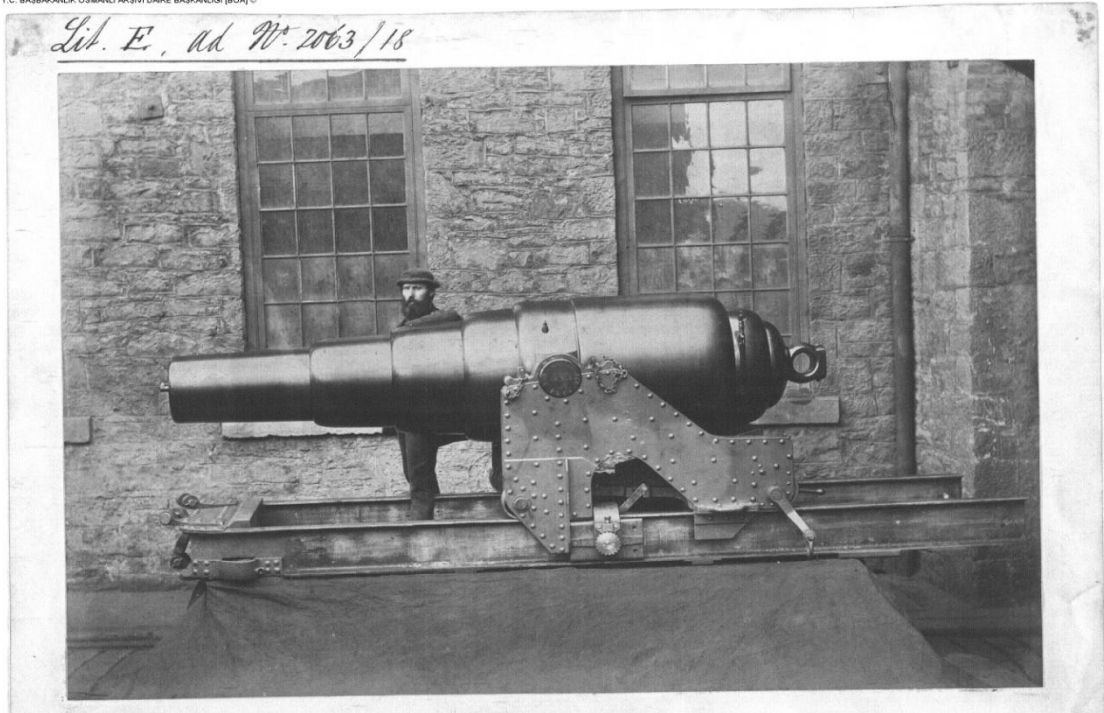
HR.SFR.3.00044.00015.002

Ek 9. Karadeniz için Londra'da imal olunan 10 gemiye isim konulması. Gemilere verilen isimler: Seddü'l-Bahr, Sinob, Varna, Akka, İzmir, Şevketnüma, Bursa, Edirne, Beyrut, Sünne. BOA, HR. SFR. 3., NO: 44-15.

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA) ©

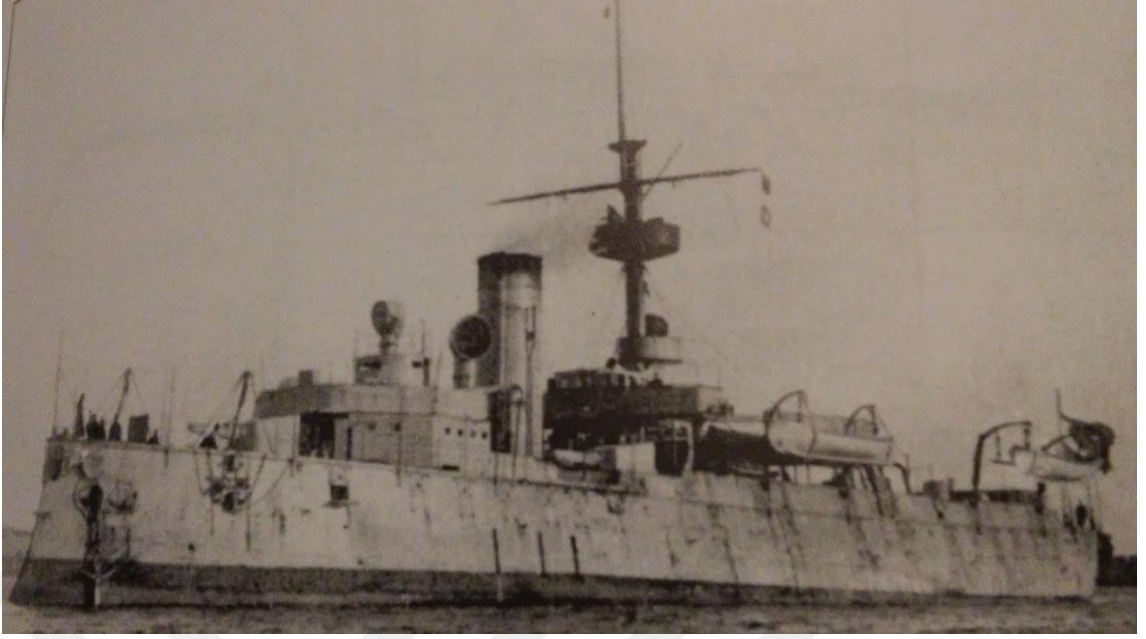
**İ.HR.00212**

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA) ©



Ek 10 . Londra'da inşa edilen zırhlı firkateyne takılacak Armstrong toplarına dair fotoğraflar. 16 Mart 1865 BOA, İ. HR., NO: 212- 12249.

FOTOĞRAFLAR**(B. LANGENSIEPEN- A. GÜLERYÜZ KOLEKSİYONU'NDAN)****Mesudiye Zırhlısı- 1869 Halic****Mesudiye- 1911 Selanik**



Asar-ı Tefik- 1906 Kieler Förde



Necmi Şevket- 1897 Çanakkale Boğazı



Asar-ı Şevket- 1897 Haliç



Muin-i Zefer- 1911 Selanik

KAYNAKÇA

- AK, Gökhan, (2016), “Osmanlı- Türk Denizcilik Tarihi’nde Reform Çabaları ve “Müşavir Paşa” Adolphus Slade”, **Amme İdaresi Dergisi**, C. 49, S. 4, Ankara, ss. 117- 140
- AKÇADAĞ, Emine, (2015), **Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri**, Bilgesam Yay., Ankara.
- AKSUN, Ziya Nur, (2009), **Darbe Kurbanı Abdülaziz Han- Zamanı, Hedefleri, Şehid Edilişi**, Ötüken Yay., İstanbul.
- ALGÜL, Hüseyin, (2014), “Türkiye Selçukluları Devrinde Akdeniz Siyasetine Genel Bir Bakış”, **Türkler**, C. 6, Ankara, ss. 645-650.
- ALPLAÇIN, Oğuz, (1972), **Denizlerin Fethi Gemicilik Tarihi**, Yalçın Ofset Yay., Genel Kültür Dizisi: 77. Ankara.
- ARIKAN, Zeki, (2009), “Osmanlı Egemenliğinden Önce Foçalılar, Batı Anadolu Türk Denizciliği, Yüksek Lisans Tezi, **Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü**, İzmir.
- ARMOĞLU, Fahir, (2003), **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789- 1914)**, 3. Baskı, TTK Yay., Ankara.
- ATA, Neriman, (1946), “İkinci Mahmut Devrinde Donanma”, **İstanbul Üniversitesi Tarih Bölümü**, Mezuniyet Tezi, İstanbul.
- ATALAY, İbrahim, (2014), “Türk Dünyasının Coğrafyası”, **Türkler**, Yeni Türkiye Yay., C. 1, Ankara. ss. 242- 259.
- ATAV, Jale, (1945), “Abdülmecid Devrinde Türk Donanması”, Mezuniyet Tezi, **İstanbul Üniversitesi Tarih Bölümü**, İstanbul.
- AVCI, Alaaddin, (1975), “1700’den 1807’e Kadar Osmanlı Askeri Teşkilatında Islahat Hareketleri”, Doktora Tezi, **İstanbul Üniv. Sosyal Bilimle Enstitüsü**, İstanbul.
- AYDIN, Mahir, (1992), “Cezayirli Gazi Hasan Paşa”, **DİA**, C. 7, Ankara. ss. 502.
- AYIN, Faruk ve Erkan, GÖKSU, (2014), “Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri”, **Türkler**, Yeni Türkiye Yayınları, C. 13, Ankara. ss. 822-830.

- BADEM, Candan, (2011), “Amiral Adoplhus Slade’in Osmanlı Donanmasındaki Hizmetleri ve Osmanlı İmparatorluğu Gözlemleri”, **Türkiyat Mecmuası**, C.21, Bahar, İstanbul: ss. 155-140.
- BAL, Nurcan, (2010), “XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi’nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi”, Yüksek Lisans Tezi, **Mimar Sinan Güzel Sanatlar Enstitüsü**, İstanbul.
- BATMAZ, Şakir, (2002), “II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması”, Doktora Tezi, **Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Kayseri.
- BAYKAL, Reşat, (2015), **Gemi İnşatı ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği Tarihi**, İTÜ Vakfı Yay., İstanbul.
- BEDİRHAN, Yaşar ve Figen, ATABEY, (2013), “Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)”, **International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic** S. 8/5, Ankara. ss. 127-139.
- BEYDİZ, Mustafa Gürbüz, (2014), **Osmanlı Gemi Tasvirleri**, Kabalcı Yay., 1. Baskı, İstanbul.
- BIYIKLI, Mustafa (2006), “Osmanlı Devleti’nin Akdeniz ve Ortadoğu’dan Tasfiyesinde Deniz Kültürü ve Donanmanın Etkisi (XIX. Yüzyıldan XX. Yüzyıla)”, **Civilacademy Dergisi**, C.4, S. 3., İstanbul. ss 47-58.
- BOLAT, Cahide, (2000), “Redif Askeri Teşkilatı (1834-1876)”, Doktora Tezi, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara.
- BOSTAN, İdris, (1994), “Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü”, **Tarih Dergisi**, İstanbul. ss.177-192
- BOSTAN, İdris, (2008), **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yay., 3. Basım, İstanbul.
- BÜYÜKTUĞRUL, Afif, (1982), “Türk Denizcilerinin Atlas Okyanusu’ndaki Harekâtı”, **Bellekten**, C. XLVI., S. 181. Ankara. ss. 36
- BÜYÜKTUĞRUL, Afif, (1983), “Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihi Üzerine Etkisi (Kuruluş Dönemi)”, **VIII. Türk Tarih Kongresi, 11-15 Ekim 1976**, TTK Basımevi, Ankara: ss. 1535-1544.

- BÜYÜKTUĞRUL, Afif, (1983a), **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, C. 3., Deniz Basımevi, İstanbul.
- BÜYÜKTUĞRUL, Afif, (1983b), **Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihi Üzerine Etkisi (Kuruluş Dönemi)**, VIII. Türk Tarih Kongresi, 11-15 Ekim 1976, TTK Basımevi, Ankara.
- Cevdet Paşa, (1960), **Tezâkir**, Çev. Cavid Baysun, TTK Yayınları, S. II. Ankara.
- CEZAR, Mustafa, (2010), **Mufassal Osmanlı Tarihi**, C. 1, TTK Basımevi, Ankara.
- ÇAKIL, Suat, (1943), “Woods Paşa”, **Deniz Mecmuası**, Deniz Matbaası, C. 55, 1 Mayıs, S. 368., İstanbul. ss. 87-92
- ÇAKIR, Osman, (1963), “Osmanlı İmparatorluğunda Kaptan Paşa Teşkilatı (XV-XVIII. Asra Kadar)”, Mezuniyet Tezi, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi**, İstanbul.
- ÇOKER, Fahri (1994a), **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara.
- ÇOKER, Fahri, (2013b), **Deniz Harp Okulumuz**, Deniz Basımevi, 8. Baskı, İstanbul.
- DAVID, Geza, (1992), “BARON de TOTT, François”, **DİA**, C.5, Ankara. ss. 83-84.
- DELİLBAŞ, Melek, (2014), “Osmanlı- Bizans İlişkileri”, **Türkler**, Yeni Türkiye Yay., C.9, Ankara, ss. 122-132.
- DENİZ, Ahmet, (2010), “Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları”, Doktora Tezi, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- DERELİ, Muharrem Sinan, (2010), “XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- DUNLOP, Douglas, M. (2008), **Hazar Yahudi Tarihi**, Çev. D. Ahsen Batur, 3. Baskı, Selenge Yay., İstanbul.
- DURAN, Tülay, (2002), **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Tarihi Araştırmalar ve Dokümantasyon Merkezleri Kurma ve Geliştirme Vakfı, İstanbul.

- EMSEN, Semim, (1947), “Selim III. Devrinde Osmanlı Donanması”, Mezuniyet Tezi, **İstanbul Üniversitesi Tarih Bölümü**, İstanbul.
- ENGİN, Nihat, (1984), “Osmanlılarda İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması”, Yüksek Lisans Tezi, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- GENCER, Ali İhsan (1976a), “Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu”, Doktora Tezi, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- GENCER, Ali İhsan, (1977b) “Özel Bahriye Mektepleri Hakkında Bir Genelge (1851)”, S. 7-8, **Türk Tarih Enstitüsü Dergisi**, İstanbul. ss. 414.
- GENÇOĞLU, Mustafa, (2005), “Batı Bilgilerinin ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı”, **Tarih Araştırmaları Dergisi** C. 34 S. 58, Ankara: ss. 603-628.
- GEYİKOĞLU, Hasan, (2003), “Selçukluların Deniz Politikaları ve Denizcilik Faaliyetleri”, **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, S. 22, Erzurum. ss. 251- 267.
- GÜL, Mustafa ve Mustafa, BALCIOĞLU, (1990), “Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri”, **Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, C. V., S.1, Samsun. ss. 57-64.
- GÜLEN, Nejat, (2001), **Şanlı Bahriye**, 2. Baskı, Kastaş Yay., İstanbul.
- GÜLERYÜZ, Ahmet ve Bernd, LANGENSIEPEN, (2007), **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Kaptan Yay., 3. Baskı, İstanbul.
- GÜRDENİZ, Cem, (2013), **Hedefteki Donanma**, Kırmızı Kedi Yay., İstanbul.
- HAMMER, Josep Von, (1998), **Osmanlı Tarihi**, Çev. Mehmet Ata, Haz. Mümin Çevik- Erol Kılıç, 2. Baskı, C. 1, İstanbul.
- HOBART, Augustus C., (2015), **Hobart Paşa'nın Anıları**, Çev. Derin Türkömer, Türkiye İş Bankası Yay., 3. Baskı, İstanbul.
- İLGÜREL, Mücteba, (2001), “Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri”, **Bellekten**, C. LXV, S.243, TTK Yayınları (2001'den ayrı basım), Ankara. ss. 637- 653.

- İNALCIK, Halil, (2009), “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar, Batı Anadolu Türk Denizciliği, **Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü**, Piri Reis Bilim Serisi No: 9, İzmir. ss. 1-15.
- İŞİPEK, Ali Rıza, (2013), **Türklerin İlk Amirali Çaka Bey ve Dönemin Deniz Savaşları**, Kaptan Yayıncılık, İstanbul.
- JORGA, Nicoale, (2005), **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1774-1912)**, C. 5, Çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yay., İstanbul.
- KADIOĞLU, Muhsin, (2016), **Türk Denizcilik Tarihi**, Google Book- Ekitap.
- KAFALI, Mustafa, (2014), “Anadolu'nun Fethi ve Türkleşmesi”, **Türkler**, C. 6, Ankara. ss. 177-193.
- KAFESOĞLU, İbrahim, (1972), **Selçuklu Tarihi**, Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı Kültür Yayınları- Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.
- KALKAN, Özlem, (2011), “Batı Anadolu Beylikleri’nin Teşekkül Devri”, Yüksek Lisans Tezi, **Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Muğla.
- KARADENİZ, Hasan Basri (2008), **Osmanlılar ile Beylikler Arasında Anadolu’da Meşruiyet Mücadelesi (XIV-XVI. Yüzyıllar)**, Yeditepe Yay., İstanbul.
- KARAER, Nihat (2003a), “Sultan Abdülaziz’in Avrupa Seyahati İle Osmanlı ve Batı Kamuoyundaki Yankıları”, Doktora Tezi, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara.
- KARAER, Nihat, (2005b), “Abdülaziz”, **Tarih Araştırmaları Dergisi**, C. 24. S. 37, Ankara.
- KARAKAYA, Mutlu, (2012), **Yüksek Denizcilik Okulu**, Kastaş Yay., 1. Baskı, İstanbul.
- KARAL, Enver Ziya, (1999a), **Selim III Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar, Tarih Vesikaları-3 (1941)**, TTK Yay., Ankara.
- KARAL, Enver Ziya, (2003b), **Osmanlı Tarihi**, 6. Baskı, C. XII. TTK Yay., Ankara .
- KAYABALI, İsmail ve Cemender, ARSLANOĞLU, (1972), “Deniz Kuvvetleri”, **Türk Kültürü Dergisi**, Sayı 117, Ankara. ss. 754-756.

- KEÇİŞ, Murat, (2003), “Aydınogulları Beyliği- Bizans Devleti İlişkileri 1308- 1390”, Yüksek Lisans Tezi, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara.
- KENNEDY, Paul, (2001), **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., Çev. Birtane Kaynakçı, 8. Baskı, İstanbul.
- KOCA, Salim, (2014), “Anadolu Türk Beylikleri”, **Türkler**, Yeni Türkiye Yayınları, C.6., Ankara. ss. 703-755.
- KOÇ, Dinçer, (2010), “Rus Kaynaklarına Göre İlk Müslüman Türk Devleti: İtil Bulgar Devleti”, Doktora Tezi, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- KOLOĞLU, Orhan, (2012), **Türk Korsanları**, 2. Baskı, Tarihçi Kitapevi, İstanbul.
- KOMİSYON, (1999), “Türkiyede Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem”, **İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu**, Harp Akademileri Yay. 15-16 Haziran, İstanbul. ss. 12-23.
- KUMRULAR, Özlem, (2004), “Gemiler, Korsanlar, Haydutlar”, **Toplumsal Tarih Dergisi**, S.127 İstanbul.
- KURAT, Akdes Nimet, (1987), **Çaka Bey- İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi M.S. 1081- 1096**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Seri 9, Sayı: B3, 4. Baskı, Ankara.
- KUTAY, Cemal, (2012), **47 Gün Sultan Abdülaziz’in Avrupa Günlüğü**, 1. Baskı, ABM Yay., İstanbul.
- MERÇİL, Erdoğan, (2014a), “Büyük Selçuklu İmparatorluğu Tarihi”, **Türkler**, Yeni Türkiye Yayınları, C. 4, Ankara, ss. 597- 633.
- MERÇİL, Erdoğan, (2014b), “Türkiye Selçukluları”, **Türkler**, Yeni Türkiye Yayınları, C. 6, Ankara, ss. 503-528.
- MUSTAFA Nuri Paşa, (1987), **Natayic ül- Vukuat**, Sad. Neşet Çağatay, TTK Yay. C. I-II., Ankara.
- ORAN, Erdoğan (2012), “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti”, Doktora Tezi, **Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara.

- ÖCAL, Yüksel, (2008), **Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul.
- ÖDEN, Zerrin Günal, (1999), **Karasi Beyliği**, TTK Yayınları, Ankara.
- ÖDEN, Zerrin Günal, (2014), “Aydınoğulları Beyliği”, **Türkler**, Yeni Türkiye Yayınları, C. 6, Ankara. ss. 793-796.
- ÖZBARAN, Salih, (2009), **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, 1. Baskı, Deniz Basımevi, C.1 İstanbul.
- ÖZDEMİR, Erdoğan, (2004), **Kaptan-ı Derya Karamürsel**, 3. Baskı, Zinde Yayınevi, İstanbul.
- ÖZDEMİR, Ünal, (2015), “Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi”, **ODÜ Sos. Bil. Araştırma Dergisi**, C. 5, Ordu. ss. 421- 441.
- ÖZKUYUMCU, Nadir (2014), “Tolunoğulları”, **Türkler**, C. 5, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara. ss. 15- 38.
- SAFVET, (1994), **Bahriyemiz Tarihinden Filasalar**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul.
- SAİB, Ahmed, (2014), **Vaka-ı Sultan Abdülaziz**, Yay. Haz., Mehmet Köseoğlu, Endülüs Kültür Merkezi Yay., Samsun.
- SEVİM, Ali ve Erdoğan, MERÇİL, (1995), **Selçuklu Devletleri Tarihi, Siyaset, Teşkilat ve Kültür**, TTK Yayınları, Dizi 24, S. 19, Ankara.
- SEVİMAY, Hayri R., (1992), **Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar Ve Çözümler**, Kişisel Yay. İstanbul.
- SEZEN, Tahir, (2006), **Osmanlı Yer Adları (Alfabetik Sırayla)**, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay., Ankara.
- SEZGİN, İbrahim, (1999), “Osmanlıların Rumeliye Geçişleri ve İlk Fetihler”, **Osmanlı**, C. I, Ankara. ss. 212-216.
- SLADE, Sir Adolphe, (2012a), **Müşavir Paşa'nın Kırım Harbi Anıları**, Çev. Canan Badem, Türkiye İş Bankası Yay., 1. Baskı, İstanbul.

- SLADE, Sir Adolphus, (1973b), **Kaptan Paşa**, Çev. Osman Öndeş, Boğaziçi Yay., İstanbul.
- SOYDEMİR, Selman, (2007), “Osmanlı Donamasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18. ve 19. Yüzyıllar),Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul.
- SUBAŞI, Turgut, (2014), “Sultan Abdülmecit ve Sultan Abdülaziz”, **Türkler**, C.12, Yeni Türkiye Yay., Ankara, ss. 753-781.
- SÜREYYA, Mehmed, (1996), **Sicill-i Osmanî**, (Haz. Nuri Akbayır) Tarih Vakfı Yurt Yayınları, C.IV İstanbul.
- ŞANAL, Mustafa ve Timur, DEMİR, (2012), “Heybeliada Bahriye Mektebi ve Türk Eğitim Tarihindeki Yeri”, **Belleten**, TTK Yay., .C.LXXVI, S: 275, Ankara, ss. 167-205.
- ŞEŞEN, Ramazan, (2014), “Eyyübîler”, **Türkler**, C. 5, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, ss. 60-76.
- ŞİMŞİRGİL, Ahmet, (2014), “Saruhanoğulları Beyliği”, **Türkler**, C. 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara, ss. 787-792.
- TARKÇI, Nejat, (2009), **Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri**, 1. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul.
- TENGÜZ, Hüsnü, (2008), **Osmanlı Bahriyesinin Mazisi**, Edtr. İskender Pala, İdo Kültür Yayınları, İstanbul.
- TOPÇU, Fatih Sefa, (2014), “Sultan Abdülaziz Döneminde Yaşanan Mali Bunalım ve Uygulanan Mali Reformlar (1861- 1876)”, Yüksek Lisans Tezi, **Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara.
- TUNALI, Ayten Can, (2005), “Ceride-i Askeriye’nin Tarih Araştırmalarındaki Yeri-Ceride-i Askeriye”, **Tarih Araştırmaları Dergisi**, C. 24 S. 37, Ankara. ss. 195-211.
- TUTEL, Eser, (2006), **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası**, İletişim Yay., 3. Baskı, İstanbul.
- UZUN, Mustafa, (1989), “Ahmet Vesim Paşa”, **DİA**, C. 2, Ankara. ss. 158-159.

- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, (1943), “Sultan Abdülaziz Vak’asına Dair Vak’anüvis Lütü Efendi’nin Bir Risalesi”, **Belleten**, TTK Yay., C. VII., S. 28., Ankara. ss. 349- 374.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, (1984a), **Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, TTK Yay., Ankara.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, (1988b), **Osmanlı Tarihi**, C.1, TTK Yayınları, Ankara.
- ÜLKER, Necmi, (2014), Batı Anadolu’nun Türkleşmesi: İzmir Örneği, **Türkler**, C. 6, Ankara. ss. 288-293.
- WITTEK, Paul, (1999), **Menteşe Beyliği**, Çev. O. Ş. Gökyay, TTK Yayınları, Ankara.
- WOODS, Sir Henry F., (1976), **Türkiye Anıları- Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl**, 1. Baskı, Milliyet Yay., Çev. Fahri Çoker, İstanbul.
- YAKITAL, Emin, (1999), Bahriye Mektebi, **DİA**, C.IV, Ankara, ss. 509- 511.
- YAKUT, Süleyman H. (2002), “Saruhanoğulları Beyliği”, Yüksek Lisans Tezi, **Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Manisa.
- YAVUZ, Celalettin, (2002), “Sultan Abdülaziz Donanması- Yelkenli Teknelere Buhar Makineli Gemilere Geçiş, Bitmeyen Reform İhtiyaçları”, **XIII. Türk Tarih Kongresi**, TTK Yay., Ankara. ss. 1805-1837.
- YILDIRIM, Alper, (2008), “Askeri Bir Süreli Yayın; Ceride-i Askeriyye”,Yüksek Lisans Tezi, **Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Aydın.
- YILDIZ, Güntekin, (2017), **Osmanlı Askeri Tarihi- Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792- 1918**, Timaş Yay., 1. Baskı. İstanbul.
- ZORLU, Tuncay, (2014), **Osmanlı ve Modernleşme- III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği**, Timaş Yay., İstanbul.

Elektronik Kaynaklar:

- BOA, C. BH., NO: 4- 159 .
- BOA, İ. DH. NO: 493- 33471.
- BOA, HAT. NO: 1648- 46.
- BOA, A. MKT. MHM. NO: 295- 93.

BOA, A. MKT. MHM. NO: 398- 101.

BOA, Ī. HD., NO: 474- 31812.

BOA, C. BH., NO: 225- 10460.

BOA, A. MKT. MHM, NO: 413- 8.

BOA, Ī. DUĪT, NO: 185- 84.

BOA, Ī. DH, NO: 494-33548.

BOA, HR. TO. NO: 427- 22.

BOA- Ī- H. NO: 229- 13448.

BOA, A. MKT. MHM., NO: 398- 101.

BOA, Ī. MTZ(01), NO: 15- 460.

BOA, HR.SFR.3., NO: 244- 101.

BOA, HR.SFR., NO: 310- 51.

HR.SFR.3., NO: 310- 53.

BOA, Ī. HR., NO: 235- 13941.

BOA, A. MKT. MHM., NO: 438- 35.

BOA, Ī. HR., NO: 248- 14757.

BOA, Ī. DH., NO: 623- 43304.

BOA, Ī. DH. NO: 692- 48347.

BOA, Y. MTV. NO: 21- 100.

BOA, Ī. HR., NO: 241- 14307.

BOA, A}MKT. MHM NO: 297- 26.

BOA, HAT., NO: 577- 28272.

BOA, HAT., NO: 577- 28278.

BOA, Ī. DH., NO: 36- 1699.

BOA, HR. SFR 3. NO: 60- 22.

BOA, A}MKT. NZD., NO: 373- 38.

BOA, Ī. DH. NO: 499- 33957.

BOA, A}MKT. MHM., NO: 297- 26.

BOA, A}MKT. MHM., NO: 249- 17.

BOA, Ī. MMS., NO: 32- 1307.

BOA, A}MKT. MHM., NO: 401- 93.

BOA, HR. SYS, NO: 1353- 46.

BOA, A.MKT. MHM., NO: 285- 74.

BOA, HR. SFR.3, NO: 98- 3.

BOA, HR. SFR.3, NO: 44 – 15.

BOA, HR. SFR. 3, NO: 53- 24

BOA, HR. SFR.3, NO: 52- 22

BOA, HR. SFR.3, NO: 53- 24.

BOA, HR. SFR.3, NO: 54- 24.

BOA, HR.MKT., NO:327- 96.

BOA, A.MKT.MHM., NO: 216- 96.

BOA, Y.PRK.ASK., NO: 254- 25.

BOA, I. DH., NO: 516- 35139.

BOA, HR. EFR.3, NO: 75- 25.

BOA, Ī.DH., NO: 516- 35139.

BOA, HR. SFR.3, NO: 82- 38.

BOA, HR. SFR.3, NO: 91- 3.

BOA, HR. SFR.3, NO: 91- 29.

BOA, HR. SFR.3, NO: 87- 42

BOA, HR. SFR.3, NO: 92- 1.

BOA, HR. SFR.3, NO: 89- 3.

BOA, HR. SFR.3, NO: 89- 10.

BOA, HR. SFR.3, NO: 93- 16.

BOA, HR. SFR.3, NO: 93- 28.

BOA, HR. SFR.3, NO: 98- 3.

BOA, HR. SFR.3, NO: 99- 20.

BOA, HR. SFR.3, NO: 125- 48.

BOA, HR. SFR.3, NO: 97- 34.

BOA, HR. ĪD., NO: 942-1.

BOA, HR. SFR.3, NO: 82- 38.

BOA, HR. SFR.3, NO: 98- 18.

BOA, HR. SFR.3, NO:108- 48.

BOA, HR. SFR.3, NO: 108- 49.

BOA, HR. SFR.3, NO: 108- 50.

BOA, İ.DH. NO: 546- 37972.

BOA, İ. DH, NO: 945- 50.

BOS, İ, DH, NO: 714- 49938.

BOA, HR.SYS., NO: 1898- 10.

BOA, HR.SYS., NO:1898- 14.

Dearsan Askeri Gemiler Sitesi, Gemici Sözlüğü, www.dearsan.com, (14.10.2018).

www.wikipedia.com, (20.11.2018).



DİZİN

-A-

Abdülaziz, v, 3, 4, 5, 6, 33, 36, 37, 38,
39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48,
49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58,
60, 61, 62, 64, 67, 73, 75, 76, 82, 92,
94, 95, 98, 99, 100, 103, 104, 106,
111, 114, 117, 118, 119, 122, 123,
137, 138, 139, 141, 144, 146, 147,
148, 149, 150, 151, 153, 154, 155,
157, 158, 160, 161, 162, 166, 172,
174, 176, 177, 178, 179, 184, 185,
210, 214, 215, 216, 217, 218
Adolphus Slade, 105, 106, 123, 148,
210, 217
Akdeniz, 1, 2, 5, 10, 11, 12, 13, 17, 18,
19, 20, 28, 30, 33, 60, 63, 65, 90, 96,
99, 109, 121, 126, 127, 128, 139, 142,
164, 178, 210, 211
Ali Paşa, 29, 33, 37, 38, 39, 40, 41, 43,
59, 63, 68, 99, 148, 178, 184
Armstrong topu, 163, 165, 167, 168,
170, 171, 172
Asya, 9, 10, 11, 13
Avrupa, v, 2, 3, 5, 6, 10, 12, 13, 28, 29,
30, 32, 36, 37, 38, 40, 43, 44, 46, 48,
52, 53, 65, 70, 79, 92, 101, 102, 103,
104, 108, 109, 113, 119, 120, 121,
126, 129, 131, 134, 136, 138, 140,
141, 146, 158, 162, 165, 176, 177,
179, 183, 184, 214, 215
Avusturya, 60, 105, 113
Azab, 82

-B-

Babiâli, 39, 43, 56, 59
Bahriye Mektebi, 89, 91, 92, 93, 94, 95,
96, 98, 99, 114, 217, 218
Bahriye Nezareti, 37, 52, 65, 67, 68, 69,
70, 71, 72, 73, 74, 81, 95, 138, 177
Baron dö Tott, 30
Buharlı, 33, 55, 60, 99, 105, 107, 119,
129, 130, 132, 133, 135, 136, 137,
147, 148, 149, 150, 154, 155, 157,
166, 167, 168, 169, 170, 171
Bütçe, 45, 46, 47, 48, 52, 57, 70, 178

-C-

Ceride-i Askeri, 57
Ceride-i Askeriyye, 75, 80, 94, 96, 161,
162, 171, 218

-Ç-

Çaka Bey, 14, 15, 16, 214, 215
Çekdiri, 25
Çeşme, 29, 30, 89, 100

-D-

Denizcilik, 1, 2, 3, 4, 6, 10, 11, 12, 13,
17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 59, 60,
66, 67, 95, 96, 99, 101, 119, 126, 129,
139, 141, 175, 181, 182
Dış borç, 43, 46, 47, 48, 50, 52, 178
Donanma, v, 1, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 13, 14,
15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24,
25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 36, 38, 39,
42, 43, 45, 46, 53, 55, 56, 57, 58, 61,
62, 63, 64, 65, 66, 67, 77, 78, 79, 81,
82, 83, 84, 88, 92, 94, 100, 102, 106,
110, 117, 118, 121, 129, 133, 137,
138, 139, 143, 148, 149, 151, 161,
177, 178, 179, 180, 181, 182, 183,
185

-E-

Ertuğrul Bey, 23

-F-

Firkateyn, 79, 80, 134
Fransa, 22, 30, 31, 39, 58, 61, 62, 63,
64, 89, 90, 102, 122, 130, 131, 133,
134, 160, 165
Fuad Paşanın, 38

-G-

Gedikli, 76, 78, 82
Gelibolu, 26, 78, 81, 86, 143, 193
Gemi, v, 2, 3, 6, 11, 12, 15, 17, 19, 20,
21, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34,
38, 41, 47, 54, 55, 59, 62, 63, 64, 67,

68, 71, 74, 78, 79, 80, 83, 90, 93, 94, 95, 97, 98, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 119, 120, 121, 126, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 154, 155, 157, 162, 164, 165, 166, 168, 169, 170, 171, 173, 174, 177, 178, 180, 181, 182, 183, 185
 Gemiler, v, 2, 3, 11, 15, 25, 26, 29, 31, 48, 62, 84, 104, 128, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 136, 140, 141, 144, 147, 149, 154, 155, 157, 158, 160, 162, 164, 172, 173, 174, 179, 182, 185
 Girit, 20, 27, 29, 32, 34, 38, 43, 46, 92, 98, 103, 109, 111, 113, 117, 142, 153, 155, 181

-H-

Hammadde, 133, 137
 Hazine, v, 45, 65
 Heybeliada, 93, 95, 97, 98, 99, 100, 108, 114, 118, 217
 Hobart, 61, 103, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 120, 183

-I-

II. Mahmut, 32, 33, 36, 66, 79, 83, 91, 102, 104, 107, 136, 144, 147, 177
 III. Selim, 3, 31, 32, 64, 65, 70, 79, 89, 91, 102, 104, 134, 143, 144
 Islahat, 6, 9, 36, 45, 72, 73, 77, 114, 210, 213

-İ-

İgnatief, 40, 59
 İnebahtı, 29
 İngiltere, 28, 39, 41, 47, 55, 56, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 94, 95, 96, 102, 103, 105, 107, 112, 113, 116, 117, 118, 121, 122, 130, 134, 135, 136, 137, 145, 148, 149, 150, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 177, 181

-K-

Kadırga, 126, 127, 128, 134, 142
 Kalyon, 29, 78, 79, 80, 89, 126, 127, 134, 150, 152, 212
 Kaptan-ı Derya, 24, 25, 27, 29, 33, 37, 56, 65, 66, 68, 69, 70, 72, 73, 76, 78, 79, 80, 81, 83, 89, 91, 100, 105, 108, 135, 143, 147, 177, 216
 Karadeniz, 2, 13, 17, 18, 19, 23, 28, 59, 60, 63, 83, 90, 105, 106, 107, 117, 118, 126, 147, 154, 185
 Kırım, 18, 30, 39, 56, 57, 80, 89, 90, 102, 103, 105, 106, 107, 109, 116, 133, 136, 137, 138, 148, 154, 174, 216
 Korvet, 80, 132, 134, 150, 152, 160
 Kur'a usulü, 84
 Kültür, 4, 60, 104, 137

-L-

Levend, 80, 82
 Londra, 40, 59, 61, 62, 96, 106, 107, 117, 139, 148, 154, 155, 157, 158

-M-

Mali, 6, 11, 37, 38, 43, 45, 46, 47, 48, 52, 53, 57, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 81, 94, 106, 145, 177, 185
 Modern, v, 4, 6, 15, 33, 34, 36, 46, 48, 91, 102, 132, 136, 178, 179, 184
 Modernizasyon, 3, 5, 6, 41, 46, 54, 55, 63, 65, 97, 104, 107, 177, 178, 180, 184
 Modernize, v, 5, 46, 57, 143, 148, 174, 177, 185
 Mürettebat, v, 33, 78, 83, 100, 134, 148, 166, 167
 Müşavir, 92, 105, 106, 107, 114, 121, 123, 210, 216

-N-

Navarin, 29, 33, 59, 61, 79, 83, 105, 130
 Nedim Paşa, 40, 41, 42, 43, 46, 59, 76

-O-

Orhan Bey, 23
 Orhan Gazi, 22, 23, 24, 25, 26, 161

Osman Bey., 23

-P-

Personel, v, 3, 26, 30, 60, 70, 82, 83, 89,
93, 100, 129, 131, 132, 137, 141, 146,
155, 164, 179, 184

Prusya, 60, 161

-R-

Redif, 192

Rusya, 39, 41, 42, 45, 58, 59, 60, 61,
90, 108, 132, 133, 184

Rüşvet, 31, 37, 42, 54, 79

-S-

Sanayi, 48, 54, 60, 64, 88, 129, 133,
139, 146, 147, 167, 171, 179

Sinop, 17, 18, 19, 29, 59, 61, 92, 107,
133, 136, 147, 152, 156, 157, 160,
163

-Ş-

Şura-ı Bahriye, 70

-T-

Tersane, 15, 18, 25, 26, 28, 31, 32, 39,
47, 55, 57, 67, 68, 69, 79, 81, 88, 97,
119, 142, 143, 145, 146, 147, 151,
191

Tersane-i Amire, 4, 67, 69, 70, 71, 73,
74, 93, 99, 101, 118, 123, 135, 136,
137, 141, 142, 143, 144, 145, 146,

147, 148, 151, 155, 161, 162, 164,
170, 171, 173, 192

Turna Katarları, 15, 16

Türk, 1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 12, 13, 14, 15,
16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 29, 30,
31, 32, 37, 59, 61, 64, 65, 75, 90, 92,
93, 95, 98, 101, 103, 104, 105, 106,
107, 108, 118, 119, 121, 122, 123,
133, 134, 136, 137, 141, 142, 143,
144, 148, 153, 177, 182, 210, 211,
212, 214, 215, 216, 217, 218

-V-

Vesim Paşa, 56, 57, 161, 217

-W-

Woods, 53, 59, 61, 75, 95, 103, 104,
109, 110, 113, 117, 118, 119, 120,
121, 122, 123, 212

-Y-

Yenilikçi, 6, 43

Yunan, 32, 75, 82, 98, 99, 108, 109,
110, 113, 122, 149, 164, 165, 167,
168, 169, 170, 171, 173, 177, 180,
181, 185

-Z-

Zırhlı, 42, 47, 48, 54, 62, 95, 103, 107,
120, 121, 131, 133, 134, 137, 138,
139, 140, 141, 144, 145, 146, 149,
155, 162, 166, 169, 170, 174, 182

