



**NAVARİN VE SİNOP OLAYLARI ARASINDA  
OSMANLI KAPTAN-I DERYALARININ  
FAALİYETLERİ VE OSMANLI DENİZCİLİĞİ  
(1827-1853)**

**2021  
YÜKSEK LİSANS TEZİ  
TARİH**

**Ezgi BOZBAY EKMEKÇİ**

**Danışman  
Dr. Öğr. Üyesi Tahir BİLİRLİ**

**NAVARİN VE SİNOP OLAYLARI ARASINDA  
OSMANLI KAPTAN-I DERYALARININ  
FAALİYETLERİ VE OSMANLI DENİZCİLİĞİ  
(1827-1853)**

**Ezgi BOZBAY EKMEKÇİ**

**Dr. Öğr. Üyesi Tahir BİLİRLİ**

**T.C.**

**Karabük Üniversitesi**

**Lisansüstü Eğitim Enstitüsü**

**Tarih Anabilim Dalında**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Olarak Hazırlanmıştır.**

**KARABÜK**

**Haziran 2021**

## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER .....	1
TEZ ONAY SAYFASI .....	3
DOĞRULUK BEYANI .....	4
ÖNSÖZ .....	5
ÖZ .....	6
ABSTRACT .....	7
ARŞİV KAYIT BİLGİLERİ .....	8
ARCHIVE RECORD INFORMATION .....	9
KISALTMALAR .....	10
ARAŞTIRMANIN KONUSU .....	12
ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ.....	12
ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ .....	12
GİRİŞ .....	13
BİRİNCİ BÖLÜM .....	25
1- XIX. Yüzyıl Osmanlı Denizciliği .....	25
2- Navarin Olayı (30 Ekim 1827) .....	28
3- Navarin Olayı'ndan Sonra Osmanlı Donanmasının Yeniden Oluşturulması .....	32
4- Navarin ve Sinop Olayları Arasında Osmanlı Kaptan-ı Deryalarının Faaliyetleri .....	46
4.1. Kaptan-ı Deryalık Kurumu .....	46
4.2. Kaptan-ı Deryaların Yetkileri.....	48
4.3. Kaptan-ı Deryalar ve Görev Süreleri .....	49
İKİNCİ BÖLÜM.....	50
1- Topal İzzet Mehmed Paşa.....	50
2- Pabuççu Ahmed Paşa .....	53
3- Damat Halil Rifat Paşa .....	54
4- Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa.....	55
5- Ahmed Fevzi Paşa .....	61
6- Damat Mehmed Sait Paşa .....	63
7- Damat Mehmed Ali Paşa .....	64
8- Kilari Süleyman Refet Paşa .....	68

9- Topçubaşızade Mahmud Paşa .....	69
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM .....	70
1- Sinop Olayı (30 Kasım 1853) .....	70
SONUÇ .....	83
KAYNAKÇA .....	88
Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi .....	88
Kitaplar .....	89
Makaleler .....	97
Yüksek Lisans ve Doktora Tezleri .....	100
ÖZGEÇMİŞ .....	102

## TEZ ONAY SAYFASI

Ezgi BOZBAY EKMEKÇİ tarafından hazırlanan “NAVARİN VE SİNOP OLAYLARI ARASINDA OSMANLI KAPTAN-I DERYALARININ FAALİYETLERİ VE OSMANLI DENİZCİLİĞİ (1827-1853)” başlıklı bu tezin Yüksek Lisans Tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Dr. Öğr. Üyesi Tahir BİLİRLİ

.....

Tez Danışmanı, Tarih Anabilim Dalı

Bu çalışma, jürimiz tarafından Oy Birliği ile Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.18/06/2021

Ünvanı, Adı SOYADI, (Kurumu)

İmzası

Başkan: Dr. Öğr. Üyesi Tahir BİLİRLİ

.....

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Sami AĞAOĞLU

.....

Üye: Doç. Dr. Levent DÜZCÜ

.....

KBÜ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulu, bu tez ile Yüksek Lisans Tezi derecesini onamıştır.

Prof. Dr. Hasan SOLMAZ

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

## DOĞRULUK BEYANI

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum bu çalışmayı bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı herhangi bir yola tevessül etmeden yazdığımı, araştırmamı yaparken hangi tür alıntıların intihal kusuru sayılacağını bildiğimi, intihal kusuru sayılabilecek herhangi bir bölüme araştırmamda yer vermediğimi, yararlandığı eserlerin kaynakçada gösterilenlerden olduğuğunu ve bu eserlere metin içerisinde uygun şekilde atıf yapıldığı beyan ederim.

Enstitü tarafından belli bir zamana bağlı olmaksızın, tezimle ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak ahlaki ve hukuki tüm sonuçlara katlanmayı kabul ederim.

Adı SOYADI: Ezgi BOZBAY EKMEKÇİ

İmza :

## ÖNSÖZ

Navarin ve Sinop olayları arasında Osmanlı kaptan-ı deryalarının faaliyetleri ve Osmanlı Denizciliği (1827-1853) isimli tezin hazırlanmasındaki amaç, XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin denizlerde yaşadığı iki talihsiz olay arasında devletin donanmayı tekrar tesis etmek için gösterdiği çabayı ortaya koyabilmektir. Bu doğrultuda donanmanın tekrar ayağa kaldırılmasını sağlayan kaptan-ı deryalar merkeze konarak Osmanlı Denizciliği ele alınmıştır. Osmanlı Devleti kurulduğu ilk günlerden itibaren kıyı bölgelerini ele geçirmesinden dolayı bu bölgelerdeki hak ve menfaatlerin korunması amacıyla ciddi bir donanmaya ihtiyaç duymuştur.

Türklerin Malazgirt Meydan Muharebesini kazanması ve topraklarını Anadolu'da büyük ölçüde genişletmesi denizlere iktidar olmanın önemini ortaya çıkarmış ve Çaka Bey ile başlayıp kendinden sonraki devletler ve beyliklerde devam eden denizcilik faaliyetlerini arttırmıştır. Kuruluş sürecinde hemen hemen her padişah döneminde bu faaliyetler artarak devam etmiş, yükselme döneminde özellikle Akdeniz'de çok ciddi bir güç elde edilmiştir.

On yedinci ve on sekizinci yüzyıllarda denizcilik faaliyetlerinde kısmen durulmalar olsa da kanunnameler ile donanma tayfası ve donanma düzenlenmeye çalışılmıştır. 1770 yılında Çeşme'de donanmanın yakılışı Osmanlı'nın o güne kadar ki en büyük kayıplarından birini olmuştur. On sekizinci yüzyılın son çeyreği donanmada yaşanan bu felaketi telafi etmek ile sürmüş ve on dokuzuncu yüzyıl Osmanlı Devleti'nin hem iç siyasetinde hem de denizcilik faaliyetlerinde bambaşka gelişmeler ortaya çıkarmıştır.

1804 Sırp İsyanı ile başlayan iç karışıklıklar 1807 yılında İngiltere'nin Çanakkale Boğazı'na girecek kadar ileri gitmesine ve Rusya'nın desteğiyle Yunan İsyanının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Tüm bunlar olurken Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın Mısırda çıkardığı isyan devleti çok farklı noktalara götürmüştür. Yaşanan birçok siyasi ve iç karışıklık Osmanlı Devleti'nin denizcilik faaliyetlerini etkilemiş, 1827'de Navarin Olayı ile içinden çıkılmaz bir hale gelmiştir. Navarin Olayından sonra göreve getirilen kaptan-ı deryalar çok kısa süre görevde kalmaları ve bazılarının denizcilik alanında eğitim görmeden o mevkiye gelmiş olması Osmanlı Devleti'nin denizcilik çabalarının kalıcı olmamasına neden olmuştur. Yine de yaşanan olumsuzluklara rağmen Osmanlı Devleti gemi ve deniz gücünü dönemsel olsa da çok iyi noktalara taşımıştır.

Yüksek Lisans tezimin hazırlık sürecinde yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Tahir BİLİRLİ'ye, büyük nezaketiyle bana yön veren Doç. Dr. Levent DÜZCÜ' ye ve engin Osmanlı Tarihi bilgisiyle desteğini eksik etmeyen Dr. Öğr. Üyesi Sami AĞAOĞLU'na çok teşekkür ederim.

## ÖZ

XIX. Yüzyıl Osmanlı Devleti denizciliği ve Kaptan-ı Deryalarının faaliyetleri incelenirken öncelikle devletin içinde bulunduğu durum göz önüne alınmalıdır. Kaptan-ı deryaların hangi şartlar altında göreve getirildiği, yapmaları gerekenler ve Osmanlı Devleti'nin denizcilik faaliyetlerinin hangi duruma taşındığı önemlidir. Elbette göreve gelen kaptan-ı deryaların almış oldukları eğitim, kim tarafından desteklendikleri ve görev sırasındaki hassasiyetleri denizcilik faaliyetlerini hem doğrudan hem dolaylı olarak etkilemiştir. Kaptan-ı deryaların göreve getirilişi ve çalışmaları sırasında Osmanlı Devleti'nin içeride ve dışarıda verdiği mücadeleler etkili olmuştur. Bu çalışmanın ana konusu incelenirken, Navarin Olayı yaşanana kadar ki geliş sürecinin değerlendirilmesini zorunlu kılmıştır. Yaşanan başarı ve başarısızlıkları değerlendirirken Osmanlı Devleti'nin İngiltere ve özellikle Rusya ile yaptığı mücadeleler, Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın kendi egemenliğini ilan edişi ve kaptan-ı derya Firari Ahmed Paşa'nın Osmanlı donanmasını Kavalalı'ya teslim edişi bu süreci etkilemiştir. Rusya ile savaşa giden süreç ve 1853 Sinop Olayı Osmanlı Devleti'nin o güne kadar yaptığı modernizasyonu yönlendirmiştir.

**Anahtar Kelimeler** Osmanlı Devleti; Deniz; XIX. Yüzyıl; Osmanlı; Donanma; Kaptan-ı Derya; Kaptan Paşa; Ahmed Paşa; Navarin; Sinop; Rusya.



## ABSTRACT

When examining the 19th century Ottoman maritime and the activities of the Captains, first of all the situation of the state should be taken into consideration. The emergence of the international straits problem has been tried to be eliminated through negotiations and agreements. The conditions under which the captains were appointed, what they had to do, and the state of the maritime activities of the Ottoman Empire, are important. Of course, the education of the Captain Deryas who took office, who supported them, the education process of their families and their sensitivities during their duty both directly and indirectly affected the maritime activities. The struggles of the Ottoman Empire at home and abroad during the appointment of the captains and their work were effective. While examining the main subject of this study, it also makes it necessary to evaluate the arrival process until the Navarin Event occurs. While evaluating the successes and failures experienced, the struggles of the Ottoman Empire with Britain and especially Russia, the declaration of his sovereignty by Mehmed Ali Pasha of Kavala and the surrender of the Ottoman navy to Kavalalı by the captain of Derya Fugitive Ahmed Pasha had a great influence on the process. The process leading up to war with Russia and the Sinop Incident of 1853, unfortunately, badly affected what the Ottoman Empire had done up to that day.

**Keywords:** Ottoman Empire; Sea; XIX. Century, Ottoman, Navy; Captain-I Derya; Captain Pasha; Navarin; Sinop; Ahmed Pasha.

## ARŞİV KAYIT BİLGİLERİ

<b>Tezin Adı</b>	Navarin ve Sinop Olayları Arasında Osmanlı Kaptan-ı Deryalarının Faaliyetleri ve Osmanlı Denizciliği (1827-1853)
<b>Tezin Yazarı</b>	Ezgi BOZBAY EKMEKÇİ
<b>Tezin Danışmanı</b>	Dr. Öğr. Üyesi Tahir BİLİRLİ
<b>Tezin Derecesi</b>	Yüksek Lisans
<b>Tezin Tarihi</b>	18.06.2021
<b>Tezin Alanı</b>	Yakınçağ Tarihi
<b>Tezin Yeri</b>	KBÜ/LEE
<b>Tezin Sayfa Sayısı</b>	102
<b>Anahtar Kelimeler</b>	Osmanlı Devleti; Deniz; XIX. Yüzyıl; Osmanlı; Donanma; Kaptan-ı Derya; Kaptan Paşa; Ahmed Paşa; Navarin; Sinop; Rusya.

### ARCHIVE RECORD INFORMATION

<b>Name of the Thesis</b>	The Activities of the Ottoman Captain's Islands between the Events of Navarino and Sinop and the Ottoman Maritime (1827-1853)
<b>Author of the Thesis</b>	Ezgi BOZBAY EKMEKÇİ
<b>Advisor of the Thesis</b>	Dr. Öğr. Üyesi Tahir BİLİRLİ
<b>Status of the Thesis</b>	Master
<b>Date of the Thesis</b>	18.06.2021
<b>Field of the Thesis</b>	Modern History
<b>Place of the Thesis</b>	KBU/LEE
<b>Total Page Number</b>	102
<b>Keywords</b>	Ottoman State; Sea; XIX th Century; Ottoman; Navy; Admiral-in Chief; Captain Pasha; Ahmed Pasha; Navarino, Sinop, Russian.

## KISALTMALAR

A.DVN: Divan Kalemî Defteri

A.DVN.MHM: Sadaret Divân-ı Hümayûn Mühimme Kalemî

A.VKN: Vak'anüvislik Kalemî Defteri

a.g.e: Adı geçen eser

a.g.m: Adı geçen makale

a.g.t: Adı geçen tez

A.MKT: Sadaret Mektubi

A.MKT.MHM: Sadaret Divan Mühimme Kalemî

A.TŞF: Sadaret Teşrifat Kalemî

Bkz: Bakınız

BOA: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı  
Cumhuriyet Arşivi

C.AS: Cevdet-Askeriye

C.BH: Cevdet-Bahriye

C.BLD: Cevdet Tasnifi Belediye

C.DH: Cevdet-Dâhiliye

C.EV: Cevdet Tasnifi Evkaf

Çev: Çeviren

Düz: Düzenleyen

Ed: Editör

HAT: Hatt-ı Hümayun

Haz: Hazırlayan

HR.SFR,4: Hariciye Nezareti Paris Sefareti

İ.DH: İrade-i-Dâhiliye

KKK: Kara Kuvvetleri Komutanlığı

s: Sayfa

S: Sayı

TDV: Türkiye Diyanet Vakfı

TSMA: Topkapı Sarayı Müze Arşivi

## **ARAŞTIRMANIN KONUSU**

1827 Navarin ve 1853 Sinop Olayları arasında Osmanlı Devleti'nin Kaptan-ı Deryalarının faaliyetlerinin değerlendirilmesi ve XIX. Yüzyıl Osmanlı denizciliğinin ele alınması.

## **ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ**

Osmanlı Devleti'nin kısa süre içerisinde yaşamış olduğu donanma felaketleri sonucunda izlemiş olduğu politika, donanmayı yeniden inşa etme süreci ve kaptan-ı deryaların donanmaya yapmış oldukları faaliyetler.

## **ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ**

Ana konu XIX. Yüzyıl olmakla beraber Osmanlı Devleti'nin bu sürece gelişi ve yaşadıklarına göre yapmış olduğu düzenlemeler ve olaylar ön planda tutularak kronolojik olarak değerlendirilmiştir.

## GİRİŞ

Türkler daha çok kara ordusuna ağırlık vererek dünyanın en güçlü ordularını ortaya çıkarmışlardır. Malazgirt Savaşı'ndan sonra Türklerin Anadolu'ya yerleşmesi denizcilik faaliyetlerine önem vermelerine neden olmuştur.<sup>1</sup> Özellikle İzmir'in ele geçirilmesi denizlere hâkim olmanın önemini daha on birinci yüzyılda gözler önüne sermiştir.<sup>2</sup> 1081'de İznik, İzmit ve 1088'de Gemlik ele geçirildikten sonra donanma inşaatına başlanmış ancak Bizanslılar bu donanmayı yok etmiştir.<sup>3</sup> 1085 tarihinde İzmir ve çevresi Çaka Bey<sup>4</sup> tarafından ele geçirilmiştir.<sup>5</sup> Çaka Bey denizlere hâkim olmak ve deniz gücü oluşturabilmek için İzmir'in Efes bölgesinde toplamış olduğu ustalar ile ilk Türk tersanesini kurmuştur. İnşa edilen ilk gemilerle Foça,<sup>6</sup> 1089'da Midilli, 1092'de Sakız Adaları ele geçirilmiştir.<sup>7</sup> Çaka Bey'in başlatmış olduğu denizcilik faaliyetleri ondan sonra gelen beylik ve devletlere örnek olmuştur.<sup>8</sup>

Çaka Bey'den sonra beylikler döneminde Aydınoğlu Umur Bey<sup>9</sup> denizciliğin önemini çok iyi bilen ve Ege'de hâkimiyet kurmak isteyen bir bey olarak adını duyurmuştur. Umur Bey Ege hâkimiyeti için Moğol valileriyle, Bizans'la, Kıbrıs'la, Venedik ve Ceneviz'le mücadeleye girmiştir. 1328'de kendi oluşturduğu filosu ile İzmir'i ele geçirmiş, burada bir tersane kurmuş ve Hoca Selman görevlendirilmiştir.<sup>10</sup> Umur Bey İzmir Tersanesinde Müslüman Hoca'ya Gazi isimli bir kadirga ve 7 kayık yaptırmıştır.<sup>11</sup> Gazi Umur Bey, Sakız, Ağrıboz, Mora, Rumeli kıyılarına yapmış olduğu akınlarla dikkatleri üzerine çekmiş ve Haçlı

<sup>1</sup> İdris Bostan, Salih Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Deniz Basımevi, İstanbul, Temmuz 2009, s.13.

<sup>2</sup> Tefik İnci, *Deniz Tarihimizin Şeref Sayfaları*, Deniz Basımevi, İstanbul 2005, s.1.

<sup>3</sup> Sırrı Altıparmak, Abdullah Yetişen, Yuluğ Tekin Kurat, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, C.3, Kısım 1/EK, Deniz Kısım (1299-1452), K.K.K Askeri Basımevi, İstanbul 1964, s.5.

<sup>4</sup> "Çaka Bey, Oğuz Türklerinin 24 boyundan biri olan Çavuldur boyundan bir bey idi." Tefik İnci, "Çaka Bey", *Donanma Dergisi*, C.64, S.400, Deniz Basımevi, İstanbul, 1 Temmuz 1952, s.7; "Çaka Bey bir Türkmen Beyi idi. Çaka, Bizans ile yapılan savaşlardan birinde 1078-1079 tarihlerinde Bizans'a esir olarak düşmüştür. Ancak kaynaklara göre, kendisine esir gibi davranılmamış Bizans Komutanı Kabalika Aleksandr tarafından özel bir ihtimam görmüştür. Çaka Bey'e hediyeler, rütbeler ve nişanlar verildiği bile söylenmektedir. Çaka Bey 1081 yılına kadar geçirdiği süre zarfında kendini geliştirmiş Grekçe bile öğrenmiştir. Bizans taht değişikliği münasebetiyle özgürlüğüne kavuşmuş ve Anadolu'ya dönmüştür." Hasan Yiğit, *Karamürsel Bey, Maviçatı Yayınları*, İstanbul 2017, s.31.

<sup>5</sup> Bostan, Özbaran, *a.g.e.*, s.13.

<sup>6</sup> Erdinç Sancar, *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihi ve 21inci Yüzyılda Deniz Kuvvetleri Stratejisi*, (Gebze İleri Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Strateji Bilimi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gebze 2004, s.17.

<sup>7</sup> Oğuz Arıkanlı, *Tarihimizde İlkler*, Milliyet Yayınları, Aralık 1973, s.69.

<sup>8</sup> Sancar, *a.g.e.*, s.18.

<sup>9</sup> "Aydınoğlu Mehmet Bey'in 1307 Aydın-Birgi'de dünyaya gelen oğludur." Tefik İnci, "Türklerin İkinci Amiral Gazi Umur Paşa ve Hayatı", *Donanma Dergisi*, C.64, S.401, Deniz Basımevi, 1 Ekim 1952, s.1.

<sup>10</sup> Mehmet Tanju Akad, *Türk Tarihinin Yönünü Değiştiren Savaşlar II, Deniz Savaşları, Anadolu Selçuklu Devleti'nden Osmanlı İmparatorluğu'na*, İnkılâp Kitapevi, İstanbul 2018, s.51.

<sup>11</sup> Necmettin Olgaç, *Türk Deniz Tarihi Özeti*, Deniz Basımevi, İstanbul 1952, s.19.

birliği ile kurulan bir donanma karşısında olağanüstü bir mücadele göstermesine rağmen 1348’de şehit düşmüştür.<sup>12</sup>

Anadolu’da kurulan Karesioğulları Beyliği özellikle Marmara denizinde Bizans’a karşı başarılı savaşlar kazanmış bir beyliktir. Karesioğullarının başarıları üzerine tehlikeyi fark eden Bizans onların donanmasını denize çıkarabileceği stratejik noktalara kaleler yaparak duruma engel olmak istemiştir. Aydınoğlu Mehmet Bey de Ege sahillerine yapmış olduğu akınlar ile çevresindeki Türk beyliklerine göre daha iyi bir noktaya gelmiş, Sakız Adası’ndan ganimetle dönüşü sırasında Osmanlı henüz Ege denizine inmemişti. Bu durumda Türk beyliklerinin denizcilik konusunda Osmanlı’ya ön ayak olduğu aşıkârdır. Saruhan Beyliği ve Menteşe Beyliğinin, Umur Bey liderliğinde hatırı sayılır bir donanma gücüne sahip olduğu anlaşılmaktadır. Yıldırım Bayezid zamanında bu beylikler Osmanlı kontrolüne girmiştir.<sup>13</sup>

Ertuğrul Gazi’nin Alplerinden olan Karamürsel Bey,<sup>14</sup> Ertuğrul Gazi’nin ölümu ile bir süre Karesioğulları hizmetinde bulunarak denizcilik konusunda tecrübe sahibi olmuştur. Osman Bey’in hizmetine ne zaman girdiği tam olarak bilinmemekle birlikte, Orhan Bey döneminde İzmit ve Yalova’nın Osmanlı topraklarına katılmasını sağlamış, İzmit bölgesi kendisine tımar olarak verilmiş<sup>15</sup> bu nedenle İzmit Körfezi’nin güneyinde bulunan Prenetos (Pronectus) Kasabası Karamürsel adıyla anılmıştır.<sup>16</sup> Karamürsel Bey, “çekdiri” ismi verilen gemiler inşa ettirmiş ve bu gemiler “Karamürsel” adını almıştır.<sup>17</sup> Osmanlı’nın ilk gemilerinden olan Karamürsel gemileri Marmara bölgesinde güvertesi olmayan bir buçuk direkli bir yük gemisidir.<sup>18</sup> 1308’de Marmara Denizi’ndeki Kalolimnos Adası’nın Emir Ali tarafından ele geçirilmesiyle adanın ismi İmralı olarak değiştirilmiş ve Osmanlı ilk kez bir adaya sahip olmuştur.<sup>19</sup>

<sup>12</sup> Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.1, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2010, s.21.

<sup>13</sup> Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C.1, Deniz Basımevi, İstanbul 1970, s.17-29.

<sup>14</sup>“Karamürsel Bey’in nerede doğduğu, doğum ve ölüm tarihleri bilinmemektedir. Karamürsel Bey’e isminde bulunan Kara lakabı Orhan Bey tarafından verilmiştir.” şemsettin Arkan, “İlk Osmanlı Donanması ve Karamürsel Bey”, *Hayat Tarih Mecmuası*, C.2, S.10, İstanbul, 1 Kasım 1970, s.30-31; “Karamürsel Bey fethettiği Karamürsel kasabasında bir sepet ile tanınır. Bu sepetin sapı yoktur. Sap yerine iki yandan ip geçirilmiştir. Bu ipler istenirse bele bağlanabilir. Görünüşü küçük olan sepetin için çok geniştir.” Yiğit, *a.g.e.*, s.17-18.

<sup>15</sup> Cevdet Yakupoğlu, “Kara Mürsel Adında Geçen Kara ve Mürsel Kelimeleri Üzerine Tespitler”, *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, C.1, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, İzmit, 3-5 Nisan 2015, Kocaeli, 2016, s.209-211.

<sup>16</sup> şemsettin Arkan, “İlk Osmanlı Donanması ve Karamürsel Bey”, *Hayat Tarih Mecmuası*, C.2, S.10, Tifdruk Matbaacılık Sanayi A.ř. Basımevi, İstanbul, 1 Kasım 1970, s.30-31.

<sup>17</sup> Yakupoğlu, *a.g.e.*, s.211.

<sup>18</sup> İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Neşriyat, Ankara, Mart 2016, s.246.

<sup>19</sup> Cezar, *a.g.e.*, s.48.



Osman ve Orhan Bey dönemlerinde kıyı bölgelerinin alınmasıyla denizlerdeki taşımacılık artmış, I. Murat gemi yetersizliğini fark ederek gemi yapımının arttırılmasını istemiştir. Ancak gemi yapımının arttırılmasına rağmen Türk göçmenlerinin Anadolu'dan Trakya'ya geçirilmesi gerektiğinde Osmanlı, Ceneviz'den yardım almak durumunda kalmıştır. Bu durum Osmanlı'nın gemi yapımını arttırsa dahi henüz çok geniş çaplı bir donanmaya sahip olmadığını göstermektedir.<sup>20</sup>

Yıldırım Bayezid dönemine gelindiğinde Edincik, Karamürsel, İzmit'te bulunan ufak çaplı tersanelere ek olarak Gelibolu'da ilk kez teşkilatlı bir tersane kurulmuş<sup>21</sup> ve bu inşaat için Saruca Bey görevlendirmiştir. İnşaat 1390 tarihinde başlamış 1401'de tamamlanmıştır. Öncelikle dış kale daha sonra iç kale tamir edilmiş, denizi kuşatan kuleler inşa edilmiş, deniz feneri kurulmuştur. Tersane sayesinde Osmanlı'da kürekli gemiler devri başlamıştır. Saruca Bey, Gelibolu'nun muhafızı ve sancakbeyi olmuş, kaptan-ı deryalık<sup>22</sup> ünvanı verilmiştir.<sup>23</sup>

İzmit, Edincik, Karamürsel tersanelerinde bulunan gemiler Gelibolu Tersanesine aktarılmıştır.<sup>24</sup> Niğbolu Savaşı'nda yaşananlar ve İstanbul kuşatmasının başarısızlığı Yıldırım Bayezid'i harekete geçirmiştir. Gelibolu'da Ege girişini kontrol altına alan Yıldırım Bayezid bu sefer de Karadeniz'i kontrol altına almak istemiş ve bu sebeple Güzelcehisar'ın, bir başka deyişle, Anadolu Hisarı'nın yapılmasına karar vermiştir.<sup>25</sup>

Fatih Sultan Mehmed'in hedefi Konstantinopolis'i fethetmek olduğu için fetihden önce Karadenizden gelebilecek müdahalelere karşı 1452'de Rumelihisarını,<sup>26</sup> fetihden sonra ise Akdeniz'den gelebilecek müdahalelere karşı Çanakkale Boğazı'nın her iki yakasına Sultaniye (Kal'a-i Sultaniye) ve Kilidbahir (Kilid-i Bahr) kalelerini yaptırmıştır.<sup>27</sup> Sultan Mehmed donanmasının gemi açısından eksikliğini bildiği için, ticaret gemileri dâhil sahillerde bulunan tüm gemiler donanmaya alınmış ve tamir edilmiştir. Böylece 18 kadırğa, 70 kalite, 20 birgende (18-19 oturak)<sup>28</sup>, firkate, kırlangıç (10 oturaktan küçük)<sup>29</sup>, güvertesiz bazı gemiler

<sup>20</sup> Altıparmak, Yetişen, Kurat, *a.g.e.*, s.40.

<sup>21</sup> Feridun Bilgin, *Mekân ve İnsan: Gelibolu ve Barbaros Hayreddin Paşa (Osmanlı Devleti'nin Akdeniz Hâkimiyeti)*, Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ, S.14, 2013, s.20.

<sup>22</sup>“Osmanlı'nın deniz kuvvetlerinin reisi.” Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s.182.

<sup>23</sup> Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, C.1, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.64.

<sup>24</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, Mart 2015, s.34.

<sup>25</sup> Tezel, *a.g.e.*, s.67.

<sup>26</sup> Abdullah Mehmet Avunduk, “Rumelihisarı”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.35, 2008, s.237-238.

<sup>27</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Akdenizi*, Küre Yayınları, İstanbul 2007, s.39.

<sup>28</sup> “Birgende, diğer bilinen ismi ile Perkende, buharlı gemilerin icadından evvel kürekle hareket eden ve yelkeni yardımcı bir vasıta gibi kullanan çektiri sınıfına dâhil olan harp gemisidir. İtalyanca Brigantin'den ismi

olmak üzere toplam 400 mevcudiyete ulaşılmıştır. Fatih'in İstanbul'u fethinden sonra tersane Kadırga'ya oradan da Haliç'e taşınmıştır. Osmanlı bu dönem Çanakkale Boğazı'nın etrafındaki adalar ile Ege'de bazı adaları ele geçirmiştir.<sup>30</sup> 1455'te İstanbul Haliç Tersanesi'nin temelleri atılmış<sup>31</sup> ve Gelibolu Tersanesi buraya taşınmıştır. Tersane bittiğinde 1 yıl içerisinde 249 gemi inşaatı yapılı duruma gelmiştir.<sup>32</sup> Fatih tahta çıktığı sırada 1451'de Osmanlı deniz gücü 300 kadırga ve yardımcı birkaç gemiden oluşurken, 1474 yılına gelindiğinde 92 kadırga, 16 harp gemisi, 400 nakliye gemisi olmuştur.<sup>33</sup>

Osmanlı Devleti'nin özellikle ilk kurulduğu yıllardan II. Bayezid dönemine kadar büyük bir donanması olmadığı açıktır. Gemiler daha çok taşımacılık için kullanılmış bu nedenle II. Bayezid olası bir Venedik savaşına karşı onlarla dost geçinmiş, büyük bir donanma kurulmasının zarureti kavramıştır. II. Bayezid Osmanlı'nın ilk büyük çaplı savaş gemilerini yaptırmıştır. Yelkenli savaş gemilerinin ağırlığı bu dönem 2500 tonu bulmuştur.<sup>34</sup> Bu dönem Osmanlı Devleti bir deniz imparatorluğu konumuna gelmiş ve Sultan Bayezid Venedik ile girişilecek bir savaşta “deniz yılanları gibi kıvrak gemiler” yapılmasını istemiştir. Bu dönemde Memlük Devleti, denizcilikte Osmanlı'ya bağımlı hâle gelmiş ve Osmanlı'nın deniz üstünlüğünü kabul etmiştir.<sup>35</sup> 1484'e gelindiğinde Kili ve Akkirman fethedilerek Karadeniz'in en önemli ticaret limanları Osmanlı İmparatorluğu'nun eline geçmiştir.<sup>36</sup>

---

gelmektedir. 18-19 çift kürekle yürütülen Perkende, sığ sularda hareket edebilen top yüklü gemilerdir.” Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s.772.

<sup>29</sup> “Firkate, buharlı gemilerin icadından evvel Osmanlı donanmasında harp gemisi olarak kullanılan teknelerden biridir. 10-17 oturak mevcuttur. Firkatelerin daha az oturaklı ve küçük olanlarına Kırlangıç ismi verilmiştir. Osmanlı'nın karakol hizmetinde bulunurlardı. Bu gemilere Şimali Afrika denizcileri ‘Yefan’ ve ‘Selose’ isimlerini vermişlerdir. Hem kürek hem yelkenle kullanılabilirdi ancak kürekler uzun ve dar özellikli olmalıydı.” Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.1, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s.631.

<sup>30</sup> Özen Tok, *Osmanlı Askeri Teşkilatı*, (Ed: Tufan Gündüz), *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, Grafiker Yayınları, Ankara, Haziran 2017, s.191-192.

<sup>31</sup> “Fatih'in tersane için seçtiği bölge bir mezarlık idi. Tersanenin o bölgeye yapılmasına karar verildiğinde mezarlık başka bir yere nakledilmiştir.” İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988, s.397; Fatih Sultan Mehmet'in yaptırmış olduğu tersanenin bölgesi hakkında Evliya Çelebi; “Evvela bu Kasımpaşa ta zamanı kadimde ma'mur manastırlık olup kefere mabeyninde şehri Ayalonka namıyla meşhur imiş. Amma ba'de'l feth Mezaristanı Ümmet-i Muhammed olması ferman olunur. Zira Abdülmü'min Melik hilafetinde Müslime ve Eyyub Ensari ve Harun-ür Reşit, Yıldırım Bayazıt Han'da dahi İslambol'un nısfı ve Galata'nın nısfı feth olduk da yine Kasımpaşa'da tersane ardı cümle mezaristan olup sahabe-i kiram evladı evladı zevil ihtiramlar medfun olduğu müsbettir. Kim hala mezaristanlarında kufi hattıyla tahrir olunmuş.” açıklamasını yapmıştır. Rasim Ünlü, “Bahriye Divanhanesi ve Tersane'nin Kuruluş Yeri Hususunda Yeni Bulgular”, *Bahçeşehir Üniversitesi Türkler ve Deniz Sempozyumu*, Ekim 2006, s.2.

<sup>32</sup> Arzu Yıldız, “Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi”, *Mühendis ve Makine Dergisi*, C.49, S.578, s.25.

<sup>33</sup> Akad, a.g.e, s.68.

<sup>34</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2001, s.9-11.

<sup>35</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü, Keşifler Çağında Osmanlı Deniz Gücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, (Çev: H. Nazlı Pişkin), Timaş Yayınları, İstanbul 2009, s.135-136; Piri Reis amcası Kemal Reis'ten

II. Bayezid Sinop, İzmit ve Gemlik'te tersane yaptırmıştır. Bu dönem denizlerde en dikkat çeken isim Kemal Reis<sup>37</sup> olmuştur.<sup>38</sup> Kemal Reis'in Osmanlı himayesine girişiyle Osmanlı denizciliğinde korsanlık devri başlamıştır.<sup>39</sup> Kemal Reis, Osmanlı donanmasının ilk kez "göke"<sup>40</sup> ve "kalyon" tipi gemileri kullanmasını sağlamıştır.<sup>41</sup> İlerleyen dönemlerde, Osmanlı donanması için barça, ağribar, mavna,<sup>42</sup> kadirga, kalite<sup>43</sup>, 4 kalyon, 2 göke, İnebahtı Savaşı'ndan sonra ise, 40 kadar daha top mavna inşa edilmiştir. Bu dönemin en önemli özelliği, gemiler de uzun menzilli topların kullanılmasıdır. Kemal Reis sayesinde birçok denizci yetişmiş ve kendisinden sonra gelenlere örnek oluşturmuştur. Burak Reis, Kara Hasan Reis, Herak Reis onun talebeleri olmuştur.<sup>44</sup>

Sultan I. Selim döneminde Mısır, Osmanlı topraklarına dâhil edilmiş ve Kızıldeniz'e kadar ilerlenmiştir.<sup>45</sup> Kızıldeniz'in tehlide açık olması nedeniyle<sup>46</sup> Süveyş'te bir deniz üssü

---

Kitab-ı Bahriyesi'nde şöyle bahsetmektedir; "Duaların her biri bir vesile olsun ve böylece kişiler birbirlerini ve pirlirini ansın! Ey vefalı kişiler! Sizlerden dileğim her duanızda bizi anmanızdır. Öncümüz (pirimiz) Kemal'i de anımsayıp anasınız ve böylece onu ruhumu şad edesiniz. O deniz bilimi ile uğraşan ve denizlerde yetkin olan bir kişi idi. Denizler konusunda sınırsız bir bilgisi olduğu için, onun yoluna kimse engel olamamıştı. Gerçi o dönemlerde denizci çoktu, ancak Allah denizleri açma olanağını ona bağışlamıştı." Cevat Ülkekel, *Büyük Türk Denizcisi Kemal Reis, Türk Deniz Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar*, Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basımevi, İstanbul, Mayıs 2007, s.39; Kemal Reis'in Sultan II. Bayezid tarafından davet edilişi Piri Reis tarafından şöyle anlatılmıştır; "Buyurmuş kim Kemal gelsin kapuma, deniz hizmetlerim etsin kapuma, bu emrin tarihi ol idi ey can, dokuz günde gelüben tutun otan, şahın emrile eylerdik seferler, deniz yüzünde çok bulduk zaferler..." Ali Rıza Seyfi, *Turgut Reis, Resimli Ay Matbaası, İstanbul 1932*, s.16.

<sup>36</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Organizasyonu, Teşkilat ve Gemiler*, Küre Yayınları, İstanbul, Ekim 2007, s.8.

<sup>37</sup> "Kemal Reis Gelibolulu Osmanlı denizcisidir. Piri Reis'in amcasıdır." İdris Bostan, "Kemal Reis", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.25, 2002, s.226.

<sup>38</sup> İbrahim Akkaya, Fahri Ayanoglu, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Denizlerimizin Âmirleri, Derya Kaptanları, Bahriye Nazırları, Deniz Kuvvetleri Komutanları*, Deniz Basımevi, İstanbul, Eylül 2009, s.25-26.

<sup>39</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.11.

<sup>40</sup> "Göke veya Güge denilen gemiler hem kürekle hareket edebilen hem de yelkenli gemilerdi. Bu gemiler iki katlı idi ve ilk kat top ambarı olarak kullanıyordu. Gökelerin boyları 53, enleri 22,5 metreyi buluyordu. Kalyon ise, üç direkli büyük savaş gemilerinden idi. İki veya üç ambarlı olan kalyonların iki ambarında 60-80 arası top, diğer ambarında 80-110 arası top bulunurdu. Uzunlukları 32,5-48,5 metre arasındaydı." Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.2, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2011, s.672.

<sup>41</sup> Akkaya, Ayanoglu, *a.g.e.*, s.26.

<sup>42</sup> "Barça denilen gemiler hem yük hem nakliye gemisi idi. İki veya üç direkleri bulunurdu. Yaklaşık 83 top mevcuttu. Ağribar gemileri Barça tipinden daha küçük yelkenli gemilerdi. Bunlarda 39 top mevcuttu. Mavna gemileri kürekli büyük gemilerdi." Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.2, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2011, s.672.

<sup>43</sup> "Kadırgalar buharlı gemilerin icadından önce kullanılan harb gemilerinden biridir. Çekdiri sınıfına dâhil olup hem kürekle hem yelkenle kullanılabilirdi. 25 oturağa sahiptiler. Kalite ismi verilen gemiler ise yine buharlı gemilerin icadından önce kullanılan 20'den 24'e kadar oturaklı olan harb gemilerinden biridir." Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s.129-151.

<sup>44</sup> Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.2, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2011, s.672-675.

<sup>45</sup> Halil İnalçık, *Devlet-i Aliyye, Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar I, Klasik Dönem (1302-1606): Siyasal, Kurumsal ve Ekonomik Gelişim*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Ekim 2016, s.143.

<sup>46</sup> M. Celâl Gözen, "Tarih Boyunca Türk Tersaneleri," *Gemi Mecmuası*, S.8, Yeni Gün Matbaası, İstanbul, Kasım 1955, s.14.

kurularak başına Selman Reis<sup>47</sup> getirilmiştir.<sup>48</sup> Denizlerde üstünlük kurulması gerektiği için<sup>49</sup> İstanbul tersanesi Galata'dan Kâğıthane'ye kadar genişletilmiş ve 1515'te tamamlanmıştır.<sup>50</sup> 100 galiyi<sup>51</sup> yeterli görmeyen Yavuz, 150 gemi yapılmasını emretmiştir.<sup>52</sup> Bu tersane de inşa edilen gemiler Yavuz'un isteği ile Frenk usulüne uygun yapılmıştır.<sup>53</sup>

Piri Reis'in 1513'te<sup>54</sup> ceylan derisi üzerine yaptığı ilk Türk Haritası 1517'de Yavuz Sultan Selim'e takdim edilmiştir.<sup>55</sup> Piri Reis, denizcilik tarihinin önemli eserleri arasında olan "Kitab-ı Bahriye" adlı eserinde Akdeniz kıyılarını tespit ederek rüzgârları ve akıntıları hesap etmiş, bölgedeki kayalıkları, sığılıkları belirtmiştir.<sup>56</sup>

1520 yılında Osmanlı tahtına çıkan Sultan Süleyman'ın hedeflerinden biri olan Rodos'un fethi<sup>57</sup> 20 Aralık 1522'de tamamlanmıştır.<sup>58</sup> Rodos Seferi'ne 40.000 kürekçi ve 20.000 azap katılırken, donanma kalyon, mavna, kadırğa, kalite ve kayık kökenli 700 gemiden meydana gelmiştir.<sup>59</sup> Rodos'a Sancakbeyi olarak Kurd oğlu Muslihüddin Reis tayin edilmiştir.<sup>60</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'de hâkimiyet sağladığı günlerde Barbaros Hayreddin<sup>61</sup> Kuzey Afrika'da İspanyollarla mücadele içine girmiş ve Cezayir Sultanı olarak adından söz ettirmeye başlamıştır. Kanuni Sultan Süleyman'ın daveti üzerine Barbaros

---

<sup>47</sup> "Hayatının ilk dönemlerine ait çok bilgi olmayan Selman Reis, yabancı kaynaklara göre Türk denizcidir. Osmanlı kaynaklarına göre ise, Cezayir-i Garb'da yetişmiş bir Akdeniz korsanıdır." İdris Bostan, "Selman Reis," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.36, 2009, s.444.

<sup>48</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992, s.20.

<sup>49</sup> İnalçık, *a.g.e.*, s.143.

<sup>50</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.16.

<sup>51</sup> "Gali, Akdeniz de kullanılan havalesiz, altları düz olan gemilere verilen isimdir. Gemilerin güvertelerinde bulunan mutfaklara da gali ismi veriliyordu." Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.1, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s.643.

<sup>52</sup> Tezel, *a.g.e.*, s.136.

<sup>53</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988, s.397.

<sup>54</sup> "Piri Reis, Kemal Reis'in yeğenidir. Kemal Reis ile Akdeniz'de korsanlık yapmış ve devlet hizmetine girmiştir. Meşhur kitap Kitab-ı Bahriye'nin yazarıdır." İdris Bostan, "Piri Reis," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.34, 2007, s.283.

<sup>55</sup> Arıkanlı, *a.g.e.*, s.69.

<sup>56</sup> Ali Haydar Alpagut, *Marmara'da Türkler*, Deniz Matbaası, İstanbul 1941, s.3-4.

<sup>57</sup> Şerafettin Turan, *Rodos'un Zaptından Malta Muharasasına*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1970, s.51.

<sup>58</sup> Önal, *a.g.e.*, s.61.

<sup>59</sup> Kâtip Çelebi, *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan (Tuhfetü'l- Kibâr Fi Esfâri'l-Bihâr)*, Kabalıcı Yayınevi, İstanbul, Aralık 2007, s.42.

<sup>60</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1931, s.315.

<sup>61</sup> "Barbaros Hayrettin Eceovalı Yakup adlı bir sipahinin oğludur. 1473'te doğduğu bilinmektedir. Asıl adı Hızır idi. İshak, Oruç, İlyas isimli 3 kardeşi vardı. Hayrettin ismi Kanuni Sultan Süleyman tarafından, Barbaros ismi Avrupalılar tarafından verilmiştir. Kardeşi İlyas ile Rodos'ta esir tutulmuş, İlyas ölmüş kendisi forsa kürekçisi olarak kullanılmış ancak bir yolunu bulup kaçmıştır. Daha sonra Oruç Reis ile Batı Akdeniz'de korsanlık yapmaya başlamıştır." Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.30.

Hayreddin Kasım 1533'te İstanbul'a gelmiştir.<sup>62</sup> Osmanlı'nın özellikle 16. yüzyıl denizciliğine baktığımızda korsanların devlet hizmetine girdiğini görürüz.<sup>63</sup>

XVII. yüzyıl'ın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti donanmayı güçlendirmek için kadirgadan kalyona geçişi başlatmıştır.<sup>64</sup> Aslında Osmanlı Devleti'nde ilk yelkenli gemi inşaatı XV. yüzyıl'a kadar inmektedir. Fatih Sultan Mehmet döneminde 3.000 tonluk kalyon yapılmış ancak denize indirildiğinde batmış ve bu başarısız deneme üzerine tekrar teşebbüs edilmemiştir. II. Bayezid, Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman dönemlerinde de Venedik tarzında kalyon inşa edilmiş ve yine başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bu başarısız denemeler yüzünden kalyon inşaatına ara verilmiş<sup>65</sup> ve XVII. yüzyıl'la birlikte kalyon inşaatının hız kazanması kadirga inşaatını durma noktasına getirmiştir.<sup>66</sup> Kalyonlar yelkenli ve kürekli olarak iki tip idi ve büyük savaş gemileri olarak kullanılmaktaydı. 1644 yılında 'burton' ismi ile kalyon kullanımına resmen başlandığı görülmüştür. 1650'de sayıları artırılarak devam etmiş ve 1682'de üç ambarlı kalyon inşaatına geçilmiştir.<sup>67</sup> Melek Ahmed Paşa'nın 1651'de 30 küsür gemi yaptırdığı ancak denize indirildiği sırada gemilerin yan yatmasıyla su alması derin bir üzüntüye sebep olmuştur. Bu dönem İngiliz elçi Thomas Bendysh Osmanlı'nın Hollanda cinsi on beş, yirmi aralığında gemi yaptırdığından bahsetmiştir.<sup>68</sup> Kalyon tipi gemiler kadirgalara benzetilerek yapılmış ancak bir kalyon inşaatı en az 3-4 kadirganın maliyetine neden olmuştur. Kalyonların kadirgalardan en büyük farkı yelkene ve uzun menzilli, büyük toplara sahip olmalarıdır. Büyük gemiler olduğu için yolcu kapasitesi 330 kişiye kadar çıkabilmiştir.<sup>69</sup> Kalyona geçişte ilk önemli gelişme Cezayir-i Garb (Tunus, Cezayir) ocaklarında başlamıştır.<sup>70</sup> Garb Ocaklarının denizcilik alanında gelişmesi bölgenin korsancılık ve denizcilik faaliyetlerinin ileri seviyede olmasından kaynaklıdır.

---

<sup>62</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Organizasyonu, Teşkilat ve Gemiler*, Küre Yayınları, İstanbul, Ekim 2007, s.18.

<sup>63</sup> Bu konu ile alakalı; "...Selim'in oğlu Süleyman'ın Cezayir kralı bulunan Barbaros lakabıyla maruf Hayreddin'i davetle amirallığe nasb ve tayininden evvel Türklerin gemicilikle ülfetleri pek azdı; yalnız başka gemicileri bulunmadığından korsanları istihdam edip bunların tecrübe ve maharetlerinden istifade ederlerdi." cümlesi durumu açıklamaktadır. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1988, s.492.

<sup>64</sup> Özen Tok, *Osmanlı Askeri Teşkilatı, Osmanlı Teşkilat Tarihi*, (Ed: Tufan Gündüz), Grafiker Yayınları, Ankara, Haziran 2017, s.193.

<sup>65</sup> Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme, III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014, s.20.

<sup>66</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, Mart 2015, s.197.

<sup>67</sup> Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1983, s.153.

<sup>68</sup> Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, Ocak 2011, s.25-26.

<sup>69</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, Mart 2015, s.198-199.

<sup>70</sup> İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Neşriyat, Ankara, Mart 2016, s.246.

Büyük donanmaya sahip olmaları sayesinde Cezayir zenginleşmiş ve bu donanma Osmanlı kaptan-ı deryasının kontrolünde olmuştur.<sup>71</sup>

XVII. Yüzyılın son çeyreğinde kalyonlar kaptanı Mezemorta Hüseyin ön plana çıkmıştır. Hüseyin Paşa Garp Ocaklarında eğitim görmüş bir deniz adamıdır. Mezemorta (İtalyanca=Yarı Ölü) ismi İspanyollarla girmiş olduğu bir savaşta ölü sanıldığı için kendisine verilmiştir.<sup>72</sup> Hüseyin Paşa'nın Cezayir doğumlu olduğu ve korsanlık yaptığı bilinmektedir. 1683 yılında Hüseyin Paşa'dan çekinen Cezayir dayısı Baba Hasan isimli kişi onu rehin olarak Fransızlara vermiş ancak Hüseyin Paşa kurtularak Baba Hasan'ı öldürmüş ve Cezayir Dayısı olmuştur. 1684'te ise Cezayir Beylerbeyliğine atanmıştır.<sup>73</sup> 24 Ocak 1691 yılında Rodos Sancakbeyliği ile kalyonlar kaptanı olmuştur. O dönem 10 tane olan kalyonların sayısını 20'ye kadar yükseltmiştir.<sup>74</sup> 1695 yılında Sakız'ın geri alınması sırasında yapmış olduğu başarılar ile kaptan-ı derya olmuştur.<sup>75</sup> Mezemorta Hüseyin Paşa 1701 Bahriye Kanunnamesini hazırlamıştır.<sup>76</sup> Kanunnameye göre;

1- Tersane de bulunan 27 adet kalyon 40 kalyona çıkarılacaktır.

2- Kaptan-ı derya, tüm donanma askerinin en rütbelisidir.

3- Derya beylerine salyanelerine göre, beşer altışar kat forsa, yüz altmışar nefer cenkci ve genç levendi bulunacak ve maiyetlerinde deniz meselelerinde bilgili kaptan ve reisler bulunacak.

4- Kaptan Paşa derya beylerinin faaliyetlerini kontrol ederek, kanunlara uymayanları önce uyaracak eğer uyarı dinlenmez ise gemileri ellerinden alınacak, kanunlara uymayanları cezalandırma yetkisi olduğu kadar başarılı olanlarda ödüllendirilecektir.

5- Kapudâne (birinci ferikamiral-oramiral), patrona (ferikamiral-tümamiral), riyale (liva amiral-tuğamiral) denizcilikte sadakatle hizmet edecek gerek bunlar gerekse kaptan-ı derya ve sair reisler ölüm, azli gerektiren cinayet ve ihanet gibi durumlar hariç görevlerinden alınmayacaktır.

<sup>71</sup> Atillâ Çetin, "Garp Ocakları" *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.13, 1996, s.383-384.

<sup>72</sup> İdris Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.29, 2004, s.524.

<sup>73</sup> Saffet Bey, *Mezemorta Hüseyin Paşa*, (Haz: Yavuz Senemoğlu), Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, Ankara 1994, s.5.

<sup>74</sup> Bostan, "a.g.m", s.525.

<sup>75</sup> Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, (Çev: Ahmet Maden, Sertaç Canpolat), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Ağustos 2018, s.173.

<sup>76</sup> Aydın, *a.g.e*, s.33.

6- Kaptan Paşa'nın değişmesi söz konusu ise mevki denizcilikten anlamayan şahıslara kesinlikle verilmeyecek ve Kapudâne-i hümayun kaptanı kim ise Kaptan Paşalık ona verilecek. Ondan açılan kapudâneliğe patrona, onun yerine riyale kaptanı gelecek ve böylece görev sırası bozulmayacaktır. Eğer denizden anlamayan bir şahıs Kapudâne bulunmakta ise Kaptan Paşalık patrona ve riyaleden hangisi uygun ise ona verilmek üzere sadrazama arz edilecektir.

7- Riyale kaptanlığı görevi boş kalınca, bütün reis ve kaptanlar Kaptan Paşanın huzurunda toplanarak bu vaziyete getirilecek şahsı tavsiye edecek. Bu seçmede kıdem ve ehliyet esas alınacak, şayet kıdemi ilerde olanın ehliyeti mevcut değilse en ehil kimse seçilerek bunun riyale yapılması hususu Kaptan Paşa tarafından sadrazama arz olunacak.

8- Kaptan Paşa, harp sırasında büyük kalyona binecek ve üç fener, üç bayrak asılacaktır. Paşa'nın kalyonu 'Baş Kapudâne' ismi ile anılacaktır.

9- Savaş yaralılarının istediği yerden emekliliği tahsis edilecektir.

10- Sair kalyonlardan birinin kaptanlığı herhangi bir şekilde boş kalacak olursa, Kapudâne-i Hümayun kalyonunun 'baş reisi' bulunan kimse açık kalyon kaptanlığına tayin edilecek ve diğer kalyonların reisleri de sırasına göre terfi ettirilecek. Reis gediklilerinden açılma olursa Kapudâne-i Hümayun ve sair kalyonlarda olan aylakçılardan (kalyonlarda istihdam edilmek ve muayyen müddet hizmet ettirilmek üzere toplanan ücretli asker) bilgili ve reisliğe uygun olan kişi o göreve getirilecektir.

11- Topçubashılık görevi boş kalırsa topçular kethüdası topçubası olacak ve topçu neferlerinden uygun olan kişi de topçu kethüdası yapılacaktır.

12- Donanma gedikli subaylığından bir görev açıkta kalırsa o gediğe en uygun ve yetenekli kişi getirilecek ve kalyonlardaki belirli olan asker sayısı azaltılmayacaktır.<sup>77</sup>

Sözü geçen kanunname Mezemorta Hüseyin Paşa vefat ettikten sonra Abdülfettah Paşa döneminde yayınlanmış<sup>78</sup> ve 1706, 1707 tarihlerinde çeşitli düzenlemeler yapılmıştır.<sup>79</sup>

Osmanlı Devleti'nin XVII. yüzyıl da izlediği politikayı Ömer Talip 1625'te şu sözlerle dile getirilmiştir; "*Şimdi Avrupalılar bütün dünyayı tanımayı öğrendiler, gemileri her yere*

<sup>77</sup> Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.4, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2011, s.2293-2294.

<sup>78</sup> Bostan, "a.g.m", s.525.

<sup>79</sup> Aydın, *a.g.e*, s.36.

*gönderiyorlar ve önemli limanları ele geçiriyorlar. Eskiden Hindistan, İndüs ve Çin malları Süveyş'e gelir ve Müslümanlar tarafından bütün dünyaya dağıtılırdı. Fakat şimdi bu mallar Portekiz, Felemenk ve İngiliz gemileriyle Frengistan'a taşınıyor ve oradan bütün dünyaya dağılıyor. Kendilerinin ihtiyaç duymadıkları şeyleri İstanbul'a ve diğer İslâm ülkelerine getiriyorlar ve fiyatının beş katına satıp çok para kazanıyorlar. Bu nedenle İslâm ülkelerinde altın ve gümüş azalmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu Yemen kıyılarını ve oradan geçen ticareti ele geçirmelidir. Aksi halde çok geçmeden, Avrupalılar İslâm ülkelerine hükmedeceklerdir.”<sup>80</sup>*

XVIII. Yüzyıl denizcilik alanında ıslahatların hız kazandığı bir dönem olmuştur. Bunun nedeni özellikle 1770 yılında Çeşme'de Osmanlı donanmasının yakılmasıdır.<sup>81</sup> Baron de Tott<sup>82</sup> yaşanan felaket nedeniyle ilk iş tophanenin ıslah edilerek yeni toplar dökülmesine başlamış ve Tophane işi için Fransa'dan yardımcı getirtmiştir.<sup>83</sup> Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın kurucusu olduğu ve Baron de Tott ile öğretmenlik yaptığı Bahriye Mühendishanesi 1773 yılında kurulmuştur. Mühendishanenin bir akademi olarak kullanıldığı, subay yetiştirmek amacıyla Avrupa'dan kitap ve malzeme getirildiği, haritaların kullanıldığı, Salı-Cuma günleri hariç haftanın 5 günü, günde 4 saat ders verildiği bilinmektedir.<sup>84</sup> Akademi, Türkiye'nin ilk deniz subay okulu olma özelliğine sahiptir ve ilk öğretmeni Seyyit Hasa Hoca'dır. Günümüzdeki Deniz Harp Okulunun temellerinin bu okulla atıldığı kabul edilmektedir.<sup>85</sup> 1784 yılında ise bu akademi, Sadrazam Halil Hamit Paşa ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın girişimleri ile Mühendishane-i Bahri-i Hümayun adını alarak genişletilmiştir.<sup>86</sup>

Cezayirli Gazi Hasan Paşa Osmanlı askeri inşaatları arasında en modern yapı olarak gösterilen Kasımpaşa Kalyoncu Kışlasını 1782 yılında yaptırmıştır. Kışla Barok Mimari özelliği ile dikkat çekmektedir. Kışlanın tamamlanmasından bir müddet sonra Venezuelalı General Francisco de Miranda'nın 3 Ağustos 1786 tarihinde kışlaya yaptığı ziyaret neticesinde kışlanın zevkle yapılarak, biçim, taksimat ve temizlik yönlerinden en iyi

---

<sup>80</sup> Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, (Çev: Metin Kıratlı), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1993, s.28.

<sup>81</sup> Tezel, *a.g.e.*, s.347.

<sup>82</sup> “XVIII. Yüzyılda Osmanlı ordusunda uzman olarak çalışan ve Türkiye hakkına bilgiler veren bir hâtırât yazar Macar asıllı Fransız subay ve diplomat.” Geza David, “Baron de Tott, François,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.5, 1992, s.83.

<sup>83</sup> Tezel, *a.g.e.*, s.347.

<sup>84</sup> Tezel, *a.g.e.*, s.348.

<sup>85</sup> Arıkanlı, *a.g.e.*, s.70.

<sup>86</sup> Tezel, *a.g.e.*, s.350.



kışlarına denk vaziyette olduğunu, dört köşe, üç kat ve avlunun ortasında yuvarlak bir cami olduğunu, bu caminin Türk zevkine göre boyanmış ve tertemiz olduğunu, mutfakların ve tuvaletlerin çok temiz tutulduğunu, İspanyolların Cezayir limanından uzaklaştırılışı ve Malta Muhasarası gibi olayların duvarlara yapılan freskler ile anlatıldığını ve Fransız subayı Mr. De St. Rémi'nin yaptırdığı “Gribeauval” kundağı üzerine kondurulmuş bir topun dikili olduğunu anlatmıştır.<sup>87</sup>

Fransız subay M. Bonneval, Osmanlı donanması hakkında 1784 tarihli bir rapor hazırlayarak Osmanlı donanmasının gemi kaptanlarının tecrübesiz olduğunu, donanma askerlerinin disiplinsiz ve yetersizliğini, inşa edilen gemilerin bakımlarının iyi yapılmadığından zamanla işe yaramaz hale geldiğini anlatmaktadır. Rapor kaptan-ı derya Küçük Hüseyin Paşa tarafından dikkate alınarak Fransa'dan beş kişilik bir grup getirilmiştir. Fransız grup ilk kalyon inşaatına 1785 yılında başlamıştır.<sup>88</sup>

Osmanlı tahtına 7 Nisan 1789 yılında III. Selim çıkmıştır.<sup>89</sup> Sultan Selim döneminde yapılan tüm ıslahat gelişmeleri “yeni bir düzen vermek” anlamına gelen Nizâm-ı Cedid ismi ile meydana getirilmiştir.<sup>90</sup> Padişah, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durumu tespit etmek ve o şekilde ilerlemek için devlet erkânından güvendiği isimlere layiha hazırlatmıştır.<sup>91</sup> Layihalar ışığında birçok alanda olduğu gibi donanma ve denizcilik alanında da ıslahatlar yapılmıştır. Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın donanmayı ıslahıyla beraber gemi sayısı 90'na ulaşmıştır. Sultan Selim, kaptan-ı derya olarak Küçük Hüseyin Paşa'yı göreve getirmiştir.<sup>92</sup> Küçük Hüseyin Paşa bir kanunname hazırlamış<sup>93</sup> ve seferden dönüşte gemi mürettebatının memleketlerine gönderilmesi usulü kaldırılarak bu kişilerin kış aylarında da tersanede kalıp eğitimlerinin devamının sağlanması, donanma kaptanlarının göreve en uygun şekilde belirlenmesi, herhangi bir suçu olmayanların rütbelerinin indirilmesinin önlenmesi, marangozların donanma gediklileri arasına alınıp usta-işçi sınıfı meydana getirilmesi,

---

<sup>87</sup> Ali Fuat Örenç, “Kasımpaşa Kalyoncu Kışlası,” Feridun Emecen, Ali Akyıldız, Emrah Safa Gürkan, “Osmanlı İstanbulu”, *V. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildirileri*, 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2018, s.451-463.

<sup>88</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Hatıra Sayısı, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1994, s.178-179.

<sup>89</sup> Kemal Beydilli, “Selim III,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.36, 2009, s.420-421.

<sup>90</sup> Kemal Beydilli, “Nizâm-ı Cedid,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.33, 2007, s.175.

<sup>91</sup> Necdet Hayta, Uğur Ünal, *Osmanlı Devleti'nde Yenileşme Hareketleri (XVII. Yüzyıl Başlarından Yıkılışa Kadar)*, Gazi Kitapevi, Ekim 2014, s.72-73.

<sup>92</sup> Gültekin Yıldız, Tuğçe İnceoğlu, *Dünya Savaş Tarihi, Osmanlı Askeri Tarihi, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, Timaş Yayınları, İstanbul, Haziran 2013, s.129.

<sup>93</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C.V, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2017, s.67.

kalyonların büyük ve küçük olarak ayrılması kabul edilmiştir.<sup>94</sup> Kanunnamenin yanı sıra, yabancı devletlere de ihtiyaç olduğunu bilen Hüseyin Paşa, donanmanın ıslahı için Fransa'dan Jacques Balthazard le Brun başkanlığında bir heyet getirtmiştir.<sup>95</sup> Fransız gemi ustası Brun donanma ricalinde ehil kişilerin bulunması için açılan okulda bizzat öğretmenlik yapmış ve 1793-1796 yılları arasında tam 23 farklı tip gemi inşa etmiştir.<sup>96</sup> Gemiler arasında 9 kalyon, 8 firkateyn, 6 korvet bulunmaktadır ve hepsinde Brun'un imzası vardır.<sup>97</sup>

Le Brun, Osmanlı gemi inşaatında yeni bir metot uygulamış ve gemilerin ilk önce kızaklarla, daha sonra denize indirilerek inşasını 1795'te Arslan-ı Bahri gemisi ile göstermiştir. Çünkü daha önce yapılan gemiler denize indirilirken parçalanmış ve mürettebat zarar görmüştür. Le Brun'un inşasına yardımcı olduğu gemiler; Selimiye kalyonu, Selâbetnuma korveti, Mesken-i Gazi firkateyni, Bâdî-i Nusret kalyonu, Tâvus-ı Bahrî firkateyni ve Bedr-i Zafer firkateynidir. Osmanlı Devleti'nin en büyük savaş gemisi olan Selimiye Kalyonu'nun uzunluğu 51 metre, üç ambarlı, 122 top kapasiteli ve 1200 kişiliktir.<sup>98</sup>

Sultan Selim döneminde bahriyeliler için bir tıp okulu ve sağlık örgütü kurulmuştur.<sup>99</sup> Tersane-i Âmire'de inşa edilen gemilere ek olarak, Gemlik, Çanakkale, Karadeniz Ereğlisi, Sinop, Bartın, Amasra, Sohum, Misivri, Bodrum, Rodos, Midilli, Sisam, Limni, Kıbrıs, Kemer, Burhaniye, Çingene İskelesi Tezgâhı, Kalas ve Silistre'de gemi inşaatına devam edilmiştir. Haliç'te 2, Hasköy'de 2, Ayvansaray'da 2 olmak üzere yeni gemi tezgâhları faaliyete geçirilmiş ve Haliç'teki 3 no'lu havuza kuru havuz eklenmiştir. Kuru havuzun yapılması ve gemilerin suya değen parçalarının bakır ile kaplanması usulü inşa edilen gemilerin 40-45 yıl ömürlü olmalarını sağlamıştır.<sup>100</sup>

Sultan Selim döneminde General Sebastiyani Osmanlı Devleti'ne yapmış olduğu ziyaret neticesinde Napolyon Bonapart'a, Osmanlıların 27 büyük harp gemisinin olduğunu, üçü üç anbarlı ve yirmi kadar feragatten oluştuğunu, bu filonun Avrupa'nın mevcut filolarının en güzeli olduğunu, onu inşa edenlerin ise Le Brun ve Benois olduğunu söylemiştir.<sup>101</sup>

<sup>94</sup> Nejat Göyünç, "Hüseyin Paşa, Küçük," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.19, 1999, s.7.

<sup>95</sup> Göyünç, "a.g.m", s.7.

<sup>96</sup> Selman Soydemir, *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18. Ve 19. Yüzyıllar)*, (İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007, s.2.

<sup>97</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)*, s.180.

<sup>98</sup> Yıldız, İnceoğlu, *a.g.e*, s.132.

<sup>99</sup> Hayta, Ünal, *a.g.e*, s.79.

<sup>100</sup> Yıldız, *a.g.e*, s.130.

<sup>101</sup> Enver Ziya Karal, "Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar," *Tarih Vesikaları Dergisi*, C.1, S.3, 1941, s.205.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1- XIX. Yüzyıl Osmanlı Denizciliği

Osmanlı Devleti'nin XIX. Yüzyıl'daki donanma modernizasyonunun amacı mevcut toprakları, adaları ve sahillerini korumaktır. On yedinci ve on sekizinci yüzyıllara nazaran on dokuzuncu yüzyıl yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçiş süreci açısından büyük önem taşımaktadır. Osmanlı Devleti kendi donanmasında çeşitli yeniliklerle çağa ayak uydurmaya çalışırken, İngiliz donanması, on sekizinci yüzyılın sonunda Fransa ve Almanya'ya karşı denizlerde kazandığı başarılı savaşlar ile dünyanın en güçlü donanması konumuna yükselmiştir. Fransız donanması, Napolyon döneminde denizlerde ciddi kayıplar verdiği için İngiliz donanmasının yarısından daha az duruma düşmüştür. Rus donanması dünyanın üçüncü sırasında yer almasına rağmen Napolyon savaşları döneminde elindeki gemi gücünü kaybetmiştir. Amerikan donanması ise İngiltere tarafından yok edilmiştir.<sup>102</sup>

Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkması ve yayılması ile demiryolu, telgraf, demir gövdeli binalar yapılmaya başlanmıştır. Denizcilik açısından en önemli sonucu ise, buharlı gemilerin yapılışı olmuştur.<sup>103</sup> Buharlı gemiler kömürle çalışabilen makinelerle yapılıyor ve artık yelken, kürek kullanılmıyordu.<sup>104</sup> Buharlı gemilerin öncüsü İngiltere, 1812 yılında ilk buharlı gemisini inşa ederek<sup>105</sup> Manş Denizi'ni 22 günde geçmeyi başarmıştır.<sup>106</sup>

XVIII. Yüzyıl'ın son çeyreği ile XIX. Yüzyıl'ın ilk çeyreğinde Osmanlı Devleti Akdeniz'de hala egemenliğini korumaktadır. Ufak tefek kayıplar vermesine rağmen özellikle II. Mahmud döneminde denizcilik faaliyetlerine önem verilmesi İngiltere ve Fransa karşısında Osmanlı'nın gücünü devam ettirmiştir.<sup>107</sup> 1797-1800 yılları arasında Sultan Selim, kaptan-ı derya Küçük Hüseyin Paşa'ya büyük bir havuz inşaatı için onay vermiştir. İsveçli mühendis Rhodes başkanlığında ve Fransa'dan gelen mühendislerin yardımıyla havuz inşaatı çalışmaları 4 Şubat 1797 tarihinde başlamıştır. Havuz inşaatının zorunla hale gelmesinin nedeni yapılan gemilerin denize indirilmesi sırasında çökmesi ve diğer devletlerin gemilerinin en az 45 yıl dayanabildiği ancak Osmanlı'nın gemilerinin yaklaşık 15 yıl dayanabilmesinden kaynaklıydı.

---

<sup>102</sup> Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharluya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2017, s.22-26.

<sup>103</sup> Düzcü, *a.g.e.*, s.29.

<sup>104</sup> Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2006, s.11.

<sup>105</sup> Düzcü, *a.g.e.*, s.35.

<sup>106</sup> Davut Hut, *Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı*, (Ed: Vahdettin Engin, Ahmet Uçar), *Osmanlı'da Ulaşım, Kara, Deniz, Raylı*, Çamlıca Basın Yayın, İstanbul 2011, s.71.

<sup>107</sup> Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası, Eğitim Dizisi-2, Türkiye Denizciler Sendikası Genel Başkanlığı Yayını, İstanbul 1986, s.33-34.

Yapılan çalışmalar sonucu büyük havuz inşaatı Mayıs 1800 tarihinde tamamlanmıştır.<sup>108</sup> 1801 yılında Osmanlı donanmasında 12 muhbire ve 15 firkateynin yanında inşaatı devam eden gemilerde bulunmaktadır.<sup>109</sup>

Osmanlı Devleti'nde tamamlanan geminin denize indirilmesi sırasında merasim düzenlenmesi gelenek haline getirilmiştir. 1802 yılında üç ambarlı bir kalyonun denize indirilişi sırasında Sultan Selim gösterilerle karşılanmış ve Şeyhülislam'ın dualarıyla kalyon denize indirilerek ismi verilmiştir. Şenlikler bittikten sonra Padişah tarafından hil'at verilmiştir.<sup>110</sup> Hil'at, XVIII. Yüzyıl'da 27 kişiye verilirken, XIX. Yüzyıl'da bu sayı 23 olarak tespit edilmiştir.<sup>111</sup>

Osmanlı 1804 tarihli “Nizâm-ı Donanma-yı Hümâyûn” kanunnamesi'nde<sup>112</sup> Kaptan Paşa'nın yetkilerine, donanmada bulunan ast ve üst rütbeli subayların görevlerine, alacakları maaşların tutarına, gemilerde mevcut subay, gedikli ve er sayısı ile bunların alacakları nişan ve kıyafetlerine, bahriye mektebinde görevli hoca, halife ve talebelerin sayısı ve alacakları maaşlara, donanmada görevli personelin emeklilik meselelere yer verilmiştir.<sup>113</sup> Kanunname çalışmaları ile Bahriye Hazinesi ve Tersane Emaneti kaldırılarak donanma için yeni vergiler ilave edilmiş ve Umûr-ı Bahriye Nezâreti kurulmuştur.<sup>114</sup> 1805 yılında ise mevcut Tersane Mühendishânesinde bazı düzenlemeler yapılmıştır. Öğrencilerin ‘mühendis’ unvanı almasına, sayılarının 35 kişiye yükseltilmesine, ders veren hocalarının iki katına çıkarılmasına ve yanlarına ‘halife’ isimli yardımcı alabilmelerine karar verilmiştir. İlerleyen süreçte gemi inşa eden öğrencilerin sayısı 20 kişiye çıkarılırken, mühendishâne öğrencilerinin sayısı eskisi gibi 30'a indirilmiştir.<sup>115</sup>

Sultan Selim Osmanlı tahtından indirilmeden çok kısa süre önce Rusya, Eflak ve Boğdan'ı savaş ilanı yapmadan işgal etmiştir. İngiltere bu durumu kendi fırsatına çevirmek maksadı ile Osmanlı Devleti'ne bir elçi göndererek; *Fransa ile münasebetlerinin kesilmesini,*

<sup>108</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri, Tersâne'de Büyük Havuz İnşası (1794-1800)*, 150.Yılında Tanzimat'tan ayırıbasım, TTK Basımevi, Ankara 1992, s.71-79.

<sup>109</sup> Elif Süreyya Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri*, Doğu Kitapevi, İstanbul, Ekim 2010, s.140.

<sup>110</sup> “Sadrazam'a serasker kürk ve üstlüğü, Şeyhülislam'a ferve, Tersâne Emini'ne samur verilmiştir.” Şakir Batmaz, *Bilinmeyen Yönleriyle (19.Yüzyıl) Osmanlı Bahriyesi*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul 2010, s.17.

<sup>111</sup> Şakir Batmaz, *Bilinmeyen Yönleriyle (19.Yüzyıl) Osmanlı Bahriyesi*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul 2010, s.17-19.

<sup>112</sup> Hayta, Ünal, *a.g.e.*, s.79.

<sup>113</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.65-66.

<sup>114</sup> Erdoğan Oran, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, (Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2012, s.46.

<sup>115</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988, s.509.

*Türk donanmasını ve Çanakkale istihkâmlarının kendisine teslimini, Eflak ve Boğdan'ın da Rusya'ya bırakılmasını* istemiştir. Osmanlı Devleti, İngiliz elçisinin söylediklerini kabul etmeyerek bir İngiliz saldırısına karşılık Çanakkale boğazının kontrol edilmesini ve rapor sunulmasını istemiştir. Rapora göre, Osmanlı'nın boğaza belli sayıda top muhafaza etmesi ve en az 12 gemili bir filoyu açıkta bekletmesi gerekmektedir. Ancak bazı devlet adamları, *İngilizlerin Boğaza taarruz için ne arzu ve ne de cesaretleri var* demişler ve *böyle bir masrafın padişahın parasının boş yere harcanmak olduğunu* belirtmiştir.<sup>116</sup> Amiral Dakvort ve Amiral Sidney Smith komutanlığında<sup>117</sup> 17 Şubat 1807'de Çanakkale Boğazında görülen İngiliz donanması<sup>118</sup> Kapak ismi verilen 8 gemi, 2 firkateyn, 2 korvet ve 2 kalyondan meydana gelmiştir. Osmanlı devlet adamları boğazdan giren bu kuvvetin çekilmesini istemiş fakat İngiliz elçisi bu teklifi kabul etmemiştir. Fransız elçisi Sebastiyani ise Sultan Selim ve devlet adamlarıyla yapmış olduğu müzakere sonucunda İngiliz donanmasının gelişinin bir saldırı olarak görülmemesini, sakin kalınması gerektiğini vurgulamıştır. Osmanlı Devleti İngiliz donanmasının çekilmemesi üzerine hızlı bir şekilde karşı atağa geçerek askeri önlemler almış ve 1 Mart 1807'de İngiliz donanması Çanakkale Boğazı'ndan çıkarken gemileri zarar görmüştür.<sup>119</sup> Rusya'nın tekrar saldırı teklifi üzerine İngiliz amiral; *"İngilizlerin muvaffak olamadıkları yerde başkaları muvaffak olamaz."* demiştir.<sup>120</sup>

II. Mahmud 28 Temmuz 1808'de Osmanlı tahtına çıkmıştır.<sup>121</sup> 1800 yılında tamamlanan büyük havuz yenilenerek, yeni bir havuzun yapılmasına karar verilmiş ve Havz-ı Cedid ismi verilen yeni havuz 31 Mart 1826'da tamamlanmıştır.<sup>122</sup>

Mühendishane-i Bahri-i binası 1821 Kasımpaşa yangını ile yanmış ve okul mecburi olarak 1822 yılında Parmakkapı semtindeki Bıçkı Mağazası'na taşınmıştır. Ancak binanın eğitim-öğretim açısından yetersizliği hem öğretmenlere hem de öğrencilere verilen maaşların düşük olması sorunlara yol açmıştır. Bu durum Meclis-i Vükelâ'da görüşülmüş ve 1824

<sup>116</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C.V, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2017, s.51-52.

<sup>117</sup> Midhat Sertoğlu, *Mufasssal Osmanlı Tarihi*, C.5, Türk Tarih Kurumu, 2011, s.2809.

<sup>118</sup>“İngiliz donanmasının Çanakkale sularında görülmesi hakkında Haydar Çoruh, Rusya'nın Balkanlar ve Yedi Ada üzerinde girişimleri neticesinde Osmanlı Devleti'nin Fransa ile olan iş birliği ve bu iş birliğiyle Rusya'ya savaş açmasını neden gösterir. Çünkü Osmanlı ve Fransa yakınlaşması İngiltere'nin çıkarlarına ters düşmektedir. Çoruh, İngiltere donanmasının Çanakkale sularına giriş tarihi olarak 19 Şubat 1807'yi işaret eder ve geri çekiliş tarihini 2 Mart 1807 olarak verir.” Haydar Çoruh, *Sultan İkinci Mahmud Döneminde Kıbrıs (1808-1839)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2017, s.22.

<sup>119</sup> Sertoğlu, *a.g.e.*, s.2807-2809.

<sup>120</sup> Olgaç, *a.g.e.*, s.75.

<sup>121</sup> Kemal Beydilli, “Mahmud II,,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.27, 2003, s.352.

<sup>122</sup> Sancar, *a.g.t.*, s.191.

yılında ıslahat çalışmaları başlatılmıştır.<sup>123</sup> Diğer taraftan Tersâne’de çalışan Müslüman ve Gayrimüslimlerin çalışma saatleri mevsimlere göre düzenlenmiştir. Mart-Ekim aylarında sabah 07:30’dan akşam 16:30’a kadar çalışırken, Nisan-Eylül aylarında sabah 07:00, akşam 17:00, Kasım-Şubat aylarında sabah 08:00 akşam 16:00 olarak belirlenmiştir.<sup>124</sup>

## 2- Navarin Olayı (30 Ekim 1827)

1812 yılında Mora bölgesi Tepedenli Ali Paşa’nın oğlu Veli Paşa’nın kontrolü altındadır.<sup>125</sup> O sırada Rusya ile yapılan savaş için desteğe giden Veli Paşa henüz bölgeye dönmeden Rum ahali Paşa’nın kendilerine eziyet ettiğini ileri sürdükleri mektupları Osmanlı Devleti’ne ulaştırmıştır. Veli Paşa, Yenişehir bölgesine çekilirken<sup>126</sup> Yusuf Paşa Mora’daki durumu öğrenmek amacıyla bölgeye gönderilmiştir.<sup>127</sup> Mora bölgesinde çoğunlukta bulunan Rumlar çıkarlarına ters düşen Veli Paşa’yı azlettirmek istemiş ve Paşa hakkında Osmanlı Devleti’nden mal kaçırdığı, rüşvet yediği gibi dedikodular çıkarmışlardır.<sup>128</sup> II. Mahmud bu dedikodulara bir son vermek adına Veli Paşa’yı Tırhala’ya gönderirken,<sup>129</sup> Yanya Valisi Tepedenli Ali Paşa’yı görevden almıştır.<sup>130</sup> Halet Efendi’nin çevirmiş olduğu entrikalarla Tepedenli Ali Paşa 23 Mart 1820’de<sup>131</sup> isyan etmiştir. Onun isyanı üzerine Mora Yarımadası’nda bulunan Osmanlı kuvvetleri Ali Paşa’nın üzerine gönderilmiştir. Mora Yarımadası’nın askeri yönden boşaltılması Mora’da büyük bir isyanın başlamasına neden olmuştur. Bu isyanın yine Halet Efendi’nin entrikalarıyla büyüklüğü Osmanlı Devleti tarafından anlaşılammış, bunun üzerine isyan başarılı olmuş ve Mora Yarımadası’nda tarihin en büyük Türk katliamı yapılmıştır.<sup>132</sup> Bu nedenle Osmanlı Devleti büyüyen Mora İsyanı’na karşılık isyanı bastırması için Mısır Valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa’dan yardım istemiş,<sup>133</sup> o sırada oğlu İbrahim için Mora Valiliği ve Kaptan-ı deryalık hizmetlerini isteyen Mehmed Ali’nin sadece Mora Valiliği kabul edilmiş ve 1 Nisan 1824 senesinde oğlu İbrahim, Mora

<sup>123</sup> Hayati Tezel, “Deniz Harp Okulumuz,” *Silâhlı Kuvvetler Dergisi*, C.92, S.247, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, Eylül 1973, s.96-97.

<sup>124</sup> Batmaz, *a.g.e.*, s.22.

<sup>125</sup> Süheyla Yenidünya, *Mehmet Sait Hâlet Efendi Hayatı İdari ve Siyasi Faaliyetleri (1760-1822)*, (İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2008, s.239.

<sup>126</sup> Şânî-zâde Mehmed ‘Atâ’ullah Efendi, *Şânî-zâde Târîhi (1223-1237/1808-1821)*, C.I, (Haz: Ziya Yılmaz), Çamlıca Yayınları, İstanbul, 2008, s.535.

<sup>127</sup> Yenidünya, *a.g.t.*, s.239.

<sup>128</sup> Şânî-zâde Mehmed ‘Atâ’ullah Efendi, *a.g.e.*, s.535.

<sup>129</sup> Yenidünya, *a.g.t.*, s.240.

<sup>130</sup> Kemal Beydilli, “Tepedenli Ali Paşa,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.40, 2011, s.478.

<sup>131</sup> Ali Fuat Öreç, “1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması,” *Tarih Dergisi*, S.46, İstanbul 2009, s.39.

<sup>132</sup> Hakkı Dursun Yıldız, *Doğuştan Günümüze İslâm Tarihi*, C.11, Çağ Yayınları, İstanbul 1993, s.366-368.

<sup>133</sup> Aksun, *a.g.e.*, s.171.

Valiliğine getirilmiştir.<sup>134</sup> İbrahim Paşa, 196 harp gemisi, 30.000 asker<sup>135</sup> ve 150 top yüklü 400 ticaret gemisiyle<sup>136</sup> önce Misoling'i, daha sonra Atina'yı ele geçirmiştir.<sup>137</sup>

I. Nikola 1825'te Rus tahtına geçmiş ve mevcut tehlike olan Mehmed Ali Paşa'nın kesinlikle Akdeniz'de olmasını istememiştir.<sup>138</sup> Rusya'nın meseleye dâhil olmasıyla iki tarafın bir antlaşma imzalamasına karar verilmiş ve 7 Ekim 1827 tarihli Akkirman Antlaşması'nda Sırbistan'ın iç işlerinde bağımsız olmasına karar verilirken, Balkan bölgesinde bulunan Rus nüfuzu kabul edilmiştir.<sup>139</sup>

Akkirman Antlaşması ile Sırbistan'ın ayrıcalık kazanması Rusya ve İngiltere'yi harekete geçirmiş, St. Petersburg'da yapılan görüşmeler neticesinde 4 Nisan 1826'da Londra Protokolü imzalanmıştır. Protokol'e göre; Yunanistan'ın Osmanlı'ya sadece vergi ödeyen özerk bir prenslik olması öngörülmüştür.<sup>140</sup> Osmanlı Devleti bu protokole karşı çıkarak bir beyanname sunmuş ve II. Mahmud'un bağımsız bir hükümdar olduğunu, Rumların meşru hükümdarlarına karşı asi olduklarını ve bir imparatorun 'bir avuç haydutla' elbette anlaşma yapmayacağını vurgulamıştır.<sup>141</sup> Osmanlı Devleti'nin protokolü kabul etmemesi üzerine Rusya, İngiltere ve Fransa Mart 1827'de Londra'da yeni bir anlaşma için müzakereye başlayarak, 6 Temmuz 1827'de Londra Protokolü'nü imzalamış ve Yunan Prensiğinin kurulmasını resmen onaylamışlardır. Protokolün gizli maddesine göre, Osmanlı Devleti bu anlaşmayı kabul etmezse müttefik donanma Mısır-Osmanlı donanmalarının bağlantılarını kesecek, Mora'ya Osmanlı'nın müdahale etmesine engel olunacak ve Mora bağımsız bir yer haline getirilerek konsolos atayacaklardı.<sup>142</sup>

Mısır kuvvetlerinin başında bulunan Muharrem Bey 100 muharebe ve 50 zahire gemisiyle 9 Eylül 1827'de 35 gemiden meydana gelen Osmanlı donanmasına katılmak için Navarin'e<sup>143</sup> gitmiştir. İngiliz donanması 14, müttefik donanma 22 gemi ile Navarin dışında beklemeye başlamış ve Osmanlı donanmasının bölgeden ayrıldığı anda ateş açılacağını

<sup>134</sup> İsmail Hâmi Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.4, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1972, s.108.

<sup>135</sup> Aksun, *a.g.e.*, s.171.

<sup>136</sup> Muhammed Hanefi Kutluoğlu, "Kavalalı Mehmed Ali Paşa," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.25, 2002, s.63.

<sup>137</sup> Düzcü, *a.g.e.*, s.50.

<sup>138</sup> Örenç, "a.g.m", s.45.

<sup>139</sup> Mustafa L. Bilge, "Akkirman," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.2, 1989, s.270.

<sup>140</sup> Örenç, "a.g.m", s.45.

<sup>141</sup> Sertoğlu, *a.g.e.*, s.2905.

<sup>142</sup> Örenç, "a.g.m", s.47.

<sup>143</sup> "Navarin, Yunanistan'ın Mora yarımadasında bulunan kale, şehir ve limandır. Bugünkü adı Neokastro'dur. Osmanlı kaynaklarında bu bölge Anavarin-i Atik ve Anavarin-i Cedid isimleriyle bilinmektedir. İlk önceleri Roma egemenliğindeyken VI. Yüzyıldan sonra Avarlar hâkimiyetiyle ön plana çıkmıştır. II. Bayezid döneminde bir ara Osmanlı'nın egemenliğine geçen bölge tekrar Venedik'e teslim edilmiş ve Kemal Reis döneminde yeniden ele geçirilerek uzun yıllar Osmanlı'nın en güvenli limanlarından biri olmuştur." İdris Bostan, "Navarin," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.32, 2006, s.441.

bildirmişlerdir. Muharrem Bey emrindeki gemiler haricinde İstanbul tersanesinde tamamlanan 45 gemi ile Mayıs 1827’de Navarin’e takviye de bulunmuştur. İbrahim Paşa bu durum karşısında eğer limandan ayrılıp Çamlıca ve Suluca’ya saldırırlarsa kendi donanmalarının yok edileceğini söylemiştir. Çünkü o sırada hazırlanan rapora göre, Osmanlı’nın 3 kalyona sahip olduğu ve bir tanesinin kullanılamayacak vaziyette olduğu ve müttefik donanmanın üstün çıkacağı bildirilmiştir. Navarin Limanı’nda bulunan Osmanlı kuvvetleri 3 kalyon, 15 firkateyn, 16 korvet, 4 brik, 5 ateş gemisi ve gemilerinde toplam 266 top gücünden meydana gelirken, Mısır kuvvetleri 48 toplu 4 firkateyn, 22 toplu 14 korvet, 10 toplu 5 brik ve 5 ateş gemisinden meydana gelmiştir. İngiliz donanması 3 kalyon, 2 firkateyn, 1 korvet ve 400 top, Fransız donanması 3 kalyon, 2 firkateyn, 2 korvet ve 374 top, Rus donanması 4 kalyon, 1 firkateyn, 2 korvet ve 240 top gücü ile müttefik donanmayı oluşturmuşlardır.<sup>144</sup>

İbrahim Paşa’nın asker yüklü 32 gemiyi Navarin Limanı’ndan çıkarması üzerine Fransız Amiral Navarin’e gelerek İbrahim Paşa ile görüşmüştür. Bu görüşme sırasında Çengeloğlu Tahir Paşa buldukları yerden uzaklaştırılmıştır. İbrahim Paşa, Fransız elçisine; Türklerin onun en küçük hareketini bile göz hapsinde tuttuklarını belirtmiştir. Fransız Amiral müttefik kuvvetlerin aldığı kararları İbrahim Paşa’ya ileterek olası bir savaş halinde kazanmalarının mümkün olmadığını söylemiştir. İbrahim Paşa, Hidraya saldırı düzenlemek için her şeyi hazırladığı sırada İngiliz, Fransız ve Rus donanmalarının birleştiğini ve takviye kuvvet gerektiğini İstanbul’a ve Mısır’a bildirmek zorundadır. Fransız elçisi İbrahim Paşa ile olan görüşmesi bitince Fransız bahriyesine, Tahir Paşa’nın görüşme sırasında uzaklaştırıldığı için çok sinirlenerek kendi gemisine çekildiğini ve bir daha oradan çıkmak istemediğini bildirmiş, İbrahim Paşa’nın bu hadiseden kendisini haberdar etmek için hususi tercümanını gönderdiğini, Navarin limanına giren yüz parça geminin oradan hiçbir zaman çıkamayacağını ve İbrahim Paşa’nın yeni haberler gelinceye kadar bekleyeceğini yazmıştır. Bu görüşmeden kısa süre sonra 25 Eylül 1827’de Fransız ve İngiliz Amiralleri İbrahim Paşa’ya bir ziyaret düzenleyerek Türk filosuna karşı olan planlarını anlatmışlar ve Paşa, İstanbul’ ve Mısır’a haber yolladığını, oradan haber alınca kadar mevcut filonun Navarinden ayrılmayacağına dair söz vermiştir. İbrahim Paşa 30 Eylül 1827’de bir toplantı düzenlemiş<sup>145</sup> ve toplantıya katılan tüm komutanlar Babıali’den haber gelmeden adım atılmaması gerektiğine karar vermiştir. Üstelik mevcut donanmaya tam olarak güvenilmemektedir.<sup>146</sup> İbrahim Paşa

---

<sup>144</sup> Düzcü, *a.g.e.*, s.52-53.

<sup>145</sup> Fevzi Kurtoğlu, *Yunan İstiklâl Harbi ve Navarin Muharebesi (Çengeloğlu Tahir Paşa)*, C.2, Deniz Basımevi, 1944, s.167-168.

<sup>146</sup> Örenç, “a.g.m”, s.54.



Osmanlı'ya durum ile ilgili bir rapor sunmuştur. Osmanlı şu cevabı vermiştir; “*Navarin limanı boğazını güzelce muhafaza ile mersumların ayak patırtılarına nıgah etmeyerek icab eden gemilerle hareket ve Frenk Donanmasından fiili mümanaat görüldüğünde misliyle karşılıkta bulunulması.*”<sup>147</sup>

İngiltere, Fransa ve Rusya'nın başında bulunan müttefik donanma komutanı Sir Edward Codrington 18 Ekim günü Rus fırkateynlerinin Türk gemilerini işgal edebileceği emrini vermiştir. Müttefik donanma bu emri alır almaz Navarin limanına gelmişlerdir. İbrahim Paşa bu duruma bir son vermek için müttefik donanmaya bir haber yollamış ve geri çekilmelerini istemiştir. Codrington ise, müttefik donanma saldırdığında Türk donanmasının yok edileceğini söylemiştir.<sup>148</sup> Nitekim Rus, İngiliz ve Fransız gemileri 20 Ekim 1827 günü saat 14.20'de top atışına başlamış, yaklaşık 3,5 saatlik bir çarpışma ile Osmanlı donanması yok edilmiştir. Fransız Amiral Dorinyi, Osmanlı donanmasından geriye sadece 20 kadar korvet ve brik kaldığını ve terk edildiklerini belirtmiştir.<sup>149</sup> Osmanlı Donanması'na ait 52 gemi yok edilirken, 6000 denizci şehit edilmiş,<sup>150</sup> ve kurtulan bazı gemiler düşman filosunun eline geçmemesi için yakılmıştır.<sup>151</sup> Reisülküttab Pertev Efendi, İngiliz, Fransız ve Rus elçileri ile irtibat kurarak savaş tazminatı talep etmiş ancak bu talep kabul edilmemiştir.<sup>152</sup>

Osmanlı Donanması'nın yakılması ile Avrupa için en büyük tehlikelerden biri Rusya olmuştur. Çünkü Rusya, Akdeniz ve Boğazlara hâkim olabilecek güce yaklaşmıştır.<sup>153</sup> Diğer taraftan Navarin Olayı, yelkenli gemiler açısından son savaş olmuştur. Çünkü Avrupa XIX. Yüzyıl'da buharlı gemiler çağına girmiştir.<sup>154</sup>

---

<sup>147</sup> Ersan Baş, *Türk Deniz Harp Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar, Çeşme, Navarin, Sinop Baskınları ve Sonuçları*, Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basımevi, İstanbul, Haziran 2007, s.139.

<sup>148</sup> Baş, *a.g.e.*, s.140-141.

<sup>149</sup> Kurtoğlu, *a.g.e.*, s.181-185.

<sup>150</sup> İdris Bostan, “Navarin,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.32, 2006, s.442.

<sup>151</sup> Öreñç, “*a.g.m*”, s.59.

<sup>152</sup> Yılmaz Öztuna, *II. Mahmud*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1989, s.91.

<sup>153</sup> Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası, 1986, s.14-15.

<sup>154</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.15.

### 3- Navarin Olayı'ndan Sonra Osmanlı Donanmasının Yeniden Oluşturulması

Navarin'de yaşanan felaketten sonra yapılan ilk faaliyet, donanmanın en önemli ihtiyaçlarından olan ip, halat vb. malzemelerin temini için 1827 yılında 'Eyüp İplikhanesi-Riştehanesi' yapılmıştır.<sup>155</sup>

İzzet Mehmed Paşa'nın kaptan-ı derya olduğu dönem Navarin Olayı yaşanmış<sup>156</sup> ve Paşa, donanmadaki kayıpları telafi edebilmek için İngiltere ile bağlantı kurarak buharlı gemi satın almaya karar vermiştir.<sup>157</sup> Osmanlı'nın bu kararından daha önce, Kavalalı Mehmed Ali Paşa iki adet buharlı gemi satın almıştır. Kavalalı bu iki gemiden birini İngiltere'den almış ancak diğerinin nereden satın alındığı tam olarak bilinmemektedir. İzzet Mehmed Paşa, 1828 yılında İngiliz tüccar Black'in İzmir'deki buharlı gemisi Swift'i<sup>158</sup> 350 bin kuruş'a satın alarak<sup>159</sup> 20 Mayıs 1828'de II. Mahmud'a takdim etmiştir. Swift ile İstanbul'a gelen İngiliz Seyyah Charles Mac Farlane; İstanbul'un sahilleri boyunca çok ciddi bir kalabalık toplanarak kendi ülkelerinde ilk kez gördükleri buharlı gemiyi şaşkınlıkla izlediklerini, Karadeniz'den büyük bir akıntı gelmesine ve denizin müthiş dalgalı olmasına rağmen Swift'in süratli bir şekilde yol almasını birkaç kişinin silahlarını bırakarak selamladıklarını, atlı askerlerin geminin nereye gideceğini görmek için takip ettiğini, cahil topçuların Swift'i bir ateş gemisi sandıkları için ateş açmaya kalktıklarını söylemiştir.<sup>160</sup> Sultan Mahmud Şubat 1829'da geminin kaptanı Mister Kelly ile Tekirdağ'a seyahat etmiştir.<sup>161</sup>

İngiltere'de 1801 senesinde inşa edilen Swift gemisinin ağırlığı 139 ton, uzunluğu 32,4 metre ve genişliği 9,8 metre idi. 1822 yılında bir firma tarafından satın alınarak buhar makinesi ile donatılan bu gemi 1853 Kırım Savaşı'nda iki top monte edilerek kullanılmıştır.<sup>162</sup> II. Mahmud buharlı gemiler konusunda ilerlemeyi devam ettirmiş ve Swift'ten kısa bir süre sonra Hilton Joliffe isimli ikinci buharlı gemi satın alınmıştır. İzzet Mehmed Paşa'nın daveti

<sup>155</sup> Baş, *a.g.e.*, s.169-170.

<sup>156</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.94.

<sup>157</sup> Genç, *a.g.e.*, s.142.

<sup>158</sup> Levent Düzcü, "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies International Journal of History*, Volume 5, Issue 1, Ocak 2013, s.115-116; "Swift isimli bu gemi İngilizcede "sağan kuşu, hızlı, çabuk" anlamlarına gelmektedir." Eser Tutel, *Seyr-i Sefâin Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2006, s.12.

<sup>159</sup> Genç, *a.g.e.*, s.143.

<sup>160</sup> Panzac, *a.g.e.*, s.293-294.

<sup>161</sup> Ahmet Deniz, *Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları*, (Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2010, s.86.

<sup>162</sup> Tutel, *a.g.e.*, s.14.

üzerine bu gemi ile denizci Sir Adolphus Slade<sup>163</sup> İstanbul'a gelmiştir.<sup>164</sup> Osmanlı, İngiltere'den satın aldığı Swift'e 'Sağır', Hilton Joliffe'e ise 'Kebir' ismini vermiştir.<sup>165</sup>

Ahmed Fevzi Paşa 24 Ekim 1828'de Kaptan Paşa olduktan sonra<sup>166</sup> İstanbul'a gelen Sir Adolphus Slade ile Haziran 1829'da Selimiye kalyonunda bir araya gelmiştir. Slade hatıralarında kalyonun son derece güzel ve heybetli olduğunu, bunun yanı sıra Ahmed Paşa okuma yazma bilmediği için kâtibinin evrakları kendisine okuduğunu ve Rum tercümanının küstah tavırlarından bahsetmiştir. Ahmed Paşa'nın Karadeniz seyahatine Slade'yi davet etmesi üzerine Osmanlı donanmasının eski gemilerden ve kara adamlarından oluşmasından dolayı etkilenmemiş ve sırf merak ettiği için Ahmed Paşa ile Karadeniz seyahatine katılmıştır. Ahmed Paşa'nın da II. Mahmud'un emri ile isteksiz bir şekilde seyahate katıldığını anlamıştır. Ahmed Paşa'nın donanmaya ve mürettebata güvenmediğini, bir Rus gemisi ile karşılaşınca Paşa'nın hemen kıyıya yaklaşmak istediğini belirtmiştir. Slade'ye göre, Ahmed Paşa kesinlikle bir donanmaya Kaptan Paşalık yapabilecek kudrette değildir çünkü kendisi denizcilikten yetişmemiştir.<sup>167</sup>

Halil Rıfat Paşa 13 Ocak 1830'da Kaptan Paşa olmuş<sup>168</sup> ve 7 Mayıs 1830'da biri gizli olmak üzere 10 maddeden meydana gelen Türk-Amerikan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefâin antlaşması imzalanmıştır.<sup>169</sup> Antlaşma doğrultusunda Osmanlı Devleti'ne ilk olarak Amerikalı mühendis Henry Eckford kendi inşa ettiği United States gemisi ile İstanbul'a geldi. United States gemisi Osmanlı tarafından satın alınarak,<sup>170</sup> gemiye 'Mesir-i Ferah' ismi verilmiştir.<sup>171</sup> Eckford 1831 yılında Osmanlı Devleti'ne sunduğu rapora göre; tersane ve donanmaya alınacak gençlerin yeteneklerini geliştirebilmesi adına özellikle 25 yıllık sürecin gözden geçirilerek gençlere öğretilmesi, yeniliklerin takip edilmesi ve yaklaşık 20 gencin Amerika'ya götürülerek orada devam eden gemi inşa sürecinin öğretilmesi gerektiği hususları ön planda

<sup>163</sup> "Adolphus Slade 1815'te 11 yaşında iken Portsmouth'taki deniz okulu Royal Naval College'e girer ve üstün başarı ile bitirir. İngiltere, Rusya ve Fransa donanmalarının Osmanlı ve Mısır donanmalarına saldırıp yaktığı 20 Ekim 1827 tarihindeki Navarin deniz muharebesinde yer alır ve 27 Kasım'da deniz yüzbaşı rütbesine yükselir. Osmanlı-Rus savaşı sırasında Mayıs 1829'da İstanbul'a gelmiştir." Sir Adolphus Slade, *Müşavir Paşa'nın Kıırım Harbi Anıları*, (Çev: Candan Badem), Türkiye İş Bankası Yayınları, Nisan 2012, s.ix.

<sup>164</sup> Tutel, *a.g.e.*, s.19.

<sup>165</sup> Düzcü, "a.g.m", s.116.

<sup>166</sup> Akkaya, Ayanoglu, *a.g.e.*, s.95.

<sup>167</sup> Sir Adolphus Slade, *Sir Adolphus Slade'nin (Müşavir Paşa) Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması ile Yaptığı Karadeniz Seferi*, (Çev: Ali Rıza Seyfioğlu), Deniz Matbaası, Ankara 1945, s.34-45.

<sup>168</sup> İdris Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2014, s.220.

<sup>169</sup> Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s.37.

<sup>170</sup> Yıldız, Inceoglu, *a.g.e.*, s.137.

<sup>171</sup> Hacer Bulgurcuoglu, *Deniz Tarihimizin Sembol Gemilerinden Mahmudiye*, (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Orta Çağ Tarihi Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004, s.32.

tutulmuştur. Eckford raporunun sonunda Brezilya ve Kolombiya'ya bizzat yapmış olduğu gemilerin örneklerini sunmuştur. 1831 yılına gelindiğinde ise 37 büyük harp gemisi ile Navarin Olayı'ndan çok kısa bir süre sonra donanmanın eksikliği kapatılmıştır.<sup>172</sup> Eckford 'kapak'<sup>173</sup> ismi verilen yelkenli gemi türünü Osmanlı denizciliğine kazandırmıştır.<sup>174</sup> Eckford'un Haliç Tersanesi'nde yaptığı ilk gemi Nusretiye Kalyonu 1832-1835 yılları arasında yapılmış ve 1835'te Sultan Mahmud'un katıldığı büyük bir merasim eşliğinde denize indirilmiştir.<sup>175</sup> Eckford hakkında İngiliz seyyah Charles Mac Farlane, Amerikan gemi inşaatçılarının çok faydalı hizmetlerde bulunmalarına ve çok iyi gemi inşa etmelerine rağmen bazı zorluklarla karşılaştıklarını söylemiştir. Mr. Eckford'un New York'dan çok güzel bir korvet getirdiğini, devlet hizmetinde bulunduğu sırada Tersâne'yi düzenlemek istediğini ancak hakaret görerek az maaş aldığını, sonunda güç ve isteğini kaybettiğini vurgulamıştır.<sup>176</sup> Eckford'dan sonra Osmanlı'ya aynı şekilde hizmet eden Amerikalı mühendisler Rhodes ve Reevel'de yaşadıkları kötü muamele sonucunda istifa ederek gitmişlerdir.<sup>177</sup>

Halil Rıfat Paşa, 1831 yılında yeni kurulan donanma ile bu donanmanın performansını ve Akdeniz sahillerinde gücünü tekrar göstermek amacıyla seyahate çıkmıştır. Diğer taraftan tersanelerde yeni gemilerin inşaatı devam etmektedir.<sup>178</sup> Halil Rıfat Paşa 9 Şubat 1843 yılında ikinci kez Kaptan Paşa olmuş ve vapur seferleri başlatılmıştır. Mesîr-i Bahrî vapuru Bandırma, Tekirdağ gibi şehirlerarasında sefer yaparken, Eser-i Hayr vapuru her akşam Arnavutköy, Rumelihisarı, Yeniköy, Tarabya ve Sarıyer'e, sabah saatleri de Bahçekapı'ya gitmeye başlamıştır.<sup>179</sup>

Halil Rıfat Paşa Ağustos 1847'de ikinci kez Akdeniz seferine çıkmıştır. Bu sefer sırasında gemide Hıristiyan askerin çok fazla olması üzerine dini ayinlerini gerçekleştirmek istemişler ve gemi Gelibolu'da üç gün durmak zorunda kalmıştır. Bu sırada hem sefer gecikmiş hem de firar vakaları meydana gelmiştir. Halil Rıfat Paşa, 31 Ağustos 1847'de

---

<sup>172</sup> Düzcü, *a.g.e.*, s.133/55-56.

<sup>173</sup>“Kapak, ahşap bir harp gemisidir. Diğer bir ismi 'Karaka'dır. İki ambarlı ve ikinci sınıf gemilerdir. Güverteleri iki bataryalık topları muhafaza edebiliyordu. 80-101 arası top muhafaza edebilen kapaklarda mevcuttur. Üç ambarlı kapaklar 'kalyon' tipi gemilerle sınıflandırılmaktadır. Güvertesinde belli sayı üzerinde top bulunduran kapaklar beyaz renge boyanırdı ve 'meze kapak' ismini alırdı.” Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s.163.

<sup>174</sup> Serdar Başaran, Levent Düzcü, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Denizciler, Yelkenli ve Buharlı Çağın Emektarları*, Kriter Yayınevi, İstanbul, 2016, s.25.

<sup>175</sup> Düzcü, *a.g.e.*, s.72-73.

<sup>176</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s.128-129.

<sup>177</sup> Deniz, *a.g.t.*, s.110.

<sup>178</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.136.

<sup>179</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.220-222.

Babıali'ye Hıristiyan taifenin gemilerden âyin maksadıyla ayrılmalarından dolayı bazı firar hadiselerinin meydana geldiğini, dağılmayı önlemek amacıyla Hıristiyan askerin gemideki küçük bir kamarada tayin edilecek papazlar eşliğinde dini görevlerini yerine getirebilmesini talep etmiş, 6 Ekim 1847'de yazılan rapora göre bu talep kabul edilmemiştir.<sup>180</sup>

Osmanlı Devleti'ne Amerikalı mühendis Eckford'dan sonra gelen mühendis Rhodes<sup>181</sup> 1832'de Mahmudiye Kalyonu'nu tamamlamıştır. Buharlı gemi inşaatı hız kazanarak<sup>182</sup> 1833'te Tarz-ı Cedid, 1834'te Nizamiye firkateyni, Kafs-ı Zafer, Müderesan, Neveser<sup>183</sup> ve 1839 yılında Aynalıkavak tersanesinde Adliye Kalyonu tamamlanmıştır.<sup>184</sup>

Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa 17 Kasım 1832 yılında Kaptan Paşa olmuş<sup>185</sup> ve düzenli olmak şartıyla bahriye askerlerine kışlık kıyafet temin ettirmiştir. 1833'te ise Mahmudiye Kalyonu'nun II. Mahmud'a takdimi için bir balo tertip edilmiştir.<sup>186</sup>

1821 Kasımpaşa yangını ile harap olan Mühendishane-i Bahri okulunun Bıçkı Mağazasına taşınmasıyla ıslahat çalışmaları başlatılmış ve 1834'te okul Kalyoncu Kışlasına nakledilmiştir. Okul nazırlığına Liman Dairesi Reisi Mirliva Ethem Paşa tayin edilirken, Kalyoncu Kışlası'na nakledilen okul Mekteb-i Ulûm-ı Bahriye adını almıştır. Okulda özellikle seyir, gemi inşası ve harita bilgisine önem verilmiştir. Eğitimini tamamlayan öğrenciler Londra'ya gönderilerek İngiliz gemilerini bizzat görme ve tecrübe kazanma şansını elde etmişlerdir. Okulun öğrenci sayısı bu tarihlerde yaklaşık 200 kişiyi bulmuştur.<sup>187</sup>

Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa'nın kaptan-ı deryalık yaptığı dönemlerde özellikle 1835 yılında yapılan sayımlarda Rumların yaşadığı bölgelerden bahriyeye asker alınmadığı görülmüştür. Bunun nedeni Rumlar ile yaşanan isyan ve neticesinde kurulan Yunan Krallığıdır. 1835 yılında Sivas, Hafik, Amasya, Erzurum, Van, Zile, Divrik, Tokat, Ankara ve Nevşehir gibi bölgelerden bahriye askeri temin edilmiştir.<sup>188</sup>

---

<sup>180</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.251-253.

<sup>181</sup> Düzcü, *a.g.e.*, s.135.

<sup>182</sup> Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s.43.

<sup>183</sup> Tutel, *a.g.e.*, s.26.

<sup>184</sup> Düzcü, *a.g.e.*, s.73.

<sup>185</sup> Mehmed Süreyya, *Sicilli Osmani*, C.5, (Çev: Seyit Ali Kahraman), Türk Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, Ağustos 1996, s.1616.

<sup>186</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.223.

<sup>187</sup> Hayati Tezel, "Deniz Harp Okulumuz," *Silâhlı Kuvvetler Dergisi*, C.92, S.247, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, Eylül 1973, s.96-97.

<sup>188</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s.249.

Osmanlı Devleti 30 Mayıs 1829 yılında İngiltere'ye ait Hilton Joliffe isimli gemiyi satın almış ve Osmanlı ordusunda öğretmenlik yapan Prusyalı subay Helmuth Von Moltke<sup>189</sup> 1836 yılında bu gemiyle İzmir'e seyahat etmiştir.<sup>190</sup> Bu seyahat sırasında Hilton Joliffe gemisi önce Yedikule civarında daha sonra İzmir'den dönerken su almak suretiyle karaya oturmuştur. Moltke bunun nedeninin gemide bulunan buhar kazanının dokuz yaşında ve çok eski olduğunu, kazanın sadece dört-beş yıl kullanılması gerektiğini ve yola devam etmek istedikleri sırada kazanın daha fazla dayanamayarak patladığını vurgulamıştır.<sup>191</sup> Moltke ve Osmanlı'ya gelen mühendisler Osmanlı donanması için hazırladıkları 10 adet raporu 8 Ocak 1838'de hükümete sunmuşlardır. Moltke tarafından hazırlanan plan ve haritalar oldukça dikkat çekmiş ve Prusya redif teşkilatı Osmanlı'da uygulanmaya başlamıştır.<sup>192</sup>

Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa 30 Mart 1841 senesinde ikinci kez Kaptan Paşa olmuştur.<sup>193</sup> Osmanlı Devleti gelişen gemi teknolojisi üzerine vapur inşa etme çalışmalarına bu yıllarda başlamış ancak devam eden vapur inşaatından daha fazlasına ihtiyaç duyulduğu için Sultan Abdülmecid, eğitimli kişilerin bu işi yapması gerektiğini düşünerek Bahriye Mektebindeki öğrencilerin önce on ikisinin eğitilmesi gerektiğine karar vermiştir. Bu amaç için Tersane-i Âmire'de çalışan Salih Bey görevlendirildi ancak Çengeloğlu Tahir Paşa İstanbul'da vapur fabrikasının olmaması dolayısıyla verilen eğitimin yarım kalacağı görüşünü Sultan Abdülmecid'e bildirdi. Bu görüş sonrası İngiliz donanmasından 4 gemi alınmasına ve ödemenin parça parça yapılmasına karar verilmiştir. Bu kararın yanı sıra Londra'ya Salih Bey önderliğinde eğitim almaları için bir grup gönderilmesi de onaylanmıştır.<sup>194</sup>

Çengeloğlu Tahir Paşa, Bahriye Mektebinde Güverte eğitimi alan ve mezun olan askerlere kılıç verilmesini ve 'kılıçlı zabitan' olarak adlandırılmalarını istemiştir. Diğer taraftan 13 Temmuz 1841 yılında Boğazlar Sözleşmesi yapılarak Osmanlı Devleti'nin müsaadesi olmadan herhangi bir savaş gemisinin boğazlardan geçişi engellenmiştir.<sup>195</sup> 1840

---

<sup>189</sup> "Helmuth von Moltke, 1800'de Parchim'de dünyaya gelmiştir. 1835-1839 yılları arasında yüzbaşı olarak Türkiye'de bulunmuştur. Prusya elçisi von Königsmarck tarafından Hüsrev Paşa'ya takdim edilmiş ve Türkiye macerası başlamıştır." Kemal Beydilli, "Moltke, Helmuth von", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.30, 2005, s.268.

<sup>190</sup> Tutel, *a.g.e.*, s.20.

<sup>191</sup> Helmuth Von Molthe, *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, (Çev: Hayrullah Örs), Remzi Kitabevi, İstanbul 1969, s.59-63.

<sup>192</sup> Kemal Beydilli, "Moltke, Helmuth von", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.30, 2005, s.268.

<sup>193</sup> Ahmed Bâdi Efendi, *Riyâz-ı Belde-i Edirne*, (Haz: Niyazi Adıgüzel, Raşit Gündoğdu), 20.Yüzyıla Kadar Osmanlı Edirne'si, C.1, Trakya Üniversitesi Yayını, Mayıs 2014, s.1065.

<sup>194</sup> Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, İstanbul 1995, s.146-147.

<sup>195</sup> İ. Bülent Işın, *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi XIV- XX. Yüzyıl (1299-1922)*, Deniz Basımevi, Ankara 2004, s.177.

yılında kurulan Bahriye Meclisi 1841 yılında kaldırılmış, yerine mâli işler için Tersâne Müsteşarlığı ve diğer işler için Ümerâ-yı Bahriye görevlendirilmiştir.<sup>196</sup>

Osmanlı Devleti ticari amaç ile vapur sayısını arttırmak istemiş ve devlet adamlarının desteği sayesinde Hazine-i Hassa Kumpanyası kurulmuştur. Kumpanya'nın Tersane-i Âmire'de yaptırdığı<sup>197</sup> Eser-i Cedid vapuru 1 Ekim 1842'de denize indirilmiştir. Çengelolu Tahir Paşa'nın Eser-i Cedid vapurunu kullanarak Çanakkale'den İstanbul'a gidip geldiği bilinmektedir.<sup>198</sup>

Ahmed Fevzi Paşa'nın 10 Kasım 1836'da Kaptan Paşa olmasıyla aynı yıl Tersâne-i Âmire'de yapımı tamamlanan bir kalyon'un denize indiriliş merasimine II. Mahmud katılmıştır. II. Mahmud, Ahmed Fevzi Paşa ile İzmit'e gitmiş ve kalyona 'Fevziye' ismi verilmiştir.<sup>199</sup> Fevziye Kalyonu, 47,7 m uzunluğunda yapılmış ve İzmit Tersânesi'nde tamamlanmıştır.<sup>200</sup>

Ahmed Fevzi Paşa'nın 1837'de Çeşme Limanından Ege sularına açıldığı Sakız adasında Fransız kaptanlarıyla görüşmeler yapıp Bozcaada'ya demirlediği bilinmektedir.<sup>201</sup> Paşa yine 1837 yılında emrindeki donanma ile Akdeniz'e açılmış ve teftiş yapmıştır.<sup>202</sup>

Tersane-i Âmire'de inşa edilen ilk buharlı gemi 'Eser-i Hayr', Amerikalı mühendis Forster Rhodes tarafından 26 Kasım 1837'te tamamlanmış<sup>203</sup> ve gemi kurbanlar kesilerek dualar eşliğinde denize indirilmiştir. Eser-i Hayr gemisinden başka Rhodes 1838 yılında yine buhar makineli 'Mesir-i Bahrî'yi, 1839'da ise 'Tâir-i Bahr-i'yi Osmanlı donanmasına kazandırmıştır. Buharlı gemilerin Osmanlı sularında gezinmeye başlamasıyla Vapurculuk Nezareti 1839 yılında kurulmuştur.<sup>204</sup> 1838 yılında ise, Mekteb-i Ulûm-ı Bahriye'nin öğrenci kapasitesinin yükselmesi üzerine yeni bir bina yapılarak 400 kişilik bir hale getirilmiştir.<sup>205</sup>

Sultan Abdülmecid 1 Temmuz 1839'da tahta çıkmış<sup>206</sup> ve Hüsrev Paşa sadrazam tayin edilmiştir.<sup>207</sup> Ahmed Fevzi Paşa bu sırada Çanakkale'de olduğu için Hüsrev Paşa, emrindeki

<sup>196</sup> Gencer, *a.g.e*, s.142.

<sup>197</sup> Düzcü, "a.g.m", s.118.

<sup>198</sup> Nurcan Bal, *XIX. Yüzyıl Buharlı Gemiler Dönemi Osmanlı Bahriyesi*, Kopernik, 2018, s.61-62.

<sup>199</sup> Batmaz, *a.g.e*, s.21.

<sup>200</sup> Düzcü, *a.g.e*, s.78.

<sup>201</sup> BOA, *HAT*, 1322/51639.

<sup>202</sup> BOA, *HAT*, 1255/48575.

<sup>203</sup> Düzcü, *a.g.e*, s.182.

<sup>204</sup> Tutel, *a.g.e*, s.27-28.

<sup>205</sup> Hayati Tezel, "Deniz Harp Okulumuz," *Silâhlı Kuvvetler Dergisi*, C.92, S.247, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, Eylül 1973, s.97.

<sup>206</sup> Cevdet Küçük, "Abdülmecid," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.1, 1988, s.259.

donanma ile Paşa'ya İstanbul'a gelme emri vermiştir. Ancak Hüsrev Paşa ve Ahmed Fevzi Paşa arasında çok eskilerden beri husumet söz konusu olduğundan Ahmed Fevzi Paşa bu emre itaat etmemiştir.<sup>208</sup>

Ahmed Fevzi Paşa'nın emre itaatsizliğinin nedeni, II. Mahmud'un kızları Saliha ve Mihrimah Sultanların evlenmesi için damat arayışı içerisinde olduğu sırada düşündüğü kişilerden birinin Ahmed Fevzi Paşa olması ancak Hüsrev Paşa'nın ne yapıp edip Paşa'nın damat olmamasını sağlamasıdır. Buna karşılık Ahmed Fevzi Paşa, Mustafa Reşit Paşa tarafında yer almış ve II. Mahmud tahtına tehdit oluşturan Şehzade Abdülmecid'in darbe ile tahta çıkarılabileceğinden endişe ettiği için Ahmed Fevzi Paşa'yı uyarılmış ve hatta Şehzadenin katledilmesini dahi istemiştir. Bu olaylar Ahmed Fevzi Paşa ile Hüsrev Paşa'nın arasının açılmasına neden olmuş ve II. Mahmud'un ölümü üzerine Ahmed Fevzi Paşa, Hüsrev Paşa'nın kendisini katledeceğini düşünmesine neden olmuştur.<sup>209</sup>

Ahmed Fevzi Paşa Osmanlı donanması ile Mısır'a giderken Fransız donanması herhangi bir saldırı ihtimaline karşılık Fevzi Paşa'nın önüne çıkmış, saldırı olmayacağına kanaat getirdikten sonra bir Fransız donanması refakatinde Osmanlı donanmasının Mısır'a girişine izin verilmiştir.<sup>210</sup> Ahmed Fevzi Paşa, Kavalalı'ya II. Mahmud'un Hüsrev Paşa tarafından öldürüldüğünü, Hüsrev Paşa'nın sadareti zorla ele geçirdiğini ve Ruslara satılmış bir adam olduğunu söylemiştir.<sup>211</sup> Ahmed Fevzi Paşa Osmanlı Devleti'ne 9 Ağustos 1839 yılında yazdığı mektup ile yaşanan bu olayın bir ihanet olarak değerlendirilmemesini vurgulamıştır. Padişahın kendi yetiştirdiği bi şahıs olduğu için onun hakkında ihanetin aklının ucundan dahi geçmeyeceğini, Hüsrev Paşa'nın sadareti ele geçirmesiyle canından endişe ettiği için Mısır'a gitmek zorunda kaldığını ve bu durumu yaklaşık 20.000 kişilik askerinin de onayladığını yazmıştır. Birçok zorluk çekerek yaptığı donanmayı Hüsrev Paşa'ya vermektense Hac yolunu açan, Padişah'a gazi unvanını kazandıran ve Hüsrev Paşa'nın hileleriyle gözden düşen Mısır valisine sığınmanın daha doğru olduğunu düşünmüş, Kavalalı'nın da defalarca vurguladığı gibi Hüsrev Paşa azledilir azledilmez İstanbul'a donanmayla döneceklerini ve bu olay vesilesiyle Mehmet Ali Paşa'nın devlete olan bağlılığının artacağını belirtmiştir.<sup>212</sup> Ahmed Fevzi Paşa'nın Osmanlı donanması ile Mısır'a

---

<sup>207</sup> Gülen, *a.g.e.*, s.96-97.

<sup>208</sup> Tezel, *a.g.e.*, s.414.

<sup>209</sup> Yüksel Çelik, *Şeyhü'l-Vüzerâ Koca Hüsrev Paşa*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2013, s.361-364.

<sup>210</sup> Midhat Sertoğlu, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.6, Türk Tarih Kurumu, 2011, s.2968.

<sup>211</sup> Karal, *a.g.e.*, s.196.

<sup>212</sup> BOA, *TS.MA.e.*, 590/22.



gittiğinin İstanbul'da duyulması ile Paşa, hain ve firari olarak anılmaya başlanmıştır.<sup>213</sup> Ahmed Fevzi Paşa esasında yaptığı işten dolayı pişman olmuş ve geri dönüşü olmadığının farkına varmıştır. Fevzi Paşa, Osman Bey, Hacı Şerif Ağa ve Hasan Bey'e beni öldürün diye yalvarmıştır.<sup>214</sup>

Ahmed Fevzi Paşa'nın Mısır'a kaçırdığı donanmanın Osmanlı Devleti'ne teslimi için görüşmeler yapılmıştır. Öncelikle, 27 Kasım 1840 yılında Kavalalı Mehmet Ali Paşa ile İngiliz komutan Napier arasında İskenderiye Sözleşmesi imzalanmış ve Mehmed Ali Paşa sözleşmeye bağlı kalarak Osmanlı Donanmasını Kaptan Walker eşliğinde 16 Mart 1841'de teslim etmiştir.<sup>215</sup>

Kaptan Paşa Mehmed Sait Paşa'nın görev yaptığı süreçte 25 Ocak 1840'ta Bahriye Meclisi (Şurây-ı âlî-i bahrî, Meclis-i rüesâ, Şurây-ı Bahriyye, Meclis-i Bahriyye, Tersâne-i âmire Meclisi) kurulmuş ve meclisin reisi İbrahim Bey olarak belirlenmiştir. Meclisin kurulma amacı Osmanlı donanma işlerinin düzenli bir şekilde ilerlemesini sağlamaktır. Tersâne-i Âmire'nin gemi alım satım işleri de dâhil meclisin sorumluluğunda olmuştur. 1841 yılında kaldırılacak olan bu meclis, 1845 tarihli Dâimî Bahriye Meclisi'ne ön ayak olmuştur.<sup>216</sup>

Damat Mehmed Ali Paşa 10 Ağustos 1845'te Kaptan Paşa olmuş<sup>217</sup> ve bu sırada Mühendishane-i Bahriye Okulu, Bahriye-i Şahane ismini almıştır. İngiliz Donanması Komodoru Walker namı diğer Yaver Paşa, Mühendishanenin yapılandırılması için çalışmalar başlatmıştır. Öncelikle okulda öğrencilerin kullanacağı kitapların basılması için bir matbaa kurulması gündeme getirilmiştir. Öğrencilere kürek ve yelken derslerinin verilmesi, gemi savaşlarının yapılması, yelken ve top çalışmalarının ilerletilmesi ve Fransızca'nın iyi derecede öğretilmesi kararları alınmıştır. 1848 yılında öğrenciler Neyyir-i Şevket Kalyonunda talim yaparken Sultan Abdülmecid bizzat izlemiştir. 1847 yılında okulu ziyaret eden ve 1848 yılında bir layiha hazırlayan Patrona-i Mümâyûn Mustafa Paşa;

- 1- Cezayirli Hasan Paşa Konağının yerine yapılan Mektep binasının 400 talebeye göre hesap edildiğini ve alınacak öğrencilerin Darülfünun'dan alınması gerektiğini,

---

<sup>213</sup> Çelik, *a.g.e.*, s.368.

<sup>214</sup> Altan Dönmez, "Babiâli'de Hizip Tartışmaları: Ahmed Fevzi Paşa'nın Osmanlı Donanmasını Mısır Valisine Teslimi Olayı," *SUTAD*, S.40, 2016, s.51.

<sup>215</sup> Ahmet Dönmez, *Kaptan-ı Deryalıktan Firariliğe Ahmed Fevzi Paşa: Osmanlı Donanmasını Düşmana Teslim Etmek*, s.48.

<sup>216</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.136-142.

<sup>217</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.99.

- 2- Öğretmen sayısının yetersizliği, talebelerin yaşlarının küçük olması, dört sınıflı mektebin üç sınıfında imtihanların iki yılda bir yapıldığı ve eğitim süresinin yedi yıla ulaştığı vurgulanmıştır. Öğretim süresinin dört yıla indirilmesi, öğrenci sayısının 120 olarak sınırlandırılması, 14-16 yaş aralığının okula alınmasını,
- 3- Buharlı gemilerin donanmada hizmet etmeye başladığını, gemi inşaatı bölümünün ikinci sınıftan itibaren makine ve inşa olarak birbirinden ayrılmasını,
- 4- Okula alınacak öğrencilerin okuma yazma bilmelerinin yanında Kur'an okuyabilmeleri ve Fransız dilinin zorunlu olmasını,
- 5- Okula alınacak öğrencilerin sağlık durumunun bir heyet tarafından kontrol edilmesini,
- 6- Birinci ve ikinci sınıf müfredatını birlikte görerek, üçüncü ve dördüncü sınıfta güverte sınıf ve inşaiye kısımları öğrencilerinin Fransızca, Arapça, imihâl, cebir, geometri, resim derslerini bir arada görmelerini, güverte sınıfının, hey'et müsellesat'ı küreviye, seyr-i sefain, makine sınıfının fen ilimleri kısmını, inşaiye sınıfının ise meslekleriyle ilgili dersler görmelerini vurgulamıştır.<sup>218</sup>

Osmanlı Devleti gelişen buhar teknolojisini vapurlarda kullanmaya başlamış ve vapur seferleri ulaşımı olduğu kadar haberleşme yollarını da kolaylaştırmıştır. 12 Mayıs 1848 tarihli İzmir gazetesi bu konu hakkında, buharlı gemilerle ulaşımın kesintisiz ve hızlı olduğu halde halkın sabırsızlığının giderilemediğini, Avrupa'nın yaşadığı mücadeleler ve bu kritik durumlarda haberlere ulaşmanın heyecan verici olduğunu yazmıştır. Bu tarihlerde henüz Osmanlı Devleti sınırlarında demiryolu hattı mevcut olmadığı için buharlı vapur kullanımı zorunlu hale gelmiş ve bu haberleşme hattı toplumu kültürel anlamda etkilemiştir. Yine İzmir gazetesi bu konu ile ilgili, Bornova limanına buharlı gemi servisi başladığından beri tekellerin değer kaybettiğini ve kazançları azaldığı için kayıkçıların bu durumdan şikâyet ettiğini yazmıştır.<sup>219</sup>

Osmanlı Devleti donanma alanında bir ilk yaparak tekne kısmı tamamen demirden olabilecek gemiler inşa etme girişiminde bulunmuş ve Küçük Demir Fabrikası'nda inşa çalışmaları başlamıştır. Bu amaç ile 1848'te fabrika'da yapılan ilk gemi 'Eser-i Hadid'in (Demir Eser)<sup>220</sup> uzunluğu 61,3 metre, genişliği 11,4 metre ve ağırlığı 1140 ton idi.<sup>221</sup>

---

<sup>218</sup> Tezel, "a.g.m", s.98-99.

<sup>219</sup> İhsanoğlu, *a.g.e.*, s.598.

<sup>220</sup> Düzcü, "a.g.m", s.118.

<sup>221</sup> Düzcü, *a.g.e.*, s.189.

1840 yılında kurulan Bahriye Meclisi'nin bir nizamname hazırlamasına karar verilmiş ve Osmanlı'nın kaybını toparlayarak, bahriye teşkilatına nizam getirilmek istenmiştir. Ancak, Bahriye Meclisi 1841 yılında kaldırılmış ve yapılacak düzenlemeler için gerekli olduğu anlaşıl原因 olarak 1845'te tekrar kurulmuştur. Bu durum bahriye nizamnamenin hazırlanmasını tekrar gündeme getirmiştir. Sadaret makamı söz konusu nizamnamenin hazırlanması için kaptan-ı derya Mehmed Ali Paşa'yı görevlendirmiş<sup>222</sup> ve 167 maddelik bir nizamname hazırlanmıştır. Nizamname ilk önce Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliyye'nin görüşüne sunulmuş, uzun müzakereler sonucu 29 Mayıs 1849 günü sadarete verilmiş ve ardından 2 Haziran 1849 günü Sultan Abdülmecid'e arz edilmiştir. Abdülmecid'in onayından geçen 1849 tarihli nizamname 1880 tarihine kadar Osmanlı bahriye teşkilatında geçerliliğini korumuştur.<sup>223</sup>

Bahriye Meclisi Hıristiyan halktan bahriyeye asker alınması gerektiği konusunu 24 Eylül 1848'de gündeme getirmiştir. Mehmed Ali Paşa alınan bu karar için görevlendirilirken, İngiltere, Babıali'ye sunduğu raporda Hıristiyan halktan Osmanlı bahriyesine asker alınmasını desteklemediğini belirtmiştir. İngiltere'nin duruma bakış açısı ve yolladığı mektup Sadrazam'a arz edilmiş, yine de Hıristiyan halktan asker alınması kararı Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye tarafından onaylanmıştır. 1850-1851 senelerinde Bahriye Meclisi asker alımı konusunda özellikle Gelibolu, Tekfurdağı, Trabzon, Canik, Ordu, Sinop, Erdeki, Varna, Kastamonu, Alanya, Teke, Erbaa, Biga, Dırma, Vize, Saruhan, Menteşe, Hüdâvendigar, Karasi, Kocaeli, Suğla, Kayseri ve Manastır'dan yapılması gerektiğini Mehmed Ali Paşa'ya bildirmiştir.<sup>224</sup>

Sultan Abdülmecid, Sakızağacındaki bahriye hastanesinin hizmete uygun olmadığı gerekçesi ile tamirini istemiş ve Mehmed Ali Paşa'yı bu iş için görevlendirmiştir. Mehmed Ali Paşa bahriye hastanesinin yeniden inşa edilmesi için gerekli araştırmaları yapmaya başlamış ve bahriye teşkilatında gerekli olan personel eğitimi için bahriye idadi mektebinin de bahriye hastanesinin inşa edileceği araziye yapılmasını teklif etmiş ve bu teklif 22 Ekim 1848'de kabul edilmiştir.<sup>225</sup>

---

<sup>222</sup> Coşkun Güngen, Sabahattin Öksüz, *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, Deniz Kuvvetleri Yayınları, Ankara 1996, s.12-13.

<sup>223</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.235-237.

<sup>224</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.256-260.

<sup>225</sup> Sunay, *a.g.t.*, s.175-176.

Osmanlı'nın sürekli Bahriye Meclisi 8 Eylül 1845 yılında kurulmuştur.<sup>226</sup> Sultan Abdülmecid Bahriye Meclisi'nin Osmanlı donanması hakkında rapor sunmasını istemiş bu konuyla alakalı Mehmed Ali Paşa'yı görevlendirmiştir. Yapılan çalışmalar sonucu hangi gemilerin tamir edilmesi gerektiği ve masrafları detaylı bir şekilde ortaya çıkarılarak Mehmed Ali Paşa'ya sunulmuştur.<sup>227</sup> Mehmed Ali Paşa'nın hazırladığı rapora göre Bahriye Meclisi'nin üyeleri ve tahsisatları şu şekilde sıralanmıştır; Meclis Reisi Ferik Edhem Paşa 15.000 kuruş, Meclis Müftüsü Hacı Ali Efendi 5.200 kuruş, Üye Livâ Ragıb Paşa 3.500 kuruş, Üye Miralay Ahmed Bey 1.800 kuruş, Üye Miralay Süleymân Bey 1.800 kuruş, Üye Kaymakam İzzet Bey 1.350 kuruş, Kâtib-i evvel Zühdü Bey 2.000 kuruş ve Kâtib-i sâni Salih Efendi 1.500 kuruş olarak belirlenmiş ve toplam ödenek 32.150 idi. Mehmed Ali Paşa, Kara ve Deniz kuvvetlerinde görev alan kişilerin tahsisatlarını eşitlemiş ve Kaptan Paşa'nın tahsisatı 67.000 kuruş olarak belirlenmiştir. Mehmed Ali Paşa'nın sunmuş olduğu rapor meclis müftüsünün Gümüşhaneli Esseyid Elhâc Ömer Hulûsi Efendi'nin tayin edilmesi şeklinde değiştirilerek onaylanmıştır.<sup>228</sup> Diğer taraftan Osmanlı yeni gemiler inşa etmeye ve kötü durumda olan gemilerin tamirine devam etmiştir. 1845'te Eser-i Nüzhet, Vesile-i Ticaret, 1847'de Girit, Medar-ı Ticaret, Vasıta-i Ticaret yapılmıştır.<sup>229</sup> 1846'da Serâğ-ı Bahrî briki, Peyk-i Ticaret vapuru, Necat-i Fer korveti, Feth-i Bülend goleti ve Nev-i Eser uskunası tören düzenlenerek denize indirilmiştir.<sup>230</sup>

Osmanlı Devleti'nin ilk iki bacalı vapuru Mecidiye ve Taif 1846 yılında düzenlenen bir tören ile denize indirilmiştir.<sup>231</sup> Mecidiye ve Taif vapuru'nun genişliği 37 metre, uzunluğu 220 metre, derinliği 26 metre ve ağırlığı 1470 tondur. Her iki vapurun teknesi ahşap malzemeden yapılmış ve makineleri Maudslay, Sons&Field marka idi.<sup>232</sup>

Sultan Abdülmecid, Tanzimat Fermanı'nın uygulanma durumunu yerinde tespit etmek amacıyla 1846'da Mustafa Reşid Paşa ve kaptan-ı derya Mehmed Ali Paşa ile 41 gün sürecek olan Rumeli gezisi için denize açılmıştır. Bu geziden bir süre sonra Mehmed Ali Paşa Akdeniz'e açılmış ve gezi hakkında hazırladığı rapor dönemin gazetesi Ceride-i Havadis'te yer almıştır. Ceride-i Havadis'e göre; 24 Ağustos 1846'da Mehmed Ali Paşa yola çıkmıştır. Akdeniz'de hava koşullarının bozulması nedeniyle kısa süreliğine Bozcaada'ya demirlemiş ve

---

<sup>226</sup> Sunay, *a.g.t.*, s.153.

<sup>227</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.167-170.

<sup>228</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.151-154.

<sup>229</sup> Tutel, *a.g.e.*, s.30-31-60-61.

<sup>230</sup> Sunay, *a.g.t.*, s.159-160.

<sup>231</sup> Halûk Y. Şehsuvaroğlu, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, Deniz Basımevi, İstanbul 1965, s.212-213.

<sup>232</sup> Düzcü, *a.g.e.*, s.185.

ziyaretlerde bulunmuştur. 27 Ağustos günü tekrar seyahatine devam eden Mehmed Ali Paşa Selanik'e doğru yol almıştır. 1 Eylül 1846'da Selanik'e giden Paşa 1 ay kadar gibi bir süre burada konaklamıştır. Selanik'te bazı düzenlemek yapan Paşa işlerini tamamladıktan sonra Girit adasına geçmiş ve burada da yapılması gereken düzenlemeleri tespit etmek amacıyla Hanya, Kandiye, Resmo bizzat teftiş etmiştir. Mehmed Ali Paşa'nın Girit hakkında Osmanlı Devleti'ne sunmuş olduğu rapor oldukça önem arz etmektedir. Çünkü Paşa, Yunan Konsolosunun Osmanlı halkına yönelik kışkırtıcı ve hain emeller peşinde olduğunu vurgulamıştır. Diğer taraftan Girit'te ziyaret edilen bölgelerin kalelerinin oldukça iyi durumda olduğu ancak ufak tefek eksiklerini belirterek tamir edilmesinin acele olduğunu söylemiştir. Girit'te bulunan bazı önemli tarihi eserler Mehmed Ali Paşa tarafından İstanbul'a getirilmiş ve gerekli incelemeler yapıldıktan sonra müzeye teslim edilmiştir. Mehmed Ali Paşa önce İzmir, ardından Kale-i Sultaniye ve Midilli'ye geçmiş ve seyahatini 29 Kasım 1846'da tamamlayarak İstanbul'a dönmüştür. Paşa'nın seyahati 3 ay kadar sürmüş ve Osmanlı Devleti'nin Akdeniz egemenliği altındaki bölgeler hakkında ciddi tespitleri olmuştur.<sup>233</sup>

Osmanlı Devleti buhar teknolojisinin gelişmesi üzerine vapur seferlerinin sadece deniz ulaşım ve haberleşme kanallarında değil belli başlı göl ve nehirlerde de tesis etmek istemiştir. Bu amacı gerçekleştirmek için 1847 Temmuz'unda Meriç Nehri'nin kanal yapılması için Fransız mühendis M. Borel Osmanlı Devleti'ne davet edilmiştir. Borel yapmış olduğu çalışmalar neticesinde bir layiha hazırlayıp sunmuş ancak Babiâli yeterli bütçeyi toparlayamadığı için bu amaç gerçekleşmemiştir.<sup>234</sup>

Mehmed Ali Paşa'nın üçüncü kaptan-ı deryalığı sırasında 1852'de Feyz-i Cihad gemisi yapılarak denize indirilmiştir.<sup>235</sup> 30 Ağustos 1855'te dördüncü kez kaptan-ı derya olmuş,<sup>236</sup> 1855'te Mersin, 1856'da Şehper ve Dolmabahçe, 1857'de Musul, 1858'de Kılıç Ali gemileri tamamlanmıştır.<sup>237</sup> Mehmed Ali Paşa 1858'de kaptan-ı deryalıktan azledilmiş<sup>238</sup> ve yine 1858'de beşinci kez kaptan-ı derya olmuştur.<sup>239</sup> 1859'da Bursa ve 1860'ta Ticaret-i Bahri

---

<sup>233</sup> Sunay, *a.g.t.*, s.162-167.

<sup>234</sup> İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri," *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S.156, Mayıs-Haziran 2005, s.188.

<sup>235</sup> Tutel, *a.g.e.*, s.53.

<sup>236</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.227.

<sup>237</sup> Tutel, *a.g.e.*, s.60-63-68.

<sup>238</sup> Sunay, "a.g.m", s.217.

<sup>239</sup> BOA, *HAT*, 1648/8.

gemilerinin inşaatı tamamlanmıştır.<sup>240</sup> 22 Nisan 1866'da altıncı ve son kez Kaptan-ı Derya olmuştur.<sup>241</sup>

11 Mart 1849 yılında kaptan-ı derya olan Kilarî Süleyman Refet Paşa'nın ilk icraatı,<sup>242</sup> 20 Nisan 1849'ta Tersane Tulumbacı başına verilen binbaşılık rütbesinin Kapıcıbaşı rütbesi ile değiştirilmesidir. 24 Nisan 1849'da Bahriye askerlerine Bedel-i Nakdi usulünün getirilerek nakit para karşılığında askerden muafiyet getirilmiştir. 28 Nisan 1849 yılında Bahriye Topçuları Talimatnamesi, Ümera-yı Bahriye tarafından hazırlanarak Bahriye Meclisi'nin onayıyla kabul edilmiş<sup>243</sup> ve 33 maddeden meydana gelmiştir.<sup>244</sup>

Bahriye askerlerinin daha tasarruflu olması açısından 3 Mayıs 1849'ta bir düzenleme yapılarak kıyafet kullanma süresi getirilmiş ve 22 Mayıs 1849'da Bahriye askerlerinin kullandığı bir nev'i pabuç olan kalos yerine kundra kullanılmıştır.<sup>245</sup>

Tersane-i Âmire'de 1849 yılında düzenlemeler yapılmış, buna göre; vapur sefineleri, makinelerinin güç ve büyüklüklerine göre numaralandırılıp beş bölüme ayrılması, vapur veya bir asker, memur gönderilmesi gerekirse kaçınıcı numarada bulunan vapurun görevlendirilmesi uygun ise belirlenerek belge suretinin sadrazama ve diğer gerekli kurumlara gönderilmesini kaptan-ı derya Süleyman Paşa tarafından sadrazama sunulmuştur.<sup>246</sup>

1850 yılında Mekteb-i Bahriye-i Şahane eski yeri olan Kalyoncu Kışlası'na geri taşınmıştır. İngiliz Amiral Slade okulun eğitim öğretimi hakkında 6 maddeden oluşan bir layiha hazırlamış, 15 Haziran 1850 yılında Sultan Abdülmecid tarafından Amerika'ya bir grup öğrenci gönderilmiştir. Amerika'ya gönderilen grup içerisinde bulunan Bahriye mektebi öğretmeni Binbaşı Emin Efendi Amerika'dan 437 kitap getirerek Bahriye Mektebi'ne kazandırmıştır. 1851 yılına gelindiğinde Bahriye Mektebi kütüphanesinde barındırdığı eserler, öğrencilerinin konaklama avantajları ve her türlü ekipmanın varlığı ile oldukça iyi bir vaziyete gelmiştir.<sup>247</sup>

Donanma sefere çıktığı zaman bazı kişilerin mezarları çevresinden geçilirken top atışı yapılması gelenek haline getirilmiştir. Gelibolu'da Yazıcızâde Mehmed Efendi'nin mezarı ilk

---

<sup>240</sup> Tutel, *a.g.e.*, s.61.

<sup>241</sup> Sunay, "a.g.m", s.217.

<sup>242</sup> BOA, *C.BH*, 29/1376.

<sup>243</sup> Işın, *a.g.e.*, s.189-190.

<sup>244</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.246.

<sup>245</sup> Işın, *a.g.e.*, s.190.

<sup>246</sup> Bal, *a.g.e.*, s.264.

<sup>247</sup> Tezel, "a.g.m", s.99-100.

top atışı yapılan yer olmuş ve 5 Ağustos 1850’de Mir’at-ı Zafer Fırkateyni mezarı selamlamak için bir adet top atmıştır. Yazıcızâde’nin kardeşinin mezarı ve Yazıcızâde Ahmed-i Bican Efendi’nin mezarı da top atışı ile selamlanmıştır. Ardından Akbaş Baba, Nara Baba, Saka Baba, Medfun Dede sırayla top atışı ile selamlanarak yola devam edilmiştir. Yol üzerinde bulunan başka mezarlarda selamlanmıştır.<sup>248</sup>

Yemen, Basra ve Tuna sahillerinin hem güvenliğini arttırmak hem de Osmanlı’nın gücünü göstermek amacıyla vapur tahsis edilmesine karar verilerek 1850 yılında İngiltere’den dört adet vapur sipariş edilmiştir. 1852’de Osmanlı’ya teslim edilen bu gemilere buldukları bölgelerde kullandıkları için Cidde, Basra, Şat ve Tuna isimleri verilmiştir.<sup>249</sup> Yabancı devletlerin vapurlarının da kullanımının artmasıyla Osmanlı Devleti bu durumu kontrol altına almak için yerli bir şirket kurmaya karar vermiş ve 1851’de Şirket-i Hayriye kurulmuştur.<sup>250</sup> Şirket-i Hayriye kurulduktan sonra İngiltere’den Rumeli, Beylerbeyi, Göksu, Tarabya, Beşiktaş, Peyk ve Tophane gemileri satın alınmıştır.<sup>251</sup>

Topçubaşızade Mahmud Paşa 4 Ekim 1852’de Kaptan Paşa tayin edilmiştir. Mahmud Paşa’nın bahriyeli olmaması hususunda tarihçi Lütfi; “*suyu bardakta, gemiyi duvarda gören*” bir adam olduğunu söylemiştir.<sup>252</sup> 22 Ekim 1853’te İzmit Tersanesi’nde Şadiye Kalyonu, Sinop Tersanesi’nde Keyvân-ı Bahri fırkateyninin inşaatlarının yapımına devam edilirken,<sup>253</sup> yine 1853 yılında Peyk-i Şevket ve Tuna gemileri Osmanlı donanmasına kazandırılmıştır.<sup>254</sup> Aynı yıl Sinop’ta Osmanlı donanmasının yakılması üzerine kaptanpaşalıktan alınmış ve Bolu’ya sürgün edilmiştir.<sup>255</sup>

---

<sup>248</sup> Batmaz, *a.g.e.*, s.40-42.

<sup>249</sup> Düzcü, *a.g.e.*, s.230-231.

<sup>250</sup> İhsanoğlu, s.175.

<sup>251</sup> Düzcü, “a.g.m”, s.120.

<sup>252</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.228.

<sup>253</sup> Bal, *a.g.e.*, s.130.

<sup>254</sup> Tutel, *a.g.e.*, s.61-63.

<sup>255</sup> Mehmed Süreyya, *a.g.e.*, s.924.

#### 4- Navarin ve Sinop Olayları Arasında Osmanlı Kaptan-ı Deryalarının Faaliyetleri

##### 4.1. Kaptan-ı Deryalık Kurumu

Osmanlı Devleti kurulduktan kısa bir süre sonra kara savaşlarında elde ettiği başarılar ile topraklarını genişletmiş, bu savaşlara denizlerdeki başarıları da eklenince sınırları oldukça genişlemiştir. Denizaşırı fetihler Osmanlı'nın gemi inşasını ilerletmesini gerektirmiş ve aynı zamanda bu gemiler de nizamı sağlayacak bir komutana da ihtiyaç hâsıl olmuştur.<sup>256</sup> Kaptan-ı deryalık<sup>257</sup> Kurumu XV. yüzyıl ile İtalyanca “capitan” kelimesinden türemiştir. Kapudan anlamına gelen bu kelime Kapudan Paşa olarak donanma komutanına verilmiş bir isimdir.<sup>258</sup>

Özellikle Barbaros Hayreddin Paşa'nın Cezayir Beylerbeyliği yapmaya başladığı dönemlerde “mîrimîrân-ı deryâ” veya “mîrimîrân-ı cezâyir ve kapudan” tabirleri görülmeye başlamıştır. Yıldırım Bayezid döneminde Gelibolu'nun Osmanlı Devleti topraklarına dâhil edilmesiyle beraber ilk Kaptan-ı derya'nın Sarıca Paşa olduğu düşünülmektedir. Gelibolu'nun hem bir deniz üssü hem de tersane olarak kullanılması önemini arttırmış ve Kaptan-ı Deryalar genellikle bu bölgeye tayin edilerek göreve başlamışlardır. Gelibolu Beylerbeyliği yapan Kaptan Paşalar terfi ettikleri zaman Karaman, Rum, Şam ve Rumeli Beylerbeyliği görevlerini almışlardır. Bu yüzyıllarda Kaptan Paşalar genellikle “Gelibolu emîr-i ve kapudanı, Gelibolu kapudanı, emîr-i deryâ ve kapudan” isimleri ile anılmışlardır.<sup>259</sup> Cezayir de korsanlık yapan Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı Devleti hizmetine girmesinden sonra Cezayir bölgesi de kendisine verilmiş ve böylece bu bölge Kaptan Paşa eyaleti olarak isimlendirilmeye başlanmıştır. Merkezleri Gelibolu olarak belirlenmiş ancak XVII. Yüzyıl ile Osmanlı sınırlarının genişlemesi nedeniyle Kaptan Paşa sancakları Haslı ve Salyâneli olarak iki gruba ayrılmıştır. Haslı Sancaklar; Gelibolu, Ağrıboz, İnebahtı, Midilli, Sığacık, Kocaeli, Karlıeli, Rodos, Biga ve Mezistre olarak belirlenirken, Salyâneli Sancaklar; Sakız, Nakşe, Mehdiye olarak belirlenmiştir.<sup>260</sup>

XVII. Yüzyıl'da Kaptan-ı derya Piyale Paşa'nın Cerbe ve Sakız adalarını Osmanlı Devleti hizmetine alması ile kendisine vezirlik rütbesi verilmiştir. Vezirlik rütbesi ilk kez bu şekilde Osmanlı'da görülmüştür.<sup>261</sup> XVIII. Yüzyıl'a geldiğinde üç tuğ elde ederek tayin edilmişlerdir. Lütfi Paşa, Kapudan Paşa olacak bir kişinin mutlaka deniz konusunda

<sup>256</sup> Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.2, s.182.

<sup>257</sup> Kaptan-ı deryalık unvanının çeşitli kullanımları mevcuttur. En yaygın kullanımı Kaptan Paşadır.

<sup>258</sup> Gündüz, *a.g.e.*, s.197.

<sup>259</sup> İdris Bostan, “Kapudan Paşa,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.24, 2001, s.354.

<sup>260</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s.420.

<sup>261</sup> Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s.414.



tecrübesinin olması, hatta korsanlık yapmış olması ve belli bir yaşı geçmiş olmasının bu rütbeye gelmiş kişi için avantajlı olacağını söylemiştir.<sup>262</sup>

Osmanlı donanma kaptanlarının azap reisleriyle karıştırılmaması için Hassa Reisi ismi de verilmiştir.<sup>263</sup> Osmanlı Kaptan-ı deryası olacak zatın gelirleri genellikle yüksek tutulmuştur. Çünkü Osmanlı donanmasının maddi bir eksikliği olduğunda kaptan-ı kerya'nın kendi özel hazinesinden karşılayabilecek kadar güçlü olması beklenmiştir.<sup>264</sup>

Kaptan Paşalar göreve tayinleri yapıldıktan sonra sedefkâri bir asâ taşımışlardır. Eğer bir Kaptan Paşa vezir ise arz günleri Divan toplantısına katılmış ve Bahriye ile ilgili işleri belirtmiştir. Tersane de bir suç meydana geldiyse mahkeme işi bizzat Kaptan Paşa'ya aittir ancak isterse kadıya da bırakabilmiştir. Kaptan Paşalara kendilerine ait tuğraları ile ferman yazma ve denizcilik ile ilgili tayinleri yönetme hakkı verilmiştir. Bir Kaptan Paşa göreve başladığında rütbesine göre top atışı yapılması kanunlaştırılmıştır. Eğer Padişah Tersâne'yi ziyaret ederse, Kaptan Paşa'nın sedefli asâsı ile önden yürümesi uygun görülmüştür. Kaptan Paşa olacak kişilere XVII. Yüzyıldan itibaren Kaptan Paşa eyaletindeki adaları voyvodalara iltizam verilmiştir. Bunun yanı sıra Câize ismi verilen ve her sene Tersanedeki en üst rütbeden en alt rütbeye kadar kendisine tahsis edilen para da gelir kaynağı olmuştur. Kaptan Paşa sefere gitmesi söz konusu ise ya da Yalı Köşkü'nde Padişahın huzuruna çıkacaksa iç hazineye Döşeme Baha isimli bir ödeme yapmışlardır. Bunun haricinde zaman zaman Padişaha, valide sultanlara ve kadı efendilere pahalı hediyeler takdim etmiştir. Kaptan Paşaların tayin işlemleri önceleri üç ayda bir ulufe günleri yapılırken XVIII. Yüzyıldan sonra Divan-ı Hümayun toplantılarında kendisine durum arz edilmiş, kürk giydirilmiş ve alaylı bir şekilde Tersâne'ye götürülerek gösteriler yapılmıştır. Kaptan Paşalar Tersâne'de oldukları zamanlarda Divanhâne ismi verilen yerde konaklamışlardır.<sup>265</sup>

Kaptan-ı derya'nın "Kaptan Paşa BaşTardesi" ismi verilen bir gemisi vardı ve bu gemiye 3 fener asılırdı. Osmanlı donanması 19. Yüzyıla kadar her ilkbahar mevsiminde denize açılırdı ve bu gemiler ile mürettebat Kaptan Paşa tarafından belirlenirdi. Kaptan-ı deryalık Kurumu 1867 yılında Bahriye Nazırlığı olarak değiştirilmiştir.<sup>266</sup>

---

<sup>262</sup> Bostan, "a.g.m", s.354.

<sup>263</sup> Zekeriyâ Bülbül, *Osmanlı Müesseseleri ve Medeniyet Tarihi*, Nobel Akademik Yayıncılık, Ekim 2013, s.159.

<sup>264</sup> İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, s.248.

<sup>265</sup> Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s.415-419.

<sup>266</sup> Naci Çakın, Nafiz Orhon, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1793-1908)*, C.3, Kısım 5, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1978, s.138.

## 4.2. Kaptan-ı Deryaların Yetkileri

- 1- Kadırgaların olduğu tersaneyle birlikte, kıyı boyunca Beşiktaş'a kadar olan bütün bölge Kaptan Paşa'nın emrindedir. Bütün paşalar, beylerbeyi ve beyler, kadırga kaptanları ona bağlıdır.
- 2- Kaptan Paşa, danışma ve onay alma zorunluluğu olduğu halde, Babıali'nin fermanı olmadan paşaları, beylerbeylerini azledebilir ve yerlerine başkalarını tayin edebilir.
- 3- Hatalarını gördüğü kişilere ceza verebilir, derdest edebilir, zincire vurabilir. Cezası ölüm olan suçlardan birini işleyenler ve kendilerini cezadan kurtarmak için yeteri kadar bedel ödeyecek durumda olmayanlar hakkında hüküm verip gizlice infaz ettirecek iktidarı vardır ama çok nadir icra eder.
- 4- Kaptan-ı derya bir limana demir attığında, denize kıyısı olan bölgelerin idarecileri el pençe divan durur. Menzilleri ziyaret ve garnizonları teftiş eder, istediği zaman bunların sayısını artırır, azaltır ve değiştirir.
- 5- Kaptan Paşa, şikâyet dinlemek için divan kurar, adaleti sağlar ve gerektiği hallerde ölüm cezası verir. Tek yapması gereken, bir tutanak hazırlayıp Babıali'ye göndermektir.
- 6- Kaptan Paşa'ya bağlı olarak bir de Ordu Kadısı namıyla bir hâkim bulunur ki ordudaki sorun ve anlaşmazlıklarda ne derse o olur. Padişahın tayin ettiği Ordu Kadısı, kaptan-ı derya'nın divanında hazır olup şikâyetleri şer'i noktalardan değerlendirir.
- 7- Amirallik mertebesi imparatorlukta en üst kademelerden biridir, diğer paşalara nazaran, bu unvanı taşıyan kişi sadrazamdan sonra en kalabalık maiyete sahiptir. Ardında genellikle dörder beşer uşağın dolaştığı 40 ağası olur ki bunlar da seferlerde kadırgalara binerler. Başlıcaları kethüda, kapıcılar kethüdası ve Çavuşbaşılardır. Hepsisi de hazinedarın emrinde bulunan içoğlanları, hademeler ve muhafızlarla birlikte kaptan-ı derya'nın hizmetlileri çoğunlukla 60 kişiyi bulur.<sup>267</sup>

1804 yılında çıkarılan bir kanunname ile Umûr-ı Bahriye Nezâreti kurulmuştur. Kanunname Bahriye Nezâreti ile Kaptan Paşa'nın yetkilerini birbirinden ayırmıştır. 1804 kanunnamesine göre Kaptan Paşa'nın yetkileri;

- 1- Donanma erkânına düzen getirilmesi ve gerekli malzemelerle donatılması
- 2- Tüm donanma zabitlerinin ve elemanlarının kayıt altına alınması

---

<sup>267</sup> Panzac, *a.g.e.*, s.49.

- 3- Sefer zamanı, savaşın gereğinin yapılarak hem gemilerin hem de askerlerin idaresinin yapılması
- 4- Göreve gelen Kaptan Paşaların memur edildikleri görevi lâıyıkı ile yerine getirmeleri ve iktidar da oldukları sırada tertipli bir şekilde davranmaları
- 5- Kapudan Paşa olan kişi emrindeki görevlilerle müzakere yaparak alınan çoğunluk karara göre davranmalı
- 6- Kapudan Paşalar Donanmâ-yı humâyûn ile taşralarda bulundukça Tersâne'de kalan asker ve zabıterleri kontrol altına almalı ve Umur-ı Bahriye Nâzırını olan kişiler Kaptan Paşa'ya vekillik etmelidirler şeklinde düzenlenmiştir.<sup>268</sup>

#### 4.3. Kaptan-ı Deryalar ve Görev Süreleri

Adı	Göreve geldiği tarih	Görevden ayrıldığı tarih	Göreve kaç kez getirildiği
İzzet Mehmed Paşa	9 Şubat 1827	24 Ekim 1828	1
Papuççu Ahmed Paşa	4 Ekim 1829	13 Ocak 1830	1
Halil Rıfat Paşa	13 Ocak 1830 9 Şubat 1843 30 Temmuz 1847 30 Mayıs 1854	1830 1845 1848 1855	4
Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa	17 Kasım 1832 30 Mart 1841	1836 1843	2
Ahmed Fevzi Paşa	10 Kasım 1836	1840	1
Mehmed Sait Paşa	8 Ocak 1840	29 Mart 1841	1
Mehmed Ali Paşa	10 Ağustos 1845 27 Nisan 1848 26 Ağustos 1851 30 Ağustos 1855 1858 22 Nisan 1866	20 Temmuz 1847 1 Mart 1849 3 Ekim 1852 1858 1864 1867	6
Süleyman Refet Paşa	11 Mart 1849	6 Ağustos 1851	1
Mahmud Paşa	4 Ekim 1852	1853	1

<sup>268</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.73-74.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 1- Topal İzzet Mehmed Paşa

İzzet Mehmed Paşa'nın 1792 veya 1793 tarihinde Malatya'nın Dârende ilçesinde doğduğu bilinmektedir.<sup>269</sup> Babası Dârendeli İbrahim Bey idi. Amcası Ali Paşa'nın vezir olması sayesinde onun yanında yetişmiş ve eğitim görmüştür. Ali Paşa'nın Konya'ya atanması onun mühürdar olarak 1809'da Osmanlı'ya hizmet etmeye başlamasını sağlamıştır. İzzet Mehmed Paşa kapıcıbaşılık, mirahurluk, voyvodalık ve mütesellimlik görevlerinde bulunmuştur. 1821 yılına gelindiğinde Bursa Valisi İbrahim Paşa'nın kethüdalığını yaptığı sırada<sup>270</sup> beylerbeyi olmuş ve Anadolu sahillerine muhafız tayin edilmiştir.<sup>271</sup> 1822'de Afyonkarahisar,<sup>272</sup> 1823'te Menteşe, 1825'te ise Kütahya'ya gönderilmiştir.<sup>273</sup>

1826 yılında Yeniçerilerin isyan hazırlığına karşı II. Mahmud, Hüseyin Ağa ile İzzet Mehmed Paşa'yı görevlendirmiş ve İzzet Mehmed Paşa emrindeki kuvvetlerle İstanbul'a çağırılmıştır.<sup>274</sup> İzzet Mehmed Paşa asiler konusunda; *"İzâle-i şüphe diye vakit geçirilmekte muhatara vardır, onların şüphesini kılıçtan başka bir şey izâle etmez."* kanısında idi. Daha sonra Yeniçeri kışlasında bulunan asiler üzerine giderek para karşılığı kapının açılmasını sağlamış ve asiler cezalandırılmıştır.<sup>275</sup> İzzet Mehmed Paşa İstanbul'a geldiği andan Yeniçeri Ocağı'nın kaldırıldığı ana kadar yapmış olduğu hizmetlerle 9 Şubat 1827'de<sup>276</sup> Kaptan Paşa olmuştur.<sup>277</sup>

Osmanlı Devleti'ne 26 Nisan 1828'de harp ilan eden Rusya,<sup>278</sup> 7 Mayıs'ta Rumeli'yi ve Anapa Kalesi'ni muhasara etmiştir. Osmanlı Devleti, Tuna Vilayetinin komutanlığına Hüseyin Ağa'yı, Varna komutanlığına Kaptan Paşa İzzet Mehmed Paşa'yı tayin etmiştir. Osmanlı ordusu 24 Mayıs'ta harekete geçerken, Rusya ise çoktan Boğdan'ı ele geçirip, Eflak'a girmiş, Bükreş'i de işgal altına almıştı. Çok kısa süre içerisinde İsakçı, Tolçu, Maçın,

<sup>269</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.94.

<sup>270</sup> Cevdet Küçük, "İzzet Mehmed Paşa, Dârendeli," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.28, 2001, s.559.

<sup>271</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.94.

<sup>272</sup> BOA, HAT, 1561/27.

<sup>273</sup> Küçük, "a.g.m", s.94.

<sup>274</sup> Sertoğlu, *a.g.e.*, s.2890.

<sup>275</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Dârendeli İzzet Mehmed Paşa," *Belleten Dergisi*, C.XXVIII, S.110, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, Nisan 1964, s.236-237.

<sup>276</sup> Küçük, "a.g.m", s.559.

<sup>277</sup> BAO, 120-5818.

<sup>278</sup> Naci Çakın, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı-Rus Harbi (1828-1829)*, C.3, 5.Kısım/EK, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1978, s.77.

İbrail kaleleri ele geçirilmiştir. <sup>279</sup> İzzet Mehmed Paşa ise donanmanın yok edilmesinden sonra 3000 kişilik deniz askeriyle kara yolunu kullanarak 26 Nisan 1828'de Varna'ya ulaşmış ve 10.000 kişiden fazla olan Rus ordusunu 14 Temmuz 1828 günü yenmiştir. Rus kuvvetlerinin çatışmayı sürdürmesi üzerine Yûsuf Muhlis Paşa Varna muhafızı yapılarak İzzet Mehmed Paşa ile bölgeyi savunması için yardıma gönderilmiştir. İzzet Mehmed Paşa'nın Varna savunması sırasında bölge dışında herhangi bir yerle ve kişiyle iletişime geçmesi Ruslar tarafından engellendiği için askeri destek ulaşamamış 12 Ekim 1828'de Varna'yı teslim ederek Aydos'a çekilmek zorunda kalmıştır. Bu olay sonrası İzzet Mehmed Paşa 4 ay süren Varna muhasarasında yaşanan durumunu açıklamak zorunda kalmıştır.<sup>280</sup> Paşa savunmasında emrinde ki asker sayısının günden güne azalarak durumunun zorlaştığını, yeterli derecede asker takviyesi yapılamadığı için Varna'yı teslim etmek zorunda kaldığını bildirmiştir.<sup>281</sup> İzzet Mehmed Paşa savunmasında; Varna kalesini savunması için mücadele ettiği sırada Sadrazam Yusuf Paşa'nın dört saatlik bir mesafede olmasından dolayı kâtabi Sadri Bey'i elçi olarak gönderip yardım istediğini ancak Paşa'nın kendisine yardıma gelmediğini yazmıştır. Kendisinin her gün elçi göndererek yardım istediğini, günler sonra Yusuf Paşa'nın geldiğini ancak bu sefer de geç kalındığı için bu yardımın işe yaramadığını söylemiştir. Yusuf Paşa Varna'ya gelince meclis toplanarak durumun görüşüldüğünü ancak Paşa'nın mecliste bulunan kişileri ve askeri kışkırttığını, kendisini suçlu durumuna düşürmeye çalıştığını belirtmiştir. Kalenin teslim edilmesi için kendisine baskı yapıldığını ve bunu yapmaktansa beni vurun dediğini sözlerine eklemiştir. Yusuf Paşa'nın, müftüyü çağırarak vefat edecek kişilerin şehit sayılmayacağını söyleterek askeri galeyana getirdiğini ve Paşa'nın üç seneden beri başka bir devletin hizmetinde olduğunu belirtmiştir.<sup>282</sup>

İzzet Mehmed Paşa, 24 Ekim 1828'de<sup>283</sup> sadrazam olmuş<sup>284</sup> ve ikinci kez Varna'yı kuşatma girişiminde bulunmuştur. Ancak kuşatmadaki başarısızlık<sup>285</sup> azledilmesine neden olmuştur.<sup>286</sup> Kısa bir süre sonra Vidin<sup>287</sup> ve Sofya valiliğine tayin edilmiş, ardından 1834 yılında Afyon Valisi olmuş,<sup>288</sup> Yeniçeri Ocağının kaldırılması sırasında göstermiş olduğu gayret neticesinde bir kıt'a nişan ile ödüllendirilmiş ve kendisine Ankara, Çankırı valilikleri

<sup>279</sup> Sertoğlu, *a.g.e.*, s.2908-2909.

<sup>280</sup> Küçük, "a.g.m", s.559.

<sup>281</sup> BOA, *HAT*, 1022/42680.

<sup>282</sup> Uzunçarşılı, "a.g.m", s.238-239.

<sup>283</sup> Danişmend, *a.g.e.*, s.114.

<sup>284</sup> BOA, *TS.MA.e.*, 861/10.

<sup>285</sup> İdris Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2014, s.218.

<sup>286</sup> BOA, *TS.MA.e.*, 861/12.

<sup>287</sup> BOA, *HAT*, 661/32253.

<sup>288</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.218.

verilmiştir.<sup>289</sup> İzzet Mehmed Paşa bu durumdan duyduğu memnuniyeti II. Mahmud'a arz etmiştir.<sup>290</sup>

İzzet Mehmed Paşa 28 Temmuz 1840'ta Çanakkale muhafızı olmuştur. Kavalalı Mehmed Ali Paşa ile girişilecek savaşta Sayda, Beyrut ve Trablusşam'ın dâhil olduğu Akkâ eyaleti<sup>291</sup> ve Berrüşşam seraskerliği<sup>292</sup> Ağustos 1840'ta İzzet Mehmed Paşa'ya verilmiştir. Donanmasını Cünye Limanı'na yerleştirmiş ve Mısır güçlerini bozguna uğratmıştır. Savaş sırasında yaşanan bir kaza sonucu Paşa ayağından vurulmuş ve seraskerlikten azledilerek Edirne Valiliğine atanmıştır.<sup>293</sup> İzzet Mehmed Paşa'nın ayağının iyileşmemesi "Topal" lakabı almasına neden olmuştur.<sup>294</sup>

İzzet Mehmed Paşa, Sultan Abdülmecid tahta çıktıktan sonra 5 Aralık 1841'de ikinci kez sadrazam olmuş ancak 30 Ağustos 1842'de azledilerek, ikinci kez Edirne Valiliğine atanmıştır.<sup>295</sup> 1845 yılında nişan ve kılıç ile ödüllendirilen İzzet Mehmed Paşa,<sup>296</sup> Ağustos 1849'da Bursa Valisi olmuş ancak sağlık problemleri nedeni ile görevden alınarak emekliye ayrılmıştır.<sup>297</sup> İzzet Mehmed Paşa'nın mağdur olmaması için ölümüne kadar maaşı hazineden tahsis edilmiştir.<sup>298</sup>

İzzet Mehmed Paşa 7 Mart<sup>299</sup> 1855'te vefat ederek<sup>300</sup> İstanbul Eyüp'te bulunan Mihrişah Valide Sultan Mektebi'nin haziresine defnedilmiştir.<sup>301</sup> Topal İzzet Mehmed Paşa, "sabırlı, doğru, vakur, işbilir, cesur, sert ve katı" bir karaktere sahiptir.<sup>302</sup> Paşa hakkında bazı hikâyeler anlatılmıştır. Bunlardan biri, Kastamonu Valiliği görevini yaptığı sırada İzzet Mehmed Paşa'nın rüyasına giren bir adamı astırması olmuştur. Şeyhülislama bu durum anlatıldığında "Ne yapayım, Valinin rüyasına girmemek elimde değildir..." demiştir. Diğer olay ise, Sadrazamlık görevini yaptığı sırada bir ramazan akşamı iftardan hemen önce kayıkçı bir adamın idam fermanının okunması olmuştur. Yanında bulunan herkes ramazan akşamının

---

<sup>289</sup> Uzunçarşılı, "a.g.m", s.241.

<sup>290</sup> BOA, HAT, 410/21343.

<sup>291</sup> Küçük, "a.g.m", s.559.

<sup>292</sup> BOA, C.DH, 90/4462.

<sup>293</sup> Küçük, "a.g.m", s.559.

<sup>294</sup> Bostan, a.g.e, s.218.

<sup>295</sup> Küçük, "a.g.m", s.559.

<sup>296</sup> BOA, A.MKT, 27/77.

<sup>297</sup> Küçük, "a.g.m", s.560.

<sup>298</sup> BOA, A.MKT.NZD, 137/57.

<sup>299</sup> Bostan, a.g.e, s.218.

<sup>300</sup> BOA, A.TŞF, 20/14.

<sup>301</sup> Bostan, a.g.e, s.218.

<sup>302</sup> Mehmed Süreyya, *Sicilli Osmani*, C.3, (Çev: Seyit Ali Kahraman), Türk Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, Haziran 1996, s.850.

hatırına adamın affedilmesini söyler ancak İzzet Paşa adamın vefat eden eşinden sonra tekrar evlenmek istediğini, üç çocuğu buna engel olduğu için onları denize atarak öldürdüğünü anlatmıştır. Üstelik durumun Üsküdar'da bulunan yalılardan bizzat görüldüğü, adamın mahkemede suçunun sabit olduğu belirlenmiştir. Olayı anlatan Paşa şöyle demiştir; “*Bana gaddar derler, ben kıyarım ama böyle heriflere kıyarım.*”<sup>303</sup>

## 2- Pabuççu Ahmed Paşa

Ahmed Paşa, 1761 yılında Rize’de dünyaya gelmiştir. Çok küçük yaşta İstanbul’a yerleşerek<sup>304</sup> Vefa Han’da ayakkabıcılık yaptığı için “Pabuççu” lakabı ile anılmıştır. Tersane de çalışmaya başladığı sırada Seyyid Ali Paşa’nın dikkatini çekmiş ve Tersane Çavuşu olmuştur. 15 sene boyunca Tersane Çavuşluğu yaparak Osmanlı’ya hizmet etmiştir.<sup>305</sup> Yeniçeri Ocağı’nın kaldırılması sırasında II. Mahmud’a destek vermiş ve Galata Nazırlığı, Liman Reisliği gibi görevlerde yer almıştır.<sup>306</sup>

Pabuççu Ahmed Paşa 24 Ekim 1828 yılında Kaptan Paşa olmuş<sup>307</sup> ve Kalyoncu belediyesinden 29000 kuruş tahsis edilmiştir.<sup>308</sup> Kaptan Paşa olduğu sırada 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı devam etmekte olduğu için<sup>309</sup> Ahmed Paşa’nın emrine 1 tanesi büyük 5 tanesi küçük olmak üzere 6 hat gemisi, 3 firkateyn, 5 korvet, 3 brik verilmiştir. Rusya, Süzebolu’yu işgalederken,<sup>310</sup> Pabuççu Ahmed Paşa emrindeki kuvvetlerle bir Rus firkateyni ele geçirmiş<sup>311</sup> ve bu olay Ahmed Paşa’nın “Gazi” unvanı almasına neden olmuştur.<sup>312</sup>

Osmanlı Donanması’nın İstanbul’a Arnavutköy taraflarından girdiği sırada Mahmudiye<sup>313</sup> kalyonunun karaya oturmasıyla Ahmed Paşa hastalanmış ve 13 Ocak 1830 yılında vefat etmiştir.<sup>314</sup>

<sup>303</sup> İbrahim Alâettin Gövsa, *Türk Meşhurları Ansiklopedisi*, Yedigün Neşriyat, İstanbul 1945, s.97.

<sup>304</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.95.

<sup>305</sup> Kazasker Mehmed Hafid, *Sefinetü’l-Vüzera*, (Haz: İsmet Parmaksızoğlu), Şirketi Mürettebiye Basımevi, İstanbul 1952, s.68.

<sup>306</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.218.

<sup>307</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.95.

<sup>308</sup> BOA, C.BH, 95/4594.

<sup>309</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.95.

<sup>310</sup> Akad, *a.g.e.*, s.213.

<sup>311</sup> Hafız Hızır İlyas Ağa, *Letaif-i Enderun (1812-1830)*, (Çev: Cahit Kayra), Güneş Yayınları, s.329.

<sup>312</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.219.

<sup>313</sup> “Mahmudiye Kalyonu Haliç Taşkızak Tersanesi’nde inşa edilerek 1829 yılında denize indirilmiştir. Dönemin padişahı II. Mahmud’un adı itibarıyla bu ismi almıştı. Tekne kısmı ahşaptır ve 2500 tondur. Boy 62 metredir. Genişliği 17 metre, ambar yüksekliği 8,5 metre, çektiği su 7 metre idi. Gemi inşaat mühendisi Mehmed Efendi ve mimar Mehmed Kalfanın eseri idi. Mürettebat 1280 kişilikti. Mahmudiye Kalyonu’nun en önemli özelliği 3 ambarlı olmasıydı. Sadece Osmanlı Devleti’nde değil o dönem için dünyadaki en büyük ahşap gemi Mahmudiyedir. Mahmudiye Kalyonu 1853-1856 Kırım Savaşı sırasında hiç isabet almayarak kurtulmuş ve

Pabuççu Ahmed Paşa'nın Kaptan Paşa oluşu hakkında Sir Adolphus Slade şu yorumu yapmıştır; “*Navarin, Osmanlı Donanmasının yokluğunu en çok Karadeniz’de hissetmiştir. Ve bir de Çengeloğlu Tahir Paşa gibi bir denizci varken kara adamlarının atanmaları akıl alacak şey değildir.*”<sup>315</sup>

### 3- Damat Halil Rıfat Paşa

Halil Rıfat Paşa, Hüsrev Paşa tarafından esir pazarından satın alınmış, bu yüzden bir dönem hayatı köle olarak geçmiştir.<sup>316</sup> Sonrasında Hüsrev Paşa'nın mühürdarı olmuş<sup>317</sup> ve Niğde, Kırşehir, Beyşehir gibi mutasarrıflıklarda bulunmuştur.<sup>318</sup> Halil Rıfat Paşa'ya mutasarrıflığını yaptığı bu bölgelerden 17.500 kuruş tahsis edilmiştir.<sup>319</sup>

Halil Rıfat Paşa, 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında ilk önce Serasker Kaymakamı, ardından İstanbul Muhafızlığı ve Asâkir-i Mansûre ile Liva-i Şerif Kaymakamı olmuştur. 1829 Edirne Antlaşması yapıldıktan sonra antlaşmanın maddelerinin yumuşatmak için II. Mahmud tarafından elçi olarak Rusya'ya gönderilmiş ancak yoğun çabalarına rağmen makûs sonucu değiştirememiştir. Halil Rıfat Paşa bu süreçte göstermiş olduğu gayretler ile 13 Ocak 1830 tarihinde kaptan-ı derya olmuştur.<sup>320</sup> Halil Rıfat Paşa; “*Avrupa'ya benzemezsek, Asya'ya çekilmeye mecburuz!*” demiş ve çalışmalarını o yönde ilerletmiştir.<sup>321</sup>

Osmanlı donanmayı ve gücünü tekrar toparlamaya çalıştığı bu dönemde Kavalalı Mehmed Ali Paşa isyanı ile mücadeleye girişmiştir. Kavalalı, Mora İsyanı sırasında Osmanlı'ya yaptığı yardımlar neticesinde yaşadığı kayıpları telafi etmek istemiştir. Bu kayıplara karşılık Suriye'yi talep etmiş, Osmanlı Devleti'nin bu isteği kabul etmemesi üzerine isyan başlatarak kendi kuvvetlerini Suriye üzerine yollamıştır. Kısa sürede büyüyen bu isyan Osmanlı Devleti'nin sulh için araya girmek istemesiyle sonuçlanmıştır. Sulh görüşmeleri için Halil Rıfat Paşa Tophane Müşiri göreviyle Mısır'a gönderilmiş ve Kavalalı ile görüşmesi

---

efsaneleşmiştir. 1875 yılında Haliç'e çekilerek demirlenmiş, bir süre kışla olarak kullanılmış ve ne yazık ki sökülerek parçaları dağılmıştır. Günümüzde İstanbul Deniz Müzesi'nde birkaç parçası sergilenmekle beraber tabloları da mevcuttur.” Eser Tutel, “Kırım Savaşı'nın Ünlü Kalyonu Mahmudiye'nin Kanlı Gözyaşları”, *Popüler Tarih Dergisi*, C.6, S.66, 2006, s.28-31.

<sup>314</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.219

<sup>315</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.95.

<sup>316</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.96.

<sup>317</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.219.

<sup>318</sup> Mehmed Süreyya, *Sicilli Osmani*, C.2, (Çev: Seyit Ali Kahraman), s.580.

<sup>319</sup> BOA, *C.ML*, 318/13063.

<sup>320</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.220.

<sup>321</sup> Yılmaz Öztuna, *II. Mahmud*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1989, s.97.



sağlanmışır.<sup>322</sup> Halil Rıfat Paşa 16 Kasım 1832’de kaptan-ı deryalıktan azledilerek Tophane Müşiri olmuştur.<sup>323</sup>

Halil Rıfat Paşa 9 Şubat 1843 yılında ikinci kez kaptan-ı derya olmuş ancak 1845 yılında azledilerek Ticaret Nazırlığına tayin edilmiştir. Paşa, 30 Temmuz 1847’de üçüncü kez kaptan-ı deryalığa getirilmiştir.<sup>324</sup> Tersâne’nin harcamaları üzerine çalışmalar yapıp, gelir gider kayıtları tek tek yazılıp ortaya çıkarılmışır.<sup>325</sup> Halil Rıfat Paşa 30 Mayıs 1854’te dördüncü ve son kez kaptan-ı derya olmuştur.<sup>326</sup> 1855 yılında azledildikten<sup>327</sup> kısa süre sonra vefat etmiş, Eyüp’te defnedilmiştir.<sup>328</sup>

#### 4- Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa

Tahir Mehmed Paşa birçok kaynakta Karadenizli bir kişi olarak tanıtılmakta ancak Hotinli tüccar bir babanın oğlu olarak 1785 senesinde doğmuştur. Babasını Silistre’ye yerleştikten sonra kaybetmiş ve Galata’ya gelerek eniştesi Hacı İbrahim Ağa’nın yanında gemi hocalığı yaparak çalışmaya başlamıştır. Kayınpederi Çengeloğlu Halil Paşa’nın lakabını mirası olarak vefatından sonra kullanmıştır.<sup>329</sup> Gemi hocalığı yaparken seyahat etme fırsatı da bulmuştur. Kısa zaman içerisinde kendini etrafındakilere sevdirmiş ve Mir-i Miran rütbesi almıştır.<sup>330</sup>

1821 yılında ilk olarak Eflak ve Boğdan’da başlayan Mora İsyanı İstanbul’da büyük yankı uyandırmıştır. Rumların İstanbul’da da ayaklanabileceği ihtimali halk arasında korkuya neden olmuş ve genç erkekler isyan ihtimalinden dolayı geceleri sokakların belli yerlerinde seccade açarak nöbetleşe beklemeye başlamışlardır. Çengeloğlu Tahir Mehmed halkı sakinleştirmek ve konu hakkında bilinçlendirmek için Topçubaşı tayin edilmiştir.<sup>331</sup>

İngiliz, Fransız ve Rus donanmalarının Osmanlı’yı tehdit etmeye başlaması ile<sup>332</sup> Navarin’e Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa gönderilmiş ve Paşa 15 Mayıs 1827’de bölgeye

<sup>322</sup> Kutluoğlu, “a.g.m”, s.63.

<sup>323</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.96.

<sup>324</sup> Mehmed Süreyya, *a.g.e.*, s.581.

<sup>325</sup> Gencer, *a.g.e.*, s.216.

<sup>326</sup> Mehmed Süreyya, *a.g.e.*, s.581.

<sup>327</sup> BOA, *TS.MA.e/427-53*.

<sup>328</sup> Mehmed Süreyya, *a.g.e.*, s.581.

<sup>329</sup> Aydın Özkan, *Kaptan-ı Deryalıktan Üç Kit’a Valiliğine Çengeloğlu Tahir Paşa’nın Hayatı, Askeri, İdari ve İlmi Yönü*, (İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2017, s.8.

<sup>330</sup> Ali Rıza Seyfi, *Çengeloğlu Tahir Paşa*, Resimli Şark, S.26, İstanbul, Şubat 1933, s.7.

<sup>331</sup> Çelik, *a.g.e.*, s.188-189.

<sup>332</sup> Baş, *a.g.e.*, s.139.

ulaşmıştır.<sup>333</sup> Navarin Limanı'nda bulunan Osmanlı donanmasının komutanı Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa'ya,<sup>334</sup> donanmanın en başında bulunan İbrahim Paşa herhangi bir silahlı çatışmaya girilmemesini söylemiştir.<sup>335</sup> Fransızlar Osmanlı'nın durumunu anlamak için postacı gibi görünerek içeri sızmıştır. Çengeloğlu aldığı emirler dolayısıyla bu duruma engel olamamıştır.<sup>336</sup> Çengeloğlu, İbrahim Paşa ile bir sonuca varamayacağını anlayınca Mecra-yı Zafer gemisi ile Navarin'den Çanakkale'ye gitmiş ve İbrahim Paşa'nın Babiâli'ye sunmuş olduğu raporlar nedeniyle azledilerek Edirne'ye gönderilmiştir.<sup>337</sup>

1821 Mora İsyanı, Sakız Adasını da etkilemiş ve Sisamlı bir Rum tarafından başlatılan isyan yerli Rum halkı tarafından destek görerek bölge yağmalanmış ve oldukça zarar görmüştür. İsyanı bastırmakla görevli kaptan-ı kerya Nasuhzâde Ali Paşa asilerin gemisini batırması sonucu vefat etmiştir. 1823-1824 yıllarında da zarar gören ve kuşatmaya uğrayan Sakız Adası 1827 yılında bir Fransız Albayı tarafından daha büyük bir kuşatmayla karşı karşıya kalmıştır. Sakız Adası muhafızı Yûsuf Paşa Osmanlı Devleti'nden isyanı bastırması için yardım istemiş ve Çengeloğlu Tahir Paşa bu isyanı bastırmakla görevlendirilmiştir.<sup>338</sup> 2500 kişilik bir kuvvet ile 12 Mart 1828'de Sakız Adası'na giden Tahir Paşa, Fransız Albay Fabviye'nin önderliğinde olan isyancıları dağıtmış ve adayı kurtarmıştır.<sup>339</sup>

1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Çengeloğlu Tahir Paşa kara kuvvetleri komutanı olarak Şumnu'yu savunmuştur. Savunmadaki başarısı dolayısıyla Hamidiye Sancağı Mutasarrıflığı ile görevlendirilmiştir. Bu sırada Fransa ile Cezayir arasında çıkan sorunları çözmek için Fransızlarla görüşmesi istenmiş ve bir firkateyn ile Akdeniz'e açılmıştır.<sup>340</sup> Çengeloğlu'nun bu göreve getirilişi hakkında Hüsrev Paşa daha önce Cezayir'de görev yapmış ve Cezayir'in hizmetinde bulunmuş bir kişi olarak bu göreve bundan daha ehliyetli ve uygun birisinin olamayacağını vurgulamıştır. Tahir Paşa'nın Cezayir'e gönderileceği haberi Reisülküttap Pertev Paşa tarafından Fransa elçisine haber verilmiştir. Elçi, bu durumun Fransa'yı ilgilendirmediğini söylerken İngiltere, Fransa ve Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa arasında bir anlaşma olduğunu Babiâli'ye haber vermiştir. Mehmed Ali Paşa'nın amacı, Sudan'dan gelen kervanları ele geçirerek yüklü vergi geliri saklamaktır. Bu amacı gerçekleştirmenin tek yolu ise Fransa ile anlaşarak Cezayir'i ele geçirmek ve Trablusgarp ile

<sup>333</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.222.

<sup>334</sup> Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, C.1, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.400.

<sup>335</sup> Baş, *a.g.e.*, s.139.

<sup>336</sup> Akad, *a.g.e.*, s.211.

<sup>337</sup> Kurtoğlu, *a.g.e.*, s.192-193.

<sup>338</sup> Ali Fuat Öreñç, "Sakız Adası," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.36, 2009, s.7.

<sup>339</sup> Kurtoğlu, *a.g.e.*, s.198-199.

<sup>340</sup> Özkan, *a.g.t.*, s.9.

Tunus'a yerleşmektir. İngiltere bu anlaşmayı öğrenerek Çengeloğlu'nun önce İskenderiye'ye daha sonra acil olarak Cezayir'e geçmesini ve Fransa ile Cezayir arasındaki sorunların savaşa çıkmadan çözülmesi gerektiğini belirtmiştir. İngiltere'nin bu çabasının nedeni, Fransa'nın Cezayir'i ele geçireceği durumda Akdeniz'de söz sahibi konumuna gelmesini engellemektir. Tahir Paşa, Cezayir sularına girdiğinde anlaşmazlığı halletmek için Fransız elçileriyle müzakere etmeyi deneyecek, eğer müzakere mümkün olmazsa görevli bir memur atanmasının Fransa'dan istenmesine, ulema sınıfı ve ocak ileri gelenleri huzurunda Fransa ile ortaya çıkacak harbin tehlikelerinden bahsedecek ve aradaki anlaşmazlığın ortadan kaldırılmasını Padişah'ın buyurduğunu ileticek, yapılan teklifler Fransa'ya ağır gelirse bir memur aracılığıyla bu tekliflerin tekrar değerlendirilebileceği ve Fransa ile hiçbir yolla anlaşma sağlanamazsa bu durumun Babıali'ye bildirilmesi gerektiği istenmiştir. Paşa aldığı emirleri yerine getirmek için 16 Nisan 1830'da Cezayir'e Nesim-i Zafer gemisi ile yola çıkmıştır.<sup>341</sup>

Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa almış olduğu emirleri Fransa'ya ileticeğini düşünmüş ancak Fransız amirali Katval, Tahir Paşa'nın gemisini Cezayir'e almayarak<sup>342</sup> Fransa'da kral meclisi ile görüşmesini istemiştir. Tahir Paşa bu durumda Cezayir'e kara yolu ile girmek istemiş<sup>343</sup> ancak Tunus çevresinden geçmesi de Tunus Bey'i Hüseyin Bey tarafından engellenmiş, Fransa ise Tunus civarına donanma yerleştirmiştir.<sup>344</sup> Fransa, Tahir Paşa'nın Cezayir'e gidip Cezayir Dayısı ile görüşmesinden oldukça çekinmiştir çünkü Tahir Paşa eğer Dayıyı ikna ederse onların da Cezayir'i işgal nedenleri ortadan kalkabilirdi. Fransa bu durumu göz önüne alarak Tunus Beyine, ülkenin geleceği için iki tarafa da dost olması gerektiğini ve eğer Cezayir'e karadan yardım ederse, Cezayir gibi onlarla savaşta sayılacağını söylemiştir.<sup>345</sup> Grammont bu konu hakkında eğer Tahir Paşa, Hüseyin Paşa'yı öldürerek iktidarı ele geçirseydi ve Padişah, Fransa'nın isteklerini kabul etseydi bu şiddetli cezalandırma karşısında ne diyebilirdik? Büyük bir hayal kırıklığı ve siyasi uğursuzluklar meydana gelecekti yorumunu yapmıştır.<sup>346</sup>

Tahir Mehmed Paşa nezaretinde bir Fransız fırkateyni ile Fransa'nın Toulon şehrine götürülmüştür. Şehre girerken yolda Fransa'nın Cezayir üzerine yolladığı 110 kıt'a harp ve nakliye gemisini görmüştür. Gemilerin mevcudiyeti yaklaşık 30.000 kişiden oluşturulmuştur.

---

<sup>341</sup> Ercüment Kuran, *Cezayir'in Fransızlar Tarafından İşgali Karşısında Osmanlı Siyaseti (1827-1847)*, Yenilik Basımevi, İstanbul 1957, s.20-24.

<sup>342</sup> Kurtoğlu, *a.g.e.*, s.203.

<sup>343</sup> İlter, *a.g.e.*, s.107.

<sup>344</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Tunus'tan 1881'de Fransa Tarafından İşgaline Kadar Burada Valilik Eden Hüseyin Ailesi," *Belleten*, C.XVIII, S.72, TTK Basımevi, Ankara, Ekim 1954, s.554.

<sup>345</sup> Özkan, *a.g.t.*, s.53.

<sup>346</sup> İlter, *a.g.e.*, s.107.

Tahir Paşa, Toulon şehrinde Amiral Robro ile görüşme sağlamış ancak Amiral bu konu ile alakalı herhangi bir emir almadığını bildirerek Paşa'yı oyalamıştır. Bu durumu fark eden Tahir Paşa, Babıali ile görüşmeyi beklemeden Midilli'ye geçmiştir.<sup>347</sup> Tahir Paşa ile Fransız Amiral arasında küçük bir çatışma yaşanmış, Amiral yaşanan olay ile ilgili Tahir Paşa'ya; Cezayir'i savaş yoluyla almak için tayin edildiğini, hiçbir müzakere kabul etmeyeceğini ve eğer Türk firkateyni Cezayir limanına girerse düşman muamelesi göreceğini söylemiştir.<sup>348</sup> Prens Polignac bu durum hakkında Tahir Paşa'nın Temmuz'un beşinci günü Toulon'dan habersiz bir şekilde Doğu yönünde yola çıktığını Kont Guilleminot'a bildirmiştir. Tahir Paşa ise İzmir yolu ile aylardır habersiz bırakmak zorunda kaldığı Osmanlı Devleti'ne Cezayir'e girişinin engellendiğini, Fransa'ya giderken yolda bir harp filosunun yola çıktığını gördüğünü bildirmiştir. Tahir Paşa aylarca oyalanırken, Fransa çoktan Cezayir'i işgal etmiş ve şehre girmiştir. Osmanlı Devleti bu duruma bir çözüm olmayacağını anlayınca Tahir Paşa'nın İstanbul'a dönmesini istemiş ve Paşa İstanbul'a dönmüştür.<sup>349</sup>

Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa 17 Kasım 1832 yılında kaptan-ı derya olmuş<sup>350</sup> ve Paşa'ya 29.166 kuruş tahsis edilmiştir.<sup>351</sup>

Fransa, 1830 yılında Cezayir'i işgal edince Osmanlı bu durum karşısında önlem olarak, Trablusgarp'ın doğrudan merkeze bağlanmasını ve bu kararın uygulanması için Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa görevlendirilmesine karar vermiştir. Paşa, 27 Mayıs 1835'te Trablusgarp'a gelerek Vali Ali Paşa'yı azletmiştir. Çengeloğlu, Mısırata, Terhune ve Giryan'da yapmış olduğu faaliyetlerle bölgeyi düzenli hale getirmiştir. Ancak Paşa'nın isyanı durdurmak için Cebel bölgesinde bulunan ve isyancılarla yakınlığı bilinen Şeyh Gome ile temasa geçmesi bu görevden alınmasına neden olmuştur.<sup>352</sup>

Çengeloğlu Tahir Paşa, 10 Eylül 1836 yılında Unkapanı ile Azapkapı arasındaki ulaşımı rahatlatmak için 600 metre uzunluğunda Cısr-i Kebir-i Derya köprüsünün açılışını yapmıştır.<sup>353</sup> Paşa, 1836 yılında kaptan-ı deryalıktan azledilerek Tophane Müşirliği<sup>354</sup> ve

<sup>347</sup> Özkan, *a.g.t.*, s.54-55.

<sup>348</sup> Ali Haydar Emir Alpagut, "Cezayir Hakkındaki Neşriyata Umumî Bir Cevap," *Deniz Mecmuası*, S.317/EK, Deniz Matbaası, İstanbul, Haziran 1930, s.54.

<sup>349</sup> Kuran, *a.g.e.*, s.26-29.

<sup>350</sup> Mehmed Süreyya, *Sicilli Osmani*, C.5, (Çev: Seyit Ali Kahraman), Türk Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, Ağustos 1996, s.1616.

<sup>351</sup> BOA, *C.BH*, 175/8229.

<sup>352</sup> Muhammed Tandoğan, *Afrika'da Sömürgecilik ve Osmanlı Siyaseti (1800-1922)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2013, s.11-13.

<sup>353</sup> Özkan, *a.g.t.*, s.95.

<sup>354</sup> BOA, *HAT*, 469/22950.

Trablusgarp Seraskerliğine atanmıştır.<sup>355</sup> Tahir Paşa yola çıktıktan 1 hafta sonra Fransız donanması Tunus'a donanma çıkarmış ve Osmanlı donanmasının Tunus'a girip girmeyeceğinden emin olmak istemiştir. Hariciye Nazırlığına bir mektup yazarak Osmanlı donanmasının Tunus'a gidip gitmeyeceğini sormuş, Tahir Paşa'nın Trablusgarp'a gittiğini öğrenince Tahir Paşa'nın Trablusgarp sınırlarından dışarı çıkmamasını, eğer aksi olursa Fransız donanmasının bu duruma müdahale edeceğini yazmıştır. Sadrazam, Osmanlı ve Fransız donanmaları arasında bir çatışma çıkmasını engellemek adına Tahir Paşa'ya durumu açıklayan bir mektup yazmıştır.<sup>356</sup> Tahir Paşa ise malzeme yüklü 12 gemi ile Trablusgarp'a gelmiş ve Salıpazarı'na geçmiştir. Şehrin ileri gelen kişileri Paşa'yı karşılamak için ihram elbisesi giymişler, bunun gelenek olduğunu bilmeyen Tahir Paşa kişileri fakir zannedip onlara malzeme vermeye kalkmıştır. Daha sonra durum ortaya çıkmış, Tahir Paşa ihram elbisesi giyilmesini yasaklamıştır. Trablusgarp'ta Cuma günleri sala verme zorunluluğu olmadığı için bu usulü eyalette zorunlu hale getirmiştir.<sup>357</sup> Tahir Paşa Misrata civarında bir Hükümet Sarayı'nı, merkezde ise görevli valilerin kalabilmesi için Valilik Sarayı'nı yaptırmıştır.<sup>358</sup>

Tahir Mehmed Paşa, 5 Mart 1838'de ise Meclis-i Vâlâ azalığı<sup>359</sup> ve 21 Temmuz 1838'de Aydın Müşirliği'ne tayin edilmiştir. Çengelolu'nun Aydın'a tayin edildiği sırada eyalet Saruhan, Menteşe, Sığla sancaklarından oluşur<sup>360</sup> ve Menteşe Sancağı'nda görevli olan Tavaslı Osman Ağa'nın oğlu Çengelolu'nun emriyle görevden alınmıştır. Osman Ağa bu durumu Osmanlı'ya bildirmiş ve oğlunun tekrar görevine iadesini rica etmiştir.<sup>361</sup> Tahir Mehmed Paşa ise Osman Ağa'nın oğlunun kendisine teklif ettiği 150.000 kuruşu kabul etmediğini Osmanlı'ya bildirmiştir.<sup>362</sup>

Tahir Mehmed Paşa İzmir Valiliği yaptığı sırada Muhafız Alayı'nda sıkıntılar çıkmış ve yaşanan olaylar sırasında Vali Konağı asiler tarafından basılmıştır. Asiler, Tahir Paşa'nın çabaları sonucu geri çekilmiş ve "*Çengelolu'nu öldürecek tüfeğin tetiğini çekmek için on tane mandaya gerek vardır, yoksa insan gücü yetmez*" yorumları yapılmıştır.<sup>363</sup>

---

<sup>355</sup> Nehicüddin Efendi, *Tarih-i İbn-i Galbun Der-Beyân-ı Trablusgarp*, Hasan Sâfi, *Trablusgarp Tarihi*, (Haz: Abdullah Erdem Taş, Muhammed Tandoğan, Aydın Özkan), (Ed: Ahmet Kavas), Ortadoğu ve Afrika Araştırmacıları Derneği Yayınları, İstanbul 2013, s.101-102.

<sup>356</sup> Kuran, *a.g.e.*, s.46-47.

<sup>357</sup> Nehicüddin Efendi, *a.g.e.*, s.101-102.

<sup>358</sup> Özkan, *a.g.t.*, s.114.

<sup>359</sup> Kazasker Mehmed Hafid, *a.g.e.*, s.71.

<sup>360</sup> Feridun Emecen, "Aydın," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.4, 1991, s.236-237.

<sup>361</sup> Özkan, *a.g.t.*, s.133.

<sup>362</sup> BOA, *HAT*, 755/35662.

<sup>363</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.97.

Aydın'ın Tire ilçesinde 1838 yılında bir veba salgını meydana gelmiştir. Tahir Mehmed Paşa bu salgını ortadan kaldırmak için oldukça büyük çaba sarf etmiş, Rum ve Yahudilerin karantina yataklarının ayrı bölgelerde tutulmasına, vebanın görüldüğü evlerin su ve tütsü yoluyla temizlenmesini, halkın bir süre evlerinden çıkmamasını ve Anadolu'ya gidecek kişilerin de 10-15 gün kadar bekledikten sonra yola çıkmalarını istemiştir.<sup>364</sup>

II. Mahmud düzenli bir askeri birlik oluşturmak için 1835 yılında, Anadolu ve Rumeli'de yaşayan erkeklerin isim yazdırmalarını emretmiştir.<sup>365</sup> 15 Kasım 1838'te Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa gözetiminde redif teşkilatının askerleri halka açık bir şekilde talim yapmışlardır. Tahir Paşa, redif teşkilatı askerleri ile yakından ilgilenmiş ve ihtiyaçlarının eksik kalmaması için Babıali ile sürekli iletişim içerisinde olmuştur.<sup>366</sup>

Aydın'da bulunan zeybeklerden düzenli bir askeri birlik kurmak isteyen Çengeloğlu, 20 Aralık 1838'de zeybeklerin kıyafet değişimini kabul etmemeleri üzerine bir bildiri yayınlamış ve yeni kıyafet düzenini kabul etmeyen asilere karşı baskı uygulamak zorunda kalmıştır. Çünkü asiler büyük bir isyan başlatarak kısa sürede Edremit, Bergama, Bayındır ve Aydın'a yayılmışlardır. İsyân Tahir Paşa'nın gayretleri neticesinde bastırılmış ve birçok zeybek asi öldürülmüştür.<sup>367</sup>

Mısır Valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa uzun müddettir mücadele ettiği Mısır'ın veraset yoluyla kendisine teslimini Osmanlı'ya kabul ettirmiştir. Veraset sisteminin kabul edilmesi karşılığında ise, o güne kadar cebir uygulayarak ele geçirdiği tüm toprakları Osmanlı'ya teslim etmiştir.<sup>368</sup> Ayrıca Firari Ahmed Fevzi Paşa'nın kaçırmış olduğu Osmanlı donanması 25 Aralık 1840 yılında Osmanlı Devleti'ne teslim edilerek, Çengeloğlu Tahir Paşa tarafından yenileme çalışmaları başlatılmıştır.<sup>369</sup> Girit'te çıkan isyan Çengeloğlu'nun iradesine verilmiş ve Paşa bölgede yapmış olduğu başarılı müdahale sonucu isyanı bastırmıştır.<sup>370</sup>

Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa Osmanlı donanmasını yeniden güçlendirmek için uğraştığı sırada 9 Şubat 1843'te kaptan-ı deryalık görevinden alınmış, yapmış olduğu

---

<sup>364</sup> Özkan, *a.g.t.*, s.140.

<sup>365</sup> Mustafa Nuri Paşa, *Netayic ül-Vukuat*, C.III-IV, (Düz: Neşet Çağatay), Türk Tarih Kurumu, Ankara 1987, s.297.

<sup>366</sup> Özkan, *a.g.t.*, s.143.

<sup>367</sup> Tuncer Baykara, *Osmanlılarda Medeniyet Kavramı ve Ondokuzuncu Yüzyıla Dair Araştırmalar*, Akademi Kitapevi, İzmir 1992, s.61-62.

<sup>368</sup> Işın, *a.g.e.*, s.177.

<sup>369</sup> Ramizpaşazade Mehmet İzzet, *Harita-i Kapudanan-ı Deryay*, Ceridehane Matbaası, 1868, s.218.

<sup>370</sup> Kazasker Mehmed Hafid, *a.g.e.*, s.71.

hizmetlere karşılık kendisine ‘murassa seyf (değerli taşlarla süslü kılıç)’ hediye edilmiş,<sup>371</sup> 16 Şubat 1843’te ise Edirne Valisi tayin edilmiştir.<sup>372</sup>

Çengeloğlu Mehmed Tahir Paşa’nın Edirne Valiliği yaptığı sırada Sultan Abdülmecid Rumeli gezisine çıkmış ve 14 Mayıs 1846’da Edirne’ye gelmiştir. 15 Mayıs günü Edirne Valisi Tahir Paşa’nın da katılımıyla Selimiye Cami’de Cuma namazı kılınmış, halka çiçek aşısı yapılmıştır. Edirne halkına fazla gelen kara gümrük vergisi kaldırılmıştır. Meriç Nehri’nin düzenleme ve Enez limanının temizlenmesi Tahir Paşa’nın kontrolüne verilmiştir. Tahir Paşa Sultan Abdülmecid ile Rumeli gezisine katılmış ve bir süre sonra ayrılarak Edirne’ye geri dönmüştür.<sup>373</sup>

Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa 1847 yılında Bosna Valisi olmuştur.<sup>374</sup> Tahir Paşa Bosna halkından alınan verginin bundan sonra devlet adına toplanmasını kanunlaştırmıştır. Ancak Müslüman toprak sahipleri bu kanundan rahatsız olarak halkı isyan etmesi için teşvik etmiştir. Nitekim 1849 yılında Bosna’da halk isyan etmiş ve bu isyan kısa sürede tüm çevreye yayılmıştır. Tahir Paşa Müslüman kesimden 85.000 kişilik bir ordu kurmak istemiş ancak bu ordunun isyancılara karışması tehlikesinden dolayı gerçekleştirememiştir. Bu durumda Osmanlı Devleti’nden yardım istemiş ve 12.194 kişilik bir ordu kurulmuştur. İsyanı bastırma faaliyetleri devam ederken,<sup>375</sup> Mayıs 1850’de Çengeloğlu Tahir Mehmed Paşa Travnik Kasabası’nda vefat etmiştir.<sup>376</sup> Paşa, İstanbul-Eyüp’te defnedilmiştir.<sup>377</sup>

## 5- Ahmed Fevzi Paşa

Ahmed Fevzi Paşa’nın doğum tarihi tam olarak bilinmemekle beraber Girit’in Sude Limanı’nın Sude isimli küçük bir köyünde doğmuştur.<sup>378</sup> Genç yaşta İstanbul’a gelerek Çengelköy semtinde kayıkcılık yaparak çalışmaya başlamıştır.<sup>379</sup> Ahmed Fevzi Paşa’nın Osmanlı hizmetine ilk girişi Kapıcı Kethüdası İbrahim Ağa sayesinde olmuştur. İbrahim Ağa’nın kardeşi Ali Ağa vasıtasıyla Enderun’a girerek eğitim almaya başlamış sonra

<sup>371</sup> Özkan, *a.g.t.*, s.100.

<sup>372</sup> Işın, *a.g.e.*, s.178.

<sup>373</sup> Mehmet Mercan, “Sultan Abdülmecid’in Rumeli Gezisi Hakkında Bazı Tespitler,” *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXIV, S.1, Temmuz 2009, s.88-89.

<sup>374</sup> Kazasker Mehmed Hafid, *a.g.e.*, s.72.

<sup>375</sup> Emine Ak, *Tanzimat’ın Bosna Hersek’te Uygulanması ve Neticeleleri (1839-1875)*, (Marmara Üniversitesi, Türikiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2010, s.58.

<sup>376</sup> Ahmed Bâdi Efendi, *a.g.e.*, s.1065.

<sup>377</sup> Mehmed Süreyya, *a.g.e.*, s.1616.

<sup>378</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.225.

<sup>379</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.98.

Bostancıbaşı Osman Paşa'nın yanına verilmiş ve nihayet Serasker Hüsrev Paşa'nın emri ile Nizamiye kıtasına alınmıştır.<sup>380</sup> Ahmed Paşa 25 Haziran 1832'de ilk hassa müşiri<sup>381</sup> olmuştur.<sup>382</sup> Bu görev esnasında "Fevzi" ismini almıştır.<sup>383</sup> Hassa Müşirliği sırasında Paşa'ya 15000 tahsis edilmiş,<sup>384</sup> kısa bir süre içerisinde 7500 kuruşluk zam yapılmış<sup>385</sup> ve tahsisatı 25000 kuruşa kadar yükselmiştir.<sup>386</sup> II. Mahmud Galata, Tophane ve Üsküdar civarlarında zarar gören iskelelerin tamirâtı için Ahmet Fevzi Paşa'yı görevlendirmiş ve Paşa yapmış olduğu masrafları padişaha raporlamıştır.<sup>387</sup> 1833 yılında II. Mahmud ve Ahmed Fevzi Paşa Marmara denizinde teftişe çıkmış ve Paşa bölgede herhangi bir sorun olmadığını, İstanbul'a dönüş yolunda olduğunu Sadrazam Raûf Paşa'ya bildirmiştir.<sup>388</sup>

1835 yılında Bolu Sancağı,<sup>389</sup> Kocaeli Mütessellimi Şükrü Bey'in görevden alınmasıyla Kocaeli<sup>390</sup> ve 1 yıl süreyle Kocaeli Kaymas Voyvodalığı 9350 kuruş kira bedeli ile Ahmed Fevzi Paşa'ya verilmiştir.<sup>391</sup>

Ahmed Fevzi Paşa Hassa Müşiri sıfatıyla 1833 senesinde elçi olarak Petersburg'a gönderilmiştir.<sup>392</sup> Ahmed Fevzi Paşa'nın Rusya'ya elçi olarak gideceği haberi Sadaret makamı tarafından Petersburg'a mektup ile bildirilmiştir<sup>393</sup> ve II. Mahmud bizzat Rus İmparatoruna ilave bir mektup göndererek iki devlet arasındaki dostluğun devam etmesini arz etmiştir.<sup>394</sup> Osmanlı Devleti'nin amacı Rusya ile imzaladıkları Edirne Antlaşmasının ağır maddelerini hafifletmek ve savaş tazminatı ödemesini kolaylaştırmak istemiştir. Görünen sebep dışında Osmanlı kaybettiği Silistre'yi tekrar kendi topraklarına kazandırmak istemiştir.

<sup>380</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.225.

<sup>381</sup> "Müşir, Arapça da işaret eden, yol gösteren, nasihat ve emirler veren anlamlarına gelmektedir. Müşir'in sıfat özelliğinden çıkıp askeri bir unvan haline gelişi XIX. Yüzyılda gerçekleşmiştir. 1826'da Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasından sonra müşir unvanı gerçek bir askeri rütbe haline gelmiştir. Özellikle Asâkir-i Mansûre-i Muhammediye ile bu rütbenin çıkışı arasında bir bağ vardır. Modern anlamda bir askeri rütbe şeklinde 25 Haziran 1832'de teşkil edildiği düşünülen müşirlik rütbesi ilk kez resmen Ahmed Fevzi Paşa'ya verilmiştir. Üst subay olarak bilinen erkânla ümerâ sınıfındaki rütbe sıralaması da yeniden belirlenmiş ve binbaşı, kaymakam, miralay, mirlivâ, ferik ve müşir şeklinde düzenleme yapılmıştır." Zekeriya Türkmen, "Müşir", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.32, 2006, s.160.

<sup>382</sup> Çelik, *a.g.e.*, s.361.

<sup>383</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.98.

<sup>384</sup> BOA, C.AS, 252/10522.

<sup>385</sup> BOA, C.AS, 1184/52794.

<sup>386</sup> BOA, C.AS, 843/35992.

<sup>387</sup> BOA, C.BLD, 37/1802.

<sup>388</sup> BOA, HAT, 1235/48036.

<sup>389</sup> BOA, HAT, 670/32732.

<sup>390</sup> BOA, C.DH, 60/2972.

<sup>391</sup> BOA, C.AS, 442/18403.

<sup>392</sup> Hayrettin Pınar, "Ahmed Fevzi Paşa'nın Petersburg Seyahati ve Petersburg Antlaşması," *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.29, 2013, s.183.

<sup>393</sup> BOA, HAT, 1101/44532.

<sup>394</sup> BOA, TS.MA.e, 712/28.



Ahmed Fevzi Paşa elçiliği vasıtasıyla Osmanlı'nın ödeyeceği tazminatta indirim sağlanmasını kabul ettirmiş ama Silistre için çok uğraşarak başarılı olmuş, Osmanlı'nın savaş tazminatını 10 milyon duka altından 4 milyona indirmiş ve Rusya, Silistre'den çekilmiştir.<sup>395</sup> Ahmed Fevzi Paşa'nın, I. Nikolay'a elçi olarak gönderilmesi İngiltere tarafından onun Rus yanlısı olarak görülmesine neden olmuştur.<sup>396</sup>

Ahmed Fevzi Paşa'ya 10 Kasım 1836 yılında kaptan-ı deryalık<sup>397</sup> ve Trablusgarp Valiliği verilmiştir.<sup>398</sup> Paşa'ya 29166 buçuk kuruş tahsis edilmiştir.<sup>399</sup> Osmanlı Devleti ve Kavalalı arasındaki savaş sırasında da 24 parçalık gemi ile Mısır'a gitmiştir.<sup>400</sup> Paşa'ya 2500 kişilik bahriye askeri verilmiştir.<sup>401</sup>

Kaptan-ı deryalığına ek olarak Bursa Valiliği verilen<sup>402</sup> Ahmed Fevzi Paşa 25 Aralık 1838 yılında Çanakkale'de yaşanan sorunlarla da bizzat ilgilenmiş ve durumu Babiâli'ye bildirmiştir.<sup>403</sup> İzmit'te yangın sonucu harap olan bir camiyi yeniden yaptırmış ve o cami günümüzde Fevziye Cami ismiyle bilinmektedir.<sup>404</sup>

Ahmed Fevzi Paşa Osmanlı Devleti'ne bir daha asla dönememiştir. 4 Ocak 1843'te Mısır'da zehirlenerek öldürülmüştür.<sup>405</sup> İsmail Hami Danişmend, Ahmed Fevzi Paşa'nın ölümü şöyle aktarır; "*Nihayet mülteci bulunduğu Mısır'da cariyeleri tarafından zehirlenerek, bir lekeden başka bir şey olmayan zararlı vücudu ortadan kaldırılmıştır.*"<sup>406</sup>

## 6- Damat Mehmed Sait Paşa

Mehmed Sait Paşa aslen Bursalıdır. Enderun'da yetişerek eğitim görmüş ve Hazine Kethüdalığı ile Osmanlı Devleti'ne hizmet etmeye başlamıştır. 1836 yılında Osmanlı Hanedanına damat olmuş,<sup>407</sup> aynı sene Hassa Müşirliği görevi verilmiştir.<sup>408</sup> Firari Ahmed Paşa'nın Osmanlı donanmasını Mısır'a kaçırmayla 8 Ocak 1840 yılında kaptan-ı derya tayin

<sup>395</sup> Pınar, "a.g.m", s.183-187.

<sup>396</sup> Ahmet Dönmez, "Kaptan-ı Deryalıktan Firariliğe Ahmed Fevzi Paşa: Osmanlı Donanmasını Düşmana Teslim Etmek," *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, C.4, 26-29 Eylül 2013, İstanbul, Türk Tarih Kurumu, s.42.

<sup>397</sup> BOA, C.DH, 69/3413.

<sup>398</sup> BOA, HAT, 469/22950.

<sup>399</sup> BOA, C.BH, 125/6073.

<sup>400</sup> Akkaya, Ayanoğlu, a.g.e, s.98.

<sup>401</sup> BOA, HAT, 1265/49004.

<sup>402</sup> Bostan, a.g.e, s.226.

<sup>403</sup> BOA, HAT, 574/28125.

<sup>404</sup> BOA, C.EV, 157/7833.

<sup>405</sup> Bostan, a.g.e, s.226.

<sup>406</sup> Akad, a.g.e, s.217.

<sup>407</sup> Akkaya, Ayanoğlu, a.g.e, s.99.

<sup>408</sup> BOA, HAT, 469/22950.

edilmiş<sup>409</sup> ve bu görevden 9 Mart 1841 yılında azledilmiştir. Sultan Abdülmecid'in Vezîr-iâzamlık teklifini reddetmiş ve Seraskerlik, Valilik, Nazırlık gibi çeşitli görevlerde Osmanlı'ya hizmet etmiştir. 1869 yılında vefat etmiştir.<sup>410</sup>

## 7- Damat Mehmed Ali Paşa

Mehmed Ali Paşa 1813 tarihinde Hemşin'de doğmuştur. Babası fındık tüccarlığı ve Galata Baş ağalığı yapan Hacı Ömer Ağa'nın oğludur.<sup>411</sup> Osmanlı kaptan-ı deryalarından Pabuççu Ahmed Paşa'nın yanında yetişmiş ve hademe-i hümayuna girmiştir.<sup>412</sup> Mâbeyncilik görevine başladıktan sonra II. Mahmud'un esvapçılığına başlamıştır. Kendisini zamanla II. Mahmud'a sevdiren ve güvenini kazanan Mehmed Ali Paşa "Havâss-ı Mukarrebîn" unvanını almıştır. Mehmed Ali Paşa'nın Mâbeyncilik görevine devam ettiği sırada Mısır Valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa Osmanlı Devleti'ne isyan etmiştir. İsyanın günden güne büyümesiyle Nisan 1839'da Hafız Paşa'ya yardım etmesi için II. Mahmud tarafından Mehmed Ali Paşa görevlendirilmiş ve Nizip'e gönderilmiştir. Tam bu sırada 24 Haziran 1839 günü Nizip'te Osmanlı, Mısır ordusuna karşı yapılan savaşı kaybetmiştir. Mehmed Ali Paşa yolda savaştan kaçan askerler ile karşılaşarak durumun ciddiyetinin farkına varmıştır. Sultan II. Mahmud'un vefat etmesiyle Mehmed Ali Paşa'nın acil bir plan yaparak bölgedeki duruma müdahale etmesi gerekmiş ve Moltke ile İstanbul'a dönülmesi gerektiğini söylemiştir. Mehmed Ali Paşa Osmanlı hazinesini korumayı başarmış ve İstanbul'a götürmüştür. Diğer taraftan dağınık vaziyette bulunan Osmanlı askerlerini bir araya toplamıştır. Sultan Abdülmecid'in tahta çıkışından kısa bir süre sonra Mehmed Ali Paşa'ya mirlivalık rütbesi verilmiş ve Dâr-ı Şûrâ-yî Âskerî'ye üye olarak atanmıştır. 30 Kasım 1840 tarihinde Tophane-i Âmire Ferikliği görevine getirilmiştir. Sultan Abdülmecid tarafından araştırma yapması için görevlendirilen Serasker Rıza Paşa Tophane-i Âmire Müşirliği için Mehmed Ali Paşa'yı uygun bulmuştur. 30 Ocak 1844 tarihinde Galata, Liman ve Karantina Nezaretleri görevlerine ek olarak, Tophane-i Âmire Müşirliği Mehmed Ali Paşa'ya takdim edilmiştir.<sup>413</sup>

<sup>409</sup> Akkaya, Ayanoglu, *a.g.e.*, s.99.

<sup>410</sup> Akkaya, Ayanoglu, *a.g.e.*, s.99.

<sup>411</sup> İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.5, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1971, s.230.

<sup>412</sup> Mehmed Süreyya, *Sicilli Osmani*, C.3, (Çev: Seyit Ali Kahraman), s.956.

<sup>413</sup> Serap Sunay, *Damad Mehmed Ali Paşa'nın Hayatı ve Siyasi Mücadelesi*, (Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Afyonkarahisar, Ocak 2015, s.131-140.

Mehmed Ali Paşa gerekli hazırlıkların tamamlanmasıyla<sup>414</sup> Temmuz 1845'te Âdile Sultan ile evlenerek Osmanlı hanedanına damat olmuştur.<sup>415</sup> 1846 yılında Âdile Sultan'dan Hayriye Hanım Sultan dünyaya gelmiştir.<sup>416</sup>

Damat Mehmed Ali Paşa 6 kez tayin edileceği kaptan-ı deryalık makamına ilk olarak 10 Ağustos 1845 yılında getirilmiştir.<sup>417</sup> Mehmed Ali Paşa'ya 80.000 kuruş tahsis edilmiş,<sup>418</sup> yine 1845 yılında Gelibolu Sancağı, Mehmed Ali Paşa'nın sorumluluğuna verilmiştir.<sup>419</sup> Mehmed Ali Paşa'nın görevi esnasında İstanköy civarında bir yangın meydana gelmiş ve birçok ev, dükkân harap olmuştur. Paşa durum ile bizzat ilgilenmiş, lazım gelenleri raporlayarak Sadaret'e bildirmiştir.<sup>420</sup>

Mehmed Ali Paşa Kaptan Paşalıktan 20 Temmuz 1847'de alınarak Mecâlis-i Âliye üyeliği görevine getirilmiştir. 15 Ağustos 1847 günü Journal des debats gazetesi Paşa'nın görevden alınması hakkında, Kaptan Paşalığa Mehmed Ali Paşa'nın yerine Halil Paşa'nın atanmasının büyük bir şaşkınlığa neden olduğu gibi hükümet içerisinde bir çatlağın olduğunu, bu değişikliğin azalmakta olan dürüstlük, kişisel değer ve vatanperverliğin daha da düşmesine, diğer taraftan da artmakta olan rüşvet, ahlaki yozlaşma ve önceki acınacak durumların fazlalaşmasına neden olduğunu, donanmayı iyi bir şekilde organize etmek için Mehmed Ali Paşa'nın yıllarını aldığı ve bu donanmayı dağıtmanın tersanenin bütün kaynaklarını israf ettiğini, düzensizlik ve müsriflik alışkanlıklarını yeniden canlandırmak için ise Halil Paşa'ya altı ay bile vermediklerini yazmıştır.<sup>421</sup>

Damat Mehmed Ali Paşa 27 Nisan 1848'de ikinci kez kaptan-ı derya olmuş<sup>422</sup> ve kendisine imtiyaz nişanı verilmiştir.<sup>423</sup>

Mehmed Ali Paşa 1 Mart 1849 yılında serasker olmuştur.<sup>424</sup> Osmanlı Devleti tam bu sırada Bosna İsyanı ile uğraşmaktadır. İsyanın bir an önce bastırılması ve Tanzimat'ın bölgede uygulanmasının sağlanması için Serasker Mehmed Ali Paşa ve Ömer Paşa görevlendirilmiştir. Bu sırada İran Sınırında yaşanan bazı karışıklıklardan ötürü Mustafa

---

<sup>414</sup> BOA, HAT, 1642/9.

<sup>415</sup> Mehmed Süreyya, *a.g.e.*, s.956.

<sup>416</sup> Sunay, *a.g.t.*, s.30.

<sup>417</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.99.

<sup>418</sup> BOA, İ.DH, 108/5482.

<sup>419</sup> BOA, A.DVN, 13/13.

<sup>420</sup> BOA, A.MKT, 48/61.

<sup>421</sup> Sunay, *a.g.t.*, s.168-169.

<sup>422</sup> Serap Sunay, "Mehmed Ali Paşa, Damad," *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.EK-2, 2016, s.216-217.

<sup>423</sup> BOA, A.DVN, 36/66.

<sup>424</sup> BOA, İ.DH, 190/10714.

Reşid Paşa sınırda yaşanan problemler hakkında Mehmed Ali Paşa'yı haberdar etmiştir. Mehmed Ali Paşa gönderilen askerleri yetersiz bularak takviye kuvvet gönderilmesini emretmiş ve herhangi bir zıtlama söz konusu olduğunda savaşmaktan geri durulmaması gerektiğini vurgulamıştır. Mehmed Ali Paşa'nın olay hakkında sunduğu teklifler 11 Ocak 1850 tarihinde kabul edilmiştir. Yaşanan isyan ve sınır problemlerinin artması üzerine Mehmed Ali Paşa, Dâr-ı Şûrâ-yı Askeri'de bir komisyon kurulmasına karar vermiş ve yapılan görüşmeler neticesinde kararlar alınarak ona göre bir plan yapılmıştır.<sup>425</sup>

Mehmed Ali Paşa Serasker olduğu dönemde askerlerin nişan ve evlilik münasebetleriyle ilgili detaylı bir rapor hazırlamıştır. Buna göre, askere gitmeden önce nişanlanan ve evlenmek isteyen asker görev süresi bitmeden önce evlenmek isterse, evlenmesi için memleketine gönderilmesine ve evlenmesine karar verilmiştir. Bu şekilde hem askerin psikolojik olarak rahat olması ve görevine odaklanmasının artırılması hem de nişanlısının mağdur edilmemesi önlenmeye çalışılmıştır. Yine Paşa'nın seraskerlik görevi sırasında zabitan askerlerin okuma ve yazma bilmesinin önemi vurgulanmış, Paşa askerlerin kendi işlerini halledebilmeleri adına kışlada hem bir kütüphane kurulmasını sağlamış hem de 3 yıllık eğitim sürecinden geçmeleri ile terfi haklarını elde etmelerini sağlamıştır. Mehmed Ali Paşa'nın üzerinde durduğu diğer bir mesele Sultan Selim döneminde yapılan Selimiye Kışlası'nın tamir edilmesi olmuştur. Yapılan tespitler sonucu kışlada tamir için harcanacak miktar ve yerler belirlenerek 1852'de tamamlanmıştır. Davut Paşa Kışlası'nda askerlere su yetersizliğinin meydana gelmesi üzerine Paşa, yakında bulunan bir bölgeye çeşme yapılmasını emretmiştir. Serasker Paşa, Rami ve Davut Paşa Kışlalarının tamirinin yanı sıra Kuleli Kışlası ve Haydarpaşa Hastanesi'nin de yapılması gereken işlerine el atmış, harcamaların listesi çıkartılarak tamir ve yenileme çalışmaları tamamlanmıştır.<sup>426</sup>

Mehmed Ali Paşa, 26 Ağustos 1851'de üçüncü kez kaptan-ı derya,<sup>427</sup> 3 Ekim 1852'de ise Sadrazam olmuştur.<sup>428</sup> Mehmed Ali Paşa ile Mustafa Reşid Paşa arasındaki şahsi meseleler iç işleri oldukça karıştırmış, iktidar çekişmesi Avrupa tarafından da yakından takip edilmiş ve Sultan Abdülmecid bu duruma bir son vermek için Mehmed Ali Paşa'nın kız kardeşi ile Mustafa Reşid Paşa'nın oğlunu evlendirmiş ancak akrabalık bağı bile iki paşa arasındaki husumeti bitirmemiştir. Yaşanan olaylar Mehmed Ali Paşa'nın sadrazamlıktan

---

<sup>425</sup> Sunay, *a.g.t.*, s.180-182.

<sup>426</sup> Sunay, *a.g.t.*, s.185-189.

<sup>427</sup> Sunay, "a.g.m", s.217.

<sup>428</sup> BOA, *İ.DH.*, 259/16067.

azledilmesine neden olmuştur.<sup>429</sup> Azledildiği süreçte Kastamonu bölgesine sürgün edilmiştir. Ancak bu durum fazla uzun sürmemiş ve 30 Ağustos 1855'te dördüncü kez kaptan-ı derya olmuştur.<sup>430</sup>

Mehmed Ali Paşa'nın sadaret makamına hizmet ettiği süreçte en önemli konulardan bir tanesi Osmanlı Devleti'nin gündeminde dış borçlanma konusu olmuştur. Mustafa Reşid Paşa ve taraftarları İngiltere'nin etkisinde kalarak dış borçlanmasının yapılması gerektiğini savunurken, Mehmed Ali Paşa dış borçlanma yerine tasarruf edilmesi konusunda Sultan Abdülmecid'i ikna etmeye çalışmıştır. Nitekim Sultan Abdülmecid dış borçlanmanın meydana gelmemesi için teklifleri reddetmiştir. Ancak bu reddediş ne yazık ki 1852'de Dersaadet Bankası'nın borçlarının birikmesi ve Osmanlı hazinesinin bu konuda çaresiz kalması ile tükenmiştir. İlk dış borç Mustafa Reşid Paşa önderliğinde yapılmıştır. Bu olay sonrası Mustafa Reşid Paşa sadaret makamından alınarak Mehmed Ali Paşa getirilmiş ancak artık iki devlet arası anlaşmaların yapılması sonucu Paşa bu durumu sonlandıramayacağını bildirmiştir.<sup>431</sup>

Mehmed Ali Paşa 1858'de kaptan-ı deryalıktan azledilmiş<sup>432</sup> ve yine çok kısa süre içinde 1858'de beşinci kez kaptan-ı derya olmuştur.<sup>433</sup> 1861 yılında ise Serasker Rüşdü Paşa görevine başlayana kadar vekâleten onun görevini yerine getirmiştir.<sup>434</sup>

Sultan Abdülaziz döneminde Tophane Nazırlığı, Hazîne-i Hâssa Nezâreti, Mühimmât-ı Harbiyye ve Mâbeyn-i Hümâyun müşirlikleri görevlerine getirilmiştir. 8 Mart 1864'te Mecâlis-i Âliye memurluğuna getirilmiş<sup>435</sup> ve bu görev sırasında birinci rütbeden gümüş bir Nişan-ı Ali Osmani ile onurlandırılmıştır.<sup>436</sup> Paşa'nın kaptan-ı deryalıktan azledilmesine üzerine umutsuzluğa kapıldığı ancak Sultan Abdülmecid'in başka görevlere tayini üzerine sevindiği ve teşekkür mektubu yolladığı bilinmektedir.<sup>437</sup> 22 Nisan 1866'da altıncı ve son kez Kaptan-ı Derya olmuştur.<sup>438</sup> 1867 yılında kaptan-ı deryalık makamı kaldırılarak Bahriye

---

<sup>429</sup> Sunay, "a.g.m", s.217.

<sup>430</sup> Bostan, *a.g.e*, s.227.

<sup>431</sup> Sunay, *a.g.t*, s.194-196.

<sup>432</sup> Sunay, "a.g.m", s.217.

<sup>433</sup> BOA, *HAT*, 1648/8.

<sup>434</sup> BOA, *İ.DH*, 479/32177.

<sup>435</sup> Sunay, "a.g.m", s.217.

<sup>436</sup> BOA, *A.MKT.MHM*, 304/12.

<sup>437</sup> BOA, *TS.MA,e*, 897/92.

<sup>438</sup> Sunay, "a.g.m", s.217.

Nezareti kurulmuştur.<sup>439</sup> Mehmed Ali Paşa, Osmanlı Devleti'nin son kaptan-ı deryası olma özelliğine sahiptir.<sup>440</sup>

Damat Mehmed Ali Paşa 29 Haziran 1868 yılında vefat etmiş ve Adile Sultan türbesine defnedilmiştir.<sup>441</sup>

## 8- Kiları Süleyman Refet Paşa

Süleyman Refet Paşa 1807 tarihinde Çuhadar Arnavut Mustafa'nın oğlu olarak dünyaya gelmiştir.<sup>442</sup> Zihneli Ömer Efendi'nin yanında eğitim gören Süleyman Paşa genç yaşta Enderun'a girerek Çuhadar olmuştur. Piyade sınıfında eğitime devam eden Süleyman Paşa Yüzbaşılığa terfi etmiş, 1830 yılında Binbaşılık hemen sonra da Miralaylık rütbeleri elde etmiştir. 1842'de Mirлива, 1843'te Ferik rütbelerini alarak yükselmiştir.<sup>443</sup> Dârü's-şûrâ-yı askerî'ye reislik yapmış, Meclis-i Vâlâ üyeliği yaptığı sırada Paris'e sefir olarak gönderilmiştir.<sup>444</sup>

Paris'ten döndükten sonra 1848'te Ticaret ve Nafia Nazırlığı ile görevlendirilmiştir.<sup>445</sup> 11 Mart 1849 yılında kaptan-ı derya olmuş<sup>446</sup> ve 6 Ağustos 1851 yılında azledilene kadar bu görevde bulunmuştur.<sup>447</sup> Paşa'ya 1849 yılında Miralaylık rütbesi verilmiş ve Meclis-i Bahriye üyeliği tahsis edilmiştir.<sup>448</sup>

Süleyman Refet Paşa Eylül 1851 yılında azledilerek Meclis-i Vâlâ üyesi olmuştur.<sup>449</sup> Yine 1851 yılında Hüdavendigâr Vilayetinin Valiliği kendisine verilmiştir.<sup>450</sup> Aralık 1864'te vefat etmiştir.<sup>451</sup>

---

<sup>439</sup> Erdoğan Oran, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, (Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2012, s.58.

<sup>440</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.228.

<sup>441</sup> Sunay, "a.g.m", s.218.

<sup>442</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.100.

<sup>443</sup> Kazasker Mehmed Hafid, *a.g.e.*, s.75-76.

<sup>444</sup> Ahmed Bâdî Efendi, *a.g.e.*, s.1075.

<sup>445</sup> BOA, *A.DVN.MHM*, 5/88.

<sup>446</sup> BOA, *C.BH*, 29/1376.

<sup>447</sup> Akkaya, Ayanoğlu, *a.g.e.*, s.100.

<sup>448</sup> BOA, *A.DVN.MHM*, 7/35.

<sup>449</sup> Mehmed Süreyya, *Sicilli Osmani*, C.5, s.1551.

<sup>450</sup> BOA, *A.DVN*, 76/94.

<sup>451</sup> Mehmed Süreyya, *a.g.e.*, s.1552.

## 9- Topçubaşızade Mahmud Paşa

Mahmud Paşa'nın nerede ve hangi tarihte doğduğu bilinmemekle beraber babası Topçubaşı Mustafa Ağa idi. Kendisi de bu yüzden Topçubaşızade olarak anılmıştır.<sup>452</sup> Mahmud Paşa babasının ökayak olmasıyla Tophane'de çalışmaya başlayarak Osmanlı Hizmetine girmiştir.<sup>453</sup> Kaynaklarda okuma-yazma bilmediği söylenmektedir.<sup>454</sup> Mahmud Paşa 1844'te topçu mirlivasi<sup>455</sup> ve hemen ardından İzmir'e ferik olarak tayin edilmiştir. 1847'de Meclis-i Hassa Reisi ve Bahriye Meclis Reisi olmuştur. Ankara Valiliği yaptığı sırada 4 Ekim 1852'de Kaptan Paşa tayin edilmiştir.<sup>456</sup> 1853'te Sinop'ta Osmanlı donanmasının yakılması üzerine Kaptan Paşalıktan alınmış ve Bolu'ya sürgün edilmiştir. Mahmud Paşa 1856-1857 tarihleri aralığında affedilmiş ancak çok kısa bir süre sonra Mart 1857'de vefat etmiştir.<sup>457</sup>

---

<sup>452</sup> Danişmend, *a.g.e.*, s.231-232.

<sup>453</sup> Mehmed Süreyya, *Sicilli Osmani*, C.3, s.924.

<sup>454</sup> Danişmend, *a.g.e.*, s.232.

<sup>455</sup> BOA, *HAT*, 1641/4.

<sup>456</sup> Bostan, *a.g.e.*, s.228.

<sup>457</sup> Mehmed Süreyya, *a.g.e.*, s.924.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 1- Sinop Olayı (30 Kasım 1853)

Osmanlı Devleti ile Rusya'nın ilk ilişkileri Fatih Sultan Mehmet döneminde Moskova'dan gelen bir elçi aracılığıyla başlamıştır. Rusya'nın XIX. Yüzyıl'a kadar devam ettirdiği yayılcı politika Osmanlı Devleti ile olan sınırlarını yakınlaştırmış ve tehdidi arttırmıştır. Özellikle 1699 Karlofça Antlaşması iki devlet arasındaki rekabeti ciddi şekilde etkilemiş ve Rusya'ya büyük güç sağlamıştır.<sup>458</sup> Söz konusu Karlofça Antlaşması Osmanlı Devleti'nin mağlubiyeti ile sonuçlanan Viyana kuşatması sonrasında Avusturya, Lehistan, Venedik ve Rusya arasında imzalanmıştır. Antlaşmaya göre; Tımişvar hariç, Erdel dâhil tüm Macaristan Avusturya'ya bırakıldı. Podolya Osmanlı tarafından boşaltılarak, Kırım Tatarları'nın Lehistan'a saldırmayacağına dair söz vermiştir. Venedik, Osmanlı'yı antlaşma imzalanması sırasına oldukça uğraştırmış ancak Avusturya'dan beklediği desteği görememesi ve Osmanlı'nın tekrar savaş ilan etme riskine karşılık antlaşmayı imzalamak zorunda kalmıştır. Venedik işgal ettiği tüm bölgeleri boşaltarak Osmanlı'ya bırakmış ve Dubrovnik'e serbest giriş çıkış hakkı tanınmıştır. Rusya ise İstanbul'da elçi bulundurma hakkına sahip olurken, Azak Kalesi'ni de Osmanlı Devleti'nden teslim almıştır.<sup>459</sup>

XIX. Yüzyıl Osmanlı Devleti ve İngiltere için 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması'nın<sup>460</sup> yapılması ile başka bir boyut kazanmıştır. Osmanlı'nın dış ticareti özellikle 1845 yılı itibariyle oldukça ilerlemiştir. İngiltere ihracat rakamlarını Mısır ve Tuna başta olmak üzere 1851 yılına gelindiğinde eskiye nazaran 3 kat arttırmıştır. Rus İmparator I. Nikolay ise 1826-1828'de İran ile 1828-1829 Osmanlı Devleti ile girdiği savaşları kazanarak avantajlarını devam ettirmiştir. Rusya, 1828 Türkmençay Antlaşması ile Nahcivan ve Erivan'ı

<sup>458</sup> Besim Özcan, *Rus Donanmasının Sinop Baskını (30 Kasım 1853)*, (Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum 1990, s.11-13.

<sup>459</sup> Abdülkadir Özcan, "Karlofça Antlaşması," *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.24, 2001, s.504-507.

<sup>460</sup> "Balta Limanı Ticaret Antlaşması 16 Ağustos 1838 günü Sadrazam Reşit Paşa'nın Balta Limanı'nda bulunan konağında İngiliz elçisi Ponsonby ile Osmanlı Devleti tarafından imzalanmıştır. Aynı sene içerisinde antlaşmayı Fransa da imzalamıştır. Antlaşmaya göre; devlet bir malın herhangi bir yöredeki dış ticaretini bir özel kişinin tekeline bırakabiliyordu. Ayrıca, belirli hammaddelerin ya da gıda maddelerinin darlığının çekildiği yıllarda, malların ihracatını yasaklayabiliyordu. Özellikle savaş dönemlerinde, maliyeye ek gelir sağlamak amacıyla dış ticarete olağanüstü vergiler uygulanabiliyordu. Dış ticaretteki tekeller düzeni kaldırılmakta ve Osmanlı Devleti dış ticarete olağanüstü vergiler ya da sınırlamalar uygulama hakkından vazgeçmekteydi." Şevket Pamuk, "150. Yılında Balta Limanı Ticaret Antlaşması", *Tarih ve Toplum Dergisi*, C.10, S.60, Aralık 1988, s.38; Balta Limanı Ticaret Antlaşması'nın detaylı maddeleri için bakınız. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisâdi Münâsebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara 1974.



kazanırken, Osmanlı ile yapmış olduğu 1829 Edirne Antlaşmasıyla da Ahıska, Ahılkelek ve Kafkasya sahillerini kazanmıştır.<sup>461</sup>

Osmanlı Devleti bu süreçte İngiltere ve Fransa'ya yaklaşmayı tercih etmiştir. Bu durumdan hoşlanmayan Rusya, İngiltere'ye Osmanlı'nın topraklarını paylaşma teklifinde bulunmuştur. İngiltere bu teklifi reddetmiş ve bu reddediş Rusya'yı Kutsal Yerler Sorunu üzerine itmiştir.<sup>462</sup> 1847 yılında Beytullahm'da bulunan Mevlid-i İsa Mağarası'nda üzerinde *hic de virgine Maria Jesus Christus notus est* yazan bir yazıt, üç kralı temsil eden ve İsa'ya ait olduğu söylenen bir yıldız mevcuttu. 1 Kasım 1847'de burada ayin yapan Ortodokslar yıldızın birdenbire ortadan kaybolduğunu söylemişler, Katolikler ise buna inanmayarak Ortodoksları yıldızı çalmakla suçlamışlardır. Ortalığın iki mezhep arasında karışması yüzünden Papa ve Fransızlar olaya müdahale ederek Osmanlı Devleti'ne elçi göndermiştir.<sup>463</sup> Mayıs 1850 yılında başlayan müzakereler Hariciye Nazırı Ali Paşa tarafından mümkün olduğunca geciktirilmiştir. Fransa elçisi Aupick, Ocak 1851'de 1740 kapitülasyonlarının yürürlüğe girdiği şekli ile Osmanlı tarafından tanınmasını istemiştir. Ali Paşa bu isteğin cevabını da vermeyince Avusturya işin içine dâhil olmuştur. Tam bu sırada Aupick yerine elçi olarak Lavalette getirilmiştir. Mayıs 1851'de bu sefer de Lavalette, Aupick'in teklifini yenilemiştir.<sup>464</sup> Osmanlı Devleti 22 Aralık 1851'de Ali Paşa ile verdiği cevapta, yapılan "antlaşmaların halen geçerli olduğunu, bu konunun belirlenmesi için de karma bir komisyonun oluşturulup karara bağlanması gerektiği belirtilmiştir.<sup>465</sup> Ancak Rusya bu durumu protesto ederek, komisyonun çalışmalarını durdurmasına neden olmuştur. Osmanlı Devleti bir türlü sonuca bağlanamayan sorunları çözmek adına 9 Şubat 1852'de Fransa'ya Beytullahm kilisesinin anahtarını teslim etmiş ve 10 Şubat 1852'de isteklerin yerine getirildiğine dair açıklamalarda bulunduğu 2 ferman yayınlamıştır.<sup>466</sup>

9 Ocak 1853 günü Saint Petersburg'ta yapılan bir balo da Çar Nikola, İngiliz elçisi Sir George Hamilton Seymour'a; İngiliz hükümetiyle hükümetinin anlaşmasının esas olduğunu, onlar anlaştıktan sonra Batı Avrupa devletlerinin umurunda olmadığını, Osmanlı

---

<sup>461</sup> Candan Badem, *Kırım Savaşı ve Osmanlılar*, (Çev: Eşref Bengi Özbilen), Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, Eylül 2017, s.56-58.

<sup>462</sup> M. Şakir Ülkütaşır, *Sivastopol Harbi*, Varoğlu Yayınevi, İstanbul 1948, s.15.

<sup>463</sup> Zeki Arıkan, *Kırım Savaşı ve Sinop Baskını (1853), XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıl Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.2, (Ed: Zeki Arıkan, Lütfü Sancar), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, Temmuz 2009, s.110-111.

<sup>464</sup> Nicolae Yorga, *Osmanlı Tarihi*, C.V (1774-1912), (Çev: B. Sıtkı Baykal), Güney Matbaacılık ve Gazetecilik, Ankara 1948, s.449-450.

<sup>465</sup> Arıkan, *a.g.e.*, s.111.

<sup>466</sup> Yorga, *a.g.e.*, s.450-451.

için ise kolları arasında çok hasta bir adam olduğunu söylemiştir.<sup>467</sup> Çar ve İngiliz elçisi arasında 14 Ocak ve 20 Şubat 1853'te iki görüşme daha meydana gelmiştir. Çar, Eflak ve Boğdan'ın ellerinde olduğunu, Sırbistan ve Bulgaristan'ın da aynı şekilde himayesine alınabileceğini ve İngiltere'nin de Mısır'la Girit'i elde edebileceğini açıklamıştır.<sup>468</sup>

İngiltere, Rusya'nın teklifini 9 Eylül'de reddedecekti ancak Rusya bu cevabı daha almadan<sup>469</sup> Finlandiya Genel Valiliği, İmparator Yaveri, Amiral ve Donanma Komutanlığı unvanlarını taşıyan Prens Mençikof'u elçi olarak Osmanlı Devleti'ne göndermeye karar vermiştir. Mençikof'un kendine has sivri dili, alaycı tavırları ve şöhret merakı İngiliz devlet adamlarını elçi olarak gönderilmesinin doğru olmadığı düşüncesine itmiştir. Ancak Nikolay'a göre Mençikof devletten para kaçırmayacak kadar erdemli ve zengindi. Mençikof, Sultan Abdülmecid'e şahsi bir mektup yazmıştır. 27 Ocak 1853'te ise Mençikof'a tüm yetkileri vererek elçi tayin etmiştir ve Osmanlı Devleti'nden ne isteyeceğini açıklamıştır. Tüm bunların yanı sıra Nikolay özellikle Eflak ve Boğdan'ın bağımsızlığının tanınma ihtimalini de Mençikof'un iletmesini istemiştir. Nikolay elçi gönderilme merasimini tasarlarırken aynı anda Osmanlı Devleti'ne denizden bir saldırı planlamayı da düşünmüştür. Hatta bu konuda 19 Ocak 1853'te bir antlaşma imzalamıştır. Mençikof, Gromonosets isimli firkateyn ile 28 Şubat 1853'te İstanbul'a gelmiştir.<sup>470</sup> Mençikof, İstanbul'a Tophane'den giriş yapmış ve bu giriş o güne kadar görülmemiş bir abartılı gösteriyle yapılmıştır.<sup>471</sup>

Mençikof sokak elbisesi tabir edilebilecek bir kıyafetle<sup>472</sup> 2 Mart 1853 günü Sadrazam Mehmed Ali Paşa'nın huzuruna çıkmıştır. Mençikof özellikle Hariciye Nazırı Fuad Efendi ile görüşmemiştir. Çünkü Nikolay 1849 krizinde Macar mültecilerine destek veren Fuad Paşa'yı Fransız yanlısı olarak görmüş ve ondan uzak durmasını istemiştir. Mençikof, Nikolay'dan almış olduğu talimatlar neticesinde Fuad Efendi'ye güvenmediğini Mehmed Ali Paşa'ya söylemiştir.<sup>473</sup> Yaşanan baskıya dayanamayan Fuad Paşa istifa etmiş ve Hariciye Nazırlığı görevine Rıfat Paşa getirilmiştir. Fuad Paşa aslında istifa etmesinin çok da gerekli olmadığını ancak Mençikof'un yarattığı baskı ortamında Babıâli istifa etmesini isterse bunun onu daha çok üzeceğini üzeceğini söylemiştir.<sup>474</sup>

---

<sup>467</sup> Arıkan, *a.g.e.*, s.109.

<sup>468</sup> Arıkan, *a.g.e.*, s.110.

<sup>469</sup> Yorga, *a.g.e.*, s.454.

<sup>470</sup> Badem, *a.g.e.*, s.69-70.

<sup>471</sup> Arıkan, *a.g.e.*, s.111.

<sup>472</sup> Yorga, *a.g.e.*, s.455.

<sup>473</sup> Badem, *a.g.e.*, s.70-71.

<sup>474</sup> Arıkan, *a.g.e.*, s.112.

Rus elçisi Mençikof 8 Mart 1853'te Sultan Abdülmecid ile görüşme imkânı bulmuştur. Çar Nikolay'ın kendisine yazmış olduğu şahsi mektubu sunmuştur. Nikolay 1 yıl önce yapılan fermanın olumsuz sonuçlarını taraflarına iletmeyen Osmanlı devlet adamları konusunda Padişah'a uyarı da bulunmuştur. Ayrıca bir başka devletin Rusya ile olan ilişkiler konusunda Osmanlı Devleti'ne karışması söz konusu olduğunda bu duruma müdahale etmek için hazır olduğunu da söylemiştir. Nikolay, Küçük Kaynarca Antlaşmasına yeni bir madde ekleyerek Rum kilisesinin haklarının ve ayrıcalıklarının kendisine verilmesini istemiştir. Mençikof ve Rıfat Paşa 16 Mart 1853'te 6 saat süren ve Paşa'nın evinde gerçekleşen bir görüşme gerçekleştirmiştir. Mençikof, Küçük Kaynarca Antlaşması'nın gözden geçirilmesi teklifini yenilemiştir. Rıfat Paşa ise, Kutsal Yerler Sorunu ile Rum kilisesi meselelerini birbirinden ayırarak görüşme yapmıştır.<sup>475</sup>

Osmanlı Devleti, Rusya'nın isteklerine vermesi gereken cevabı geciktirirken Fransa donanmasını Çanakkale yakınlarına göndermeye başlamıştır. İngiliz donanması ise Malta'da demirlenmiştir.<sup>476</sup> 5 Nisan 1853 günü Lord Stratford<sup>477</sup> İstanbul'da Mehmed Ali Paşa ve Rıfat Paşa ile bir görüşme yapmış<sup>478</sup> ve Kutsal Yerler Meselesi'nin Ruslardan gelmiş, gelecek öbür tekliflerden ayrı tutulması gerektiğini, hem Rusya'yı, hem de Fransızları memnun edecek bir durumun hala var olduğunu, Prens Mençikof'un başka tekliflerle geldiği zaman bu tekliflerin niteliği, çapı ve sebepleri üzerinde etraflı bilgi verilmedikçe müzâkereye girmekten kaçınmakta özgür olduklarını, Padişah'ın egemenlik haklarını kısıcı olduğu anlaşıldığı zaman ise onları reddetme hakkının ellerinde olduğunu, Padişah için egemenlik haklarını kullanarak ortadaki haksızlıkları gidermekten ve Rusya'nın şikâyetlerini karşılamak üzere eldeki antlaşma hükümlerinin daha sıkı uygulanmasına girişmekten daha makul bir yol olamayacağı tavsiyelerini almışlardır.<sup>479</sup>

Mençikof'un cevap almak için Osmanlı'yı sıkıştırdığı sırada Reşit Paşa'nın başkanlığında 46 kişilik bir meclis toplanmıştır.<sup>480</sup> 5 Mayıs günü istediği cevabı hala alamayan Mençikof, Osmanlı Devleti'ne 5 günlük süre vererek özellikle Kutsal Yerler konusunda yapmış olduğu tekliflere bir cevap istemiştir. 3 maddelik bir konvansiyon

---

<sup>475</sup> Badem, *a.g.e.*, s.71-72.

<sup>476</sup> Yorga, *a.g.e.*, s.456-457.

<sup>477</sup> "Lord Stratford, İngiltere'nin XIX. Yüzyıldaki en önemli büyükelçilerinden biridir. 1786'da Londra'da doğmuştur." İrşat Sarıalioğlu, *Stratford Canning'in İstanbul Büyükelçiliği (1841-1847)*, (Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2017, s.3.

<sup>478</sup> Badem, *a.g.e.*, s.72.

<sup>479</sup> Stanley Lane Poole, *Lord Stratford Canning'in Türkiye Anıları*, (Çev: Can Yücel), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara 1999, s.134.

<sup>480</sup> Ülkütaşır, *a.g.e.*, s.17.

oluşturulmuştur; 1- Ortodoks halkı önceden belirlenmiş olan ayrıcalık ve dokunulmazlıklardan yararlanacak, diğer Hıristiyan dinlerine tanınan haklara da sahip olacaklar, 2- İlgili yeni ferman Rus hükümetine verilmiş resmi bir garanti yerine geçecek, 3- Belirlenen hususlar iki hükümetin karşılıklı güvenini belirten bir senede konu teşkil edecektir. Görüşmelerin devam ettiği süreçte Rıfat Paşa'nın yalısında Stratford ile bir görüşme gerçekleşmiştir. Rıfat Paşa, Stratford'a İngiliz donanmasının herhangi bir problem olduğunda destek olup olmayacağını sormuş ve Stratford; bu dönemde durumu manevi bir çerçevede incelemenin uygun olacağını, tehlike ve güçlükler ne olursa olsun, telaşa yol açacak ve öfke kabartacak her türlü gösterilerden sakınılması gerektiğini söylemiştir. 9 Mayıs 1853 günü Stratford, Abdülmecid'e bir mektup yazarak, Akdeniz'de bulunan İngiliz donanmasının oluşabilecek bir soruna karşı Osmanlı'nın emrinde olacağını söylemiştir. 10 Mayıs günü ise Rıfat Paşa, Prens Mençikof'a Filistin'de yaşanan sorunlar ile ilgili görüşülmesi gerektiğini, Hıristiyan tebaaya ayrılan tüm ayrıcalıkların Sultan Abdülmecid'in korumasında olduğunu ve kendi devletinin bağımsızlığını etkileyecek herhangi bir konunun tek başına alınabilecek bir durum olmadığını söylemiştir. Mençikof 11 Mayıs günü Babıâli'ye verdiği cevapta kendilerine güvenilmediği için üzüldüğünü ve 3 gün içerisinde tekliflerine cevap verilmesi gerektiğini ve eğer verilmezse Rusya ile Osmanlı Devleti görüşmelerinin kesileceğini bildirmiştir. Tam bu sırada Osmanlı siyaseti yön değiştirmiş ve Rıfat Paşa istifa etmiş, Reşid Paşa Hariciye Nazırı olmuştur. Reşid Paşa bu müzakerelerin aceleye getirilmemesini ve beklenmesini söyleyince Mençikof daha fazla dayanamayarak 15 Mayıs 1853 günü Rusya ve Osmanlı Devleti'nin tüm görüşmelerinin kesildiğini bildirmiştir.<sup>481</sup>

Mençikof, 21 Mayıs 1853'te İstanbul'dan ayrılmıştır. 26 Mayıs 1853'te Reşid Paşa İstanbul'da bulunan İngiliz, Fransız, Avusturya ve Prusya elçiliklerine birer nota yollayarak Osmanlı Devleti ile bir anlaşmaya varıldığını, Mençikof'un, Rum Ortodoks kilisesinin imtiyazlarıyla ilgili teklifleri konusunda ise, bir anlaşma olmadığını, Osmanlı tebaasının önemli bir bölümünü oluşturan Ortodoks cemaatinin hakları, dokunulmazlıkları ve imtiyazları konusunda yabancı bir devlete karşı ister antlaşma ister senet, isterse nota biçiminde olsun, herhangi bir yükümlülük altına girmenin Osmanlı Devleti'nin bağımsızlığı ve otoritesi ile uygunsuz olduğu, Osmanlı böyle bir yükümlülük altına girmeksizin, Ortodoksların imtiyazlarına zarar verilmeyeceği yolunda Rusya'ya güvence verdiğini ama Mençikof'un bunu yeterli bulmadığını ve diplomatik ilişkileri koparmaya kadar ileri gittiğini, Osmanlı'nın

---

<sup>481</sup> Poole, *a.g.e.*, s.137-139.

diplomatik ilişkileri yeniden başlatmak ve Rusya ile dost geçinme isteğinde olduğunu ancak Mençikof'un İstanbul'u terk ettiğini vurgulamıştır.<sup>482</sup>

Rusya 29 Mayıs 1853'te Osmanlı Devleti'nin tekliflerini kabul etmemesi durumunda 4 maddelik bir talimatname hazırlamış ve 1-Babîali'nin antlaşmayı imzalaması talep edilecek, aksi takdirde hemen Tuna beylikleri işgal edilecek, 2-Eğer Osmanlı direnmeye devam ederse İstanbul Boğazı abluka altına alınacak ve beyliklerin bağımsızlığı tanınacak, 3-Eğer Osmanlı inadını sürdürürse o zaman Sırbistan'ın bağımsızlığı tanınacak, 4-Avusturya'dan manevi destek vermesi istenecektir.<sup>483</sup>

Çar Nikola 31 Mayıs 1853'te Prens Mençikof'un taleplerinin 8 gün içerisinde kabul edilmesi gerektiğini, eğer kabul edilmezse Eflak ve Boğdan'ı işgal edeceklerini Kont Nesselrode aracılığıyla bildirmiştir. Mektup 10 Haziran 1853'te Sultan Abdülmecid'e gelmiştir. Osmanlı Devleti temsilcisi Mustafa Reşid Paşa 16 Haziran 1853 günü teklifleri reddetmiştir.<sup>484</sup> Mençikof, Rusya'ya döner dönmez Çar Nikolay'a Osmanlı Devleti'nde yaşananları anlatmış ve Nikola; "*Sultan Abdülmecid'den yediğim sillemin acısını tepemde ve başparmağımın izini yüzümden hissediyorum.*" demiştir.<sup>485</sup>

Amiral Dundas komutanlığında bulunan İngiliz donanması ve Amiral Hamelin komutanlığındaki Fransız donanması 25 Haziran 1853'te Beşike Limanı'na girmiştir.<sup>486</sup> Rus donanması ise 3 Temmuz 1853'te Prut Nehri'ni geçmiştir<sup>487</sup> Eflak ve Boğdan'ı işgal etmiştir.<sup>488</sup> Rus Karadeniz filosu komutanı Pavel Stepanoviç Nakhimov'a 12 kalyon, 2 firkateyn, 2 korvet, 2 buharlı savaş gemisi ve birkaç tane küçük gemi verilmiştir. Pavel'in amacı, Osmanlı donanmasının silah ve cephanelik gibi ihtiyaçlarının taşınmasına engel olmak ve Osmanlı donanmasına ilk ateş açan taraf olmamaktır.<sup>489</sup>

7 Temmuz 1853'te Boğdan Bey'i Ghyka, Reşid Paşa'ya bir mektup yazarak, Rusya'nın Boğdan'ı işgal ettiğini ve Babîali ile ilişkilerin kesilmesini istediklerini belirtmiştir. Aynı gün Reşid Paşa'ya Rus Başkomutan Prens Gorçakof tarafından Eflak ve Boğdan'ın

<sup>482</sup> Bilâl N. Şimşir, *Kırım Savaşı Arifesinde Mustafa Reşid Paşa'nın Yazışmaları*, Mustafa Reşid Paşa ve Dönemi Semineri: Bildiriler, 13-14 Mart 1985, TTK Basımevi, Ankara 1987, s.82-83.

<sup>483</sup> Badem, *a.g.e.*, s.73-76.

<sup>484</sup> Erdoğan Keleş, *Osmanlı, İngiltere ve Fransa İlişkileri Bağlamında Kırım Savaşı*, (Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2009, s.80.

<sup>485</sup> Rasim Yaşar Tarakçı, *Sinop Deniz Savaşı*, (Ed: Ebru Uysal), Sinop Belediyesi Kültür Yayınları, 2014, s.33.

<sup>486</sup> Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C.2, Deniz Basımevi, İstanbul 1970, s.382.

<sup>487</sup> İsmail Hakkı Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.4, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1971, s.144.

<sup>488</sup> Gökhan Atmaca, Doğan Tanrıverdi, *Türklerin Tarihinde 30 Büyük Deniz Savaşı*, Denizler Kitabevi, İstanbul, Kasım 2016, s.350.

<sup>489</sup> Tarakçı, *a.g.e.*, s.34.

resmen işgal edildiği söylenmiştir. Babıâli bu durumu 14 Ağustos 1853 günü protesto etmiş ve kendini savunma hakkı olduğunu bildirmiştir.<sup>490</sup> Osmanlı Devleti, 11 Temmuz 1853 günü Rusya'nın Prut Nehri'ni geçmesi olayını konuşmak için bir meclis toplamış<sup>491</sup> ve Karadeniz'de oluşabilecek herhangi bir tehlikeye karşılık bir karakol gemisinin görevlendirilmesi kararlaştırmıştır.<sup>492</sup>

Eflak ve Boğdan'ın Rusya tarafından işgal edilmesi üzerine İngiltere ve Fransa Osmanlı Devleti'ni desteklerken, Avusturya işlerin daha da büyümesinden endişe duyarak Rusya'nın bölgeden ayrılmasını istemiş ve Prusya ile Rusya'yı protesto etmiştir. İşlerin görüşülmesi adına Viyana'da bir konferans yapılmasına karar verilmiştir. Konferansa İngiltere, Fransa, Avusturya ve Prusya katılmıştır.<sup>493</sup> 27 Temmuz günü Avusturya Dışişleri Bakanı Kont Buol ile İngiltere ve Fransa elçilerinin başkanlığında bir teklif tasarısı hazırlanmış ve hem İstanbul'a hem de St. Petersburg'a gönderilmiştir. Rusya'nın yapmış olduğu tekliflere benzeyen tasarının tek farkı garantör olarak Avrupa devletlerini öngörmüştür. Rusya bu teklifi kabul etmiş ancak 14 Ağustos 1853'te toplanan Osmanlı Meclis-i Umumi tasarımı kabul etmemiş bazı değişiklikler eklemek istemiştir.<sup>494</sup> Rusya, Avusturya'nın kendi tarafında savaşa girmesini sağlamak için Bosna-Hersek ve Karadağ'ı teklif etmiş ancak Avusturya hem askeri olarak hem de diğer Avrupa devletlerinin işin içine dâhil olması endişesinden dolayı tarafsız kalmayı tercih etmiştir.<sup>495</sup> İngiliz elçisi Stratford, Osmanlı Devleti'nin Viyana tekliflerini kabul etmesi için ikna çalışmaları yaparken aynı anda illegal bir şekilde kabul etmemesini söylemiştir. Stratford, Fransa elçiliğindeki bir baloda Mehmed Ali Paşa'ya Viyana tekliflerinin onaylanamaz olduğunu söylemiştir. Stratford'un bu düşünceleri tamamen kişisel bir bakış açısidir ve aldığı emirle alakası yoktur.<sup>496</sup>

Rus ordusunun Eflak ve Boğdan'ı işgal edişi Mustafa Reşid Paşa'nın Babıâli adına Eflak-Boğdan beylerine mektup yollamasına ve buldukları bölgeleri geçici olarak terk etmelerini istemesine neden olmuştur. 25 Temmuz tarihinde Reşid Paşa'nın mektubunu alan Eflak Bey'i Prens Sfirbey, 5 Ağustos'ta Paşa'ya bu durumun bir meclis toplanarak görüşüleceğini bildirmiştir. Nitekim söz konusu meclis toplanmış ve 11 Ağustos günü Reşid

---

<sup>490</sup> Şimşir, "a.g.m", s.86.

<sup>491</sup> Sir Adolphus Slade, *Müşavir Paşa'nın Kırım Harbi Anıları*, (Çev: Candan Badem), Türkiye İş Bankası Yayınları, Nisan 2012, s.117.

<sup>492</sup> Ali Soyer, *Osmanlı-Rus İlişkilerinde Çeşme ve Sinop Baskınları*, (Yeditepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007, s.127.

<sup>493</sup> Çakın, Orhon, *a.g.e.*, s.453.

<sup>494</sup> Badem, *a.g.e.*, s.78-79.

<sup>495</sup> Çakın, Orhon, *a.g.e.*, s.453.

<sup>496</sup> Slade, *a.g.e.*, s.121.

Paşa'ya Prens tarafından Eflak'ın terk edilmesinin yanlış olduğu, görevinde kalmasının Osmanlı'nın çıkarları için daha yararlı olacağı söylenmiştir. Boğdan Bey'i Prens Ghyka'da 14 Ağustos'ta Reşid Paşa'ya göndermiş olduğu mektubu ile Boğdan'dan gitmemesi için halkın kendisine ricacı olduğunu bildirmiştir.<sup>497</sup>

Nihayetinde Rusya, Eflak ve Boğdan'ı işgal edince Osmanlı Devleti savaş için tedbir almaya başlamış Pir Mehmed Paşa komutanlığında karakol kuvvetleri Anadolu ve Rumeli sahillerini gözlemek için denize açılmıştır. Mehmed Paşa'nın karakol kuvvetleri herhangi bir Rus donanması ile karşı karşıya gelmeyince Patrona Osman Paşa denize açılmıştır. Paşa 19 Ağustos'ta yine bir Rus donanması ile karşılaşmadan dönmüştür. Diğer taraftan olası bir savaş ortamına destek için 14 Ağustos 1853 günü Mısır donanması İstanbul'a gelmiştir. 26 Ağustos günü ise, Rus donanmasının Sinop ve çevresinde bulunduğu bildirilmiştir. 25 Eylül 1853'te tüm devlet erkânının hazır bulunduğu ve 163 kişiden meydana gelen bir meclis Çırağan Sarayı'nda toplanmıştır<sup>498</sup> Meclis görüşmeleri iki gün sürmüştür ve Rusya'ya resmen savaş ilan edildiği<sup>499</sup> Eflak ve Boğdan'ın 15 gün içerisinde boşaltılması gerektiği Rus amirale bildirilmiş ve Ömer Paşa başkomutan olarak görevlendirilmiştir.<sup>500</sup>

Osmanlı'nın Rusya'ya savaş ilanı 4 Ekim 1853'te Takvim-i Vekayi'de yayınlanmıştır.<sup>501</sup> Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya savaş ilanından hemen sonra Kaptan-ı Derya Mahmud Paşa Karadeniz bölgesinde donanmanın koyulabileceği güvenli bir liman arayışına girişmiştir. Bu durumu istişare etmek için paşaları görevlendirmiş ve mecliste Sinop Limanı'nın uygun olabileceği ama Sivas'a olan coğrafi yakınlığının düşmana karşı zayıflık yaratabileceği de söylenmiştir. Paşaların düşmana karşı yaratacağı zayıflık tavsiyesi ne yazık ki ciddiye alınmamıştır.<sup>502</sup> Rusya ise 20 Ekim 1853'te bu duruma Osmanlı'nın onları savaşmak zorunda bıraktığını ifade etmiş<sup>503</sup> ve iki devlet arasında ilk mücadele 21 Ekim 1853'te Ruslara ait bir vapurun Tuna kıyılarında batırılması ile gerçekleştirilmiştir. Ruslar yaklaşık 300 asker kaybetmiştir.<sup>504</sup>

---

<sup>497</sup> Şimşir, "a.g.m", s.87.

<sup>498</sup> Tarakçı, a.g.e, s.38.

<sup>499</sup> Emin Âli Çavlı, *Kırım Harbi Paris Muahedesi 1856*, Kilmi Kitabevi, İstanbul 1957, s.13-14.

<sup>500</sup> Ahmed Lütfi Efendi, *Vak'a-Nüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi*, C.IX, (Haz: M. Münir Aktepe), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1984, s.89.

<sup>501</sup> Badem, a.g.e, s.93.

<sup>502</sup> Slade, a.g.e, s.141.

<sup>503</sup> Badem, a.g.e, s.94.

<sup>504</sup> Saim Besbelli, *1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1977, s.37.

Osmanlı Devleti donanma kuvvetlerini, 1- Donanma komutanı Patrona Kayserili Ahmed Paşa kumandasında karakol görevi yapan filolara askeri taşıma yapacak filo, 2- Mısır'dan gelen askeri Varna'ya götürmek ve Karadeniz'in Rumeli taraflarından karakol görevi yapmak üzere Mirlivâ Mısırlı Hasan Paşa maiyetindeki filo, 3-Batum'a ve Doğu Karadeniz limanlarına mühimmât-ı harbiyye sevk etme görevi verilen Patrona Mustafa Paşa kumandasındaki filo, 4- Mustafa Paşa filosunu himaye etmek ve İnceburun ile Amasra sularında dolaşarak sahilin emniyetini sağlamak üzere Patrona Osman Paşa ile Riyâle Hüseyin Paşa'nın emrine verilen filo ile dörde bölmüştür.<sup>505</sup>

Fransız askeri yazar A. du Casse, Rusya'nın ordu sayısını 149-152 bin arası olduğunu Osmanlı'nın ise önce 60 bin daha sonra 133 bine kadar yükseldiğini belirtmiştir. Orduların rakamları kaynaklara göre farklılıklar göstermekte olup bazılarında Osmanlı'nın 178 bin kişilik mevcudiyeti olduğundan bahsedilir.<sup>506</sup> Yine de Rus kuvvetlerinin Osmanlı'dan fazla olduğu daha kesin ve açıktır. Özellikle donanma kuvvetlerinde Rusya'nın zırhlı kalyonları var iken, Osmanlı'nın korvet ve firkateynleri vardı. Rusya'nın 200 topu aşkın kuvvetini Fransız mühendis ve General Henry Joseph Paixhans tasarlamıştı. Osmanlı Devleti top kuvvetlerinde 196 tane bulunuyordu.<sup>507</sup> 1851 tarihli Adolphus Slade'nin hazırladığı rapora göre Osmanlı Donanması 15 bin nefer ve yaklaşık 68 parça gemiden meydana geliyordu. Deniz hastanesi iyi olsa da bahriyenin bütçesi içler acısı idi. Gider çok fazla idi ve Osmanlı'yı en çok zorlayan durumlardan biri bu idi. 1853 tarihli Aleksandr Ozerov'un Osmanlı raporunda ise Osmanlı'nın 9 kalyon, 14 firkateyn, 7 korvet, 13 brik ve bazı küçük gemilerle beraber 55 yelkenliye ayrıca 18 buharlı gemiye sahip olduğunu açıklıyordu. Aslında Osmanlı donanması dünyanın 4 veya 5nci gücü olarak görülse de ateş gücü bakımından Rusya'dan ileri vaziyette değildi.<sup>508</sup>

Lord Stratford orta yolu bulmak için İngiliz Sefareti Baş Tercümanı Pisani'ye Reşid Paşa'ya 20 Ekim 1853 tarihli bir nota yazdırmıştır; Reşid Paşa'nın Rusya ile aralarındaki düşmanlığı şimdilik durdurması gerektiğini, eğer savaşa girecek olursa hem İngiltere'yi hem de Fransa'yı kaybedeceğini ve kendisinin de kırılacağını, Ömer Paşa'ya ve Asya'daki öbür komutanlara yeni bir emir alıncaya kadar yerlerinden oynamamalarını ve eğer söylenenler yapılırsa Fransa ile bu işte Babiâli'yi destekleyeceğini söylemiştir. Stratford'un notası

---

<sup>505</sup> Özcan, *a.g.t.*, s.74-75.

<sup>506</sup> Tezel, *a.g.e.*, s.427.

<sup>507</sup> Baş, *a.g.e.*, s.209-210.

<sup>508</sup> Badem, *a.g.e.*, s.105-106.



Avusturya, İngiltere ve Fransa tarafından kabul edilmemiş, artık geri dönüş olmadığı belirtilmiştir.<sup>509</sup>

Ekim ayının sonlarına gelindiğinde Osmanlı Devleti en iyi firkateynden birinin Karadeniz'e açılıp Rus donanmasının keşfinin yapılmasını emretti. Keşif için Nusretiye firkateyni seçildi ve Müşavir Paşa mürettebat ile Karadeniz'e açıldı. İstanbul'a dönüşünde Kaptan-ı Derya Mahmud Paşa ile durumu görüştü ve Rusya'nın donanma olarak Osmanlı ile savaşabilecek bir güçte olduğunu ve hiç de adil bir durum olmadığını sözlerine ekledi. Mahmud Paşa Karadeniz'de birden fazla firkateyn bulundurmanın Osmanlı Devleti'nin onaylamayacağını ama savaş gemilerini o bölgeye koymanın sakıncası olmayacağını söyledi. Bu durum Sadaret ile görüşülecekti<sup>510</sup> ama 5 Kasım'da İngiliz Büyükelçi Stratford, Babıâli'yi Karadenize birinci sınıf harb gemileriyle firkateynlerden meydana gelen bir filo göndermekten vazgeçirdiğini söylemiştir.<sup>511</sup>

16 Kasım günü Rus donanmasına ait buharlı gemi Besarabya, Sinop çevresinde karşılaştığı Osmanlı'ya ait bir ticaret gemisi olan Medarı Ticaret'i yakalamış ve esir almıştır.<sup>512</sup> Patrona Osman Paşa Pervaz-ı Bahri gemisi ile kömür almak için Karadeniz Ereğli'ye gönderilmiştir. Rusya tam bu sırada keşif yapmak amacıyla Vilademir gemisini Amasra civarına göndermiştir. İki gemi 17 Kasım'da Amasra ile Kerempe Burnu arasındaki bir bölgede karşı karşıya gelmişler ve yaklaşık 6 saat çarpışma devam etmiştir. Yüzbaşı Gregoriy İvanoviç Butokof komutanlığında bulunan Rus donanmasına Amiral Kornilof'ta yardım etmiş ve Osmanlı donanması teslim olmak zorunda kalmıştır. Pervaz-ı Bahri gemisinin adı değiştirilerek Kornilof adını almış ve Yüzbaşı Butakof ikinci derece kaptan rütbesiyle dördüncü derece Grogory nişanı almıştır. Osman Paşa 19 Kasım 1853'te kaptanlık makamına, şiddetli fırtına nedeniyle emrindeki gemilerden Navek-i Bahri firkateyni ile Fevz-i Ma'bud Korveti Sinop adasını dolaşamayıp yolunu kaybetmiş, havanın düzelmesi ile iki gün sonra Navek-i Bahri, üç gün sonra Fevz-i Ma'bud Sinop limanına gelip filoya katılmışlardır. Dimyat firkateyni ile Necm-i Efşân korveti de fırtına sebebiyle Sinop'a ulaşamayıp Gerze önüne demirlemişler, sonradan Sinop limanına gelmişlerdir haberini vermiştir.<sup>513</sup>

---

<sup>509</sup> Poole, *a.g.e.*, s.156-157.

<sup>510</sup> Slade, *a.g.e.*, s.144-145.

<sup>511</sup> Tarakçı, *a.g.e.*, s.43.

<sup>512</sup> Yüksel Öcal, *Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi*, Deniz Basımevi, Nisan 2008, İstanbul, s.122.

<sup>513</sup> Tarakçı, *a.g.e.*, s.46-48.

Rusya Amiral Nahimof emrinde bulunan 3 kalyon, 1 brik ve 1 vapurdan meydana gelen keşif donanmasını 24 Kasım'da Sinop limanında bulunan Osmanlı donanması üzerine göndermiştir. Rusya keşif sonucunda Osmanlı'nın donanmasına karşılık takviye kuvvet istemiştir.<sup>514</sup> Koramiral Novosilskii 4 büyük gemi ve 2 fırkateynle hemen yola çıkarak Nahimof ile birleşmiştir.<sup>515</sup>

Rusya ile savaşın başladığı bu günlerde Lord Stratford, Sir Charles Allison'dan 25 Kasım 1853'te bir mektup alarak, Türklerin aslan gibi savaştıklarını, Asya'daki çarpışmalar sırasında, tüfeklerini bir yana atıp bıçaklarla saldırdıklarını, ellerini çabuk tutmazlarsa barış antlaşması yapacak Rus kalmayacağını, Lord Clarendon'un tasarısı ile Türklerin ikna edilmek üzereyken Avusturya tasarısının ön plana çıktığını, Fransızlar'ın da Viyana'dan gelen tasarıyı desteklediğini ve bu saçmalıkların Türklerin lehine olduğunu söylemiştir.<sup>516</sup>

Osman Paşa, Hariciye Nezareti'ne 25 Kasım 1853 günü, Rus gemilerinin birkaç tanesinin Sinop Adası'nın Kuzey tarafına on mil kadar mesafede oldukları için Taif ve Ereğli vapurlarının karakol görevi için hazırlanırken Rus gemilerinin uzaklaştıkları belirtilmiş, ayrıca birkaç Rus gemisinin de Bartın ve Amasra çevresinde oldukları için Rus limanlarının Sinop'a yakınlığı nedeni ile Rusların kolayca yardım alarak kendi üzerlerine hücum edebilecekleri tehlikesi dile getirilmiş ve bu durumda ne yapmaları gerektiği sorulmuştur.<sup>517</sup>

Rus Amiral Nahimof, Sinop da bulunan Osmanlı kuvvetlerine karşılık daha güçlü olmak adına geri kalan tüm Rus donanmasını istemiş ve Osmanlı donanmasının olası bir kaçış durumunu engellemek için tüm önlemleri almıştır.<sup>518</sup> Nahimof emrindeki güçlerle son toplantılarını yapmış ve bir emirname hazırlayarak, kendilerine verilen görevin kesinlikle yapılmasını, İmparatorun ve Rusya'nın onlardan ciddi başarılar beklediğini ve beklentiyi gerçekleştirmenin tek yolunun onlara bağlı olduğunu vurgulamıştır.<sup>519</sup>

30 Kasım sabahı Rus filosu Sinop Limanı açıklarında Türk donanmasının tam karşısına demir almıştır.<sup>520</sup> Türk donanması kaptanı Osman Paşa'ydı ve emrinde 12 gemilik

---

<sup>514</sup> Besbelli, *a.g.e.*, s.43-44.

<sup>515</sup> Alan Palmer, *Kırım Savaşı ve Modern Avrupa'nın Doğuşu*, (Çev: Meral Gaspıralı), Alfa Basım, İstanbul 2012, s.55.

<sup>516</sup> Poole, *a.g.e.*, s.157.

<sup>517</sup> Tarakçı, *a.g.e.*, s.50.

<sup>518</sup> Mustafa Budak, *1853-1856 Kırım Savaşı'nda Kafkas Cephesi*, (İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 1993, s.62.

<sup>519</sup> Arıkan, *a.g.e.*, s.116.

<sup>520</sup> Baş, *a.g.e.*, s.210.

bir mürettebat vardı.<sup>521</sup> Hilal taktiği şeklinde konumlanan Türk donanması ile Rus donanması arasında yaklaşık 900 metre vardı ve Rus donanması Türklere teslimiyet teklif etmiş ancak Osman Paşa bu teklifi reddetmiştir.<sup>522</sup> Osman Paşa bu noktada İngiliz ve Fransız donanmalarından alınan yardımdan ötürü Rusların savaş açabileceğine inanmamıştır. Ayrıca Rusya ile girilecek bir deniz savaşına kazanabileceklerine inanmadığından ilk adımı da atmamak istememiştir.<sup>523</sup> Üstelik Kaptan-ı Derya Mahmud Paşa da Müşavir Paşa'ya ilk ateş açan kişi olmamalarını emretmiştir. Müşavir Paşa; savaşta değil miyiz diye sorunca, Mahmud Paşa; savaşta olduklarını ancak Osmanlı'dan sadece bu emrin geldiğini söyler. Müşavir Paşa böyle bir savaş içerisinde ilk ateş açan tarafın kazanma şansının olduğunu söylediğinde ise Mahmud Paşa; kendisinin gelen emri uyguladığını, bundan sonra olacıklara onların karar vereceklerini söyler.<sup>524</sup>

Tüm bu yaşananlar sırasında Sinop Valisi Hüseyin Paşa Sinop ve çevresinin Ruslar tarafından çevrelenmesi ile bölgeyi terk etmiştir. Hatta Müşavir Paşa'ya göre Hüseyin Paşa arkasına bile bakmadan kaçmıştır.<sup>525</sup> Osman Paşa'nın beklemesine müteakip Nâvek-i Bahri gemisinden ateş açmak için izin istenmiş ama izin verilmemiştir.<sup>526</sup> Osman Paşa 50 toplu Avnillah firkateyninde idi. Nihayet Nizamiye firkateyni komutanı Mirliya Hüseyin Paşa emir ve izin beklemeden Rus gemilerine ateş açmış ve böylece Türk gemilerinden Rus gemilerine saldırı başlamıştır.<sup>527</sup>

1829 yılında Osmanlı Devleti'nin elde ettiği Rafail gemisi Feyzullah ismi verilerek bu savaşta kullanılmıştır. Çar I. Nikola, Rafail firkateyninin derhal yakılması gerektiğini, ele geçirseler bile Rus bayrağını taşımaya layık olmadığını söylemiş ve yıllar sonra da olsa bu isteği yaparak gemiyi imha etmişlerdir. Osmanlı donanmasının tek tek gemilerini kaybettiği sırada Binbaşı Ali Bey askerlerine seslenerek gemiyi terk edebileceklerini ancak kendisinin sonuna kadar gideceğini söylemiş ve gemisini terk etmeyerek şehit düşmüştür.<sup>528</sup>

Savaş saat öğlen gibi başlayıp üçe doğru tamamlandığında<sup>529</sup> Osmanlı donanmasında yaklaşık 2700 kişi hayatını kaybetmiş, Osman Paşa, 3 subay ve 125 asker esir alınmıştır.

---

<sup>521</sup> Tezel, *a.g.e.*, s.429.

<sup>522</sup> Badem, *a.g.e.*, s.115-116.

<sup>523</sup> Baş, *a.g.e.*, s.210-211.

<sup>524</sup> Slade, *a.g.e.*, s.145.

<sup>525</sup> Slade, *a.g.e.*, s.158.

<sup>526</sup> Sertoğlu, *a.g.e.*, s.3032.

<sup>527</sup> Slade, *a.g.e.*, s.159.

<sup>528</sup> Baş, *a.g.e.*, s.212-214.

<sup>529</sup> Tezel, *a.g.e.*, s.430.

Rusya ise, 33 kişiyi kaybederken 230 yaralıya sahiptir.<sup>530</sup> Müşavir Paşa'nın emrinde bulunan Taif isimli gemi Rus filosunun kendisine saldırmasına fırsat vermeden boğazdan ayrılmış ve İstanbul'a kaçmıştır.<sup>531</sup> Taif Gemisi 2 Aralık 1853 günü İstanbul'a gelerek Sinop'ta yaşananları sultana aktarmıştır.<sup>532</sup> Sultan Abdülmecid, Taif gemisinin geri gelmesindense savaşarak batmasının daha iyi olacağını söylemiştir.<sup>533</sup>

Sinop açıklarında Osmanlı donanmasının yakılması ve yok edilmesi büyük kayıplara yol açmıştır. Şehir yakılıp yıkılmış, ibadethaneler dahi yerle bir edilmiştir.<sup>534</sup> Friedrich Engels, bu konu hakkında, Türklerin çok cesur bir şekilde savaştığını ve çatışma boyunca hiçbir geminin teslim bayrağı çekmediğini söylemiştir.<sup>535</sup> Sinop'u donanmanın yakılışından önce ve hemen sonra ziyaret eden Humpary Sandwith, Sinop'u ilk gördüğünde oldukça modern olduğunu ancak şehir yakıldıktan sonra dehşet verici bir manzara ile karşılaşarak yanan ve batan gemilerin hala ortalıkta olduğunu, Sinop olayından sonra geriye birkaç kırık direk ve keresteden başka bir iz kalmadığını vurgulamıştır.<sup>536</sup> İngiliz elçisi ise 17 Aralık 1853'te, eğer erken davranılıp İngiliz ve Fransız gemileri Sinop'a gönderilseydi bu kadar Türk gemisinin yok edilemeyeceğini, bu felaketin sorumlusunun Osmanlı'nın subaylarının ve devlet adamlarının olduğunu, sadece bu kişilerin Sinop'un ne durumda olduğunu bildiklerini ve düşman donanmanın üstün olduğunu gördükleri halde iş bilmezliklerinin bu olayı bu hale getirdiğini söylemiştir.<sup>537</sup> 1853'te Fransızlar, Osmanlı Devleti'nin askerleri ve savaş sırasındaki kahramanlıklarına yönelik hayranlıklarını ortaya koyan şiirler ve besteler yapmışlar, hatta bazılarını Sultan Abdülmecid'e dâhi ithaf etmişlerdir.<sup>538</sup> Kırım Savaşı ile ilgili savaşın ilan edildiği günden itibaren pek çok destan bulunmaktadır. Bu beyitlerden bazıları şunlardır; *“Sen bu yolda gayret idenlerden ol, göğsünü açarak gidenlerden ol”, “Binikiyüz yetmiş sene-i cedîd, teklif-i müşkilde bulundu yezid, raziye olmadı hamidü'l-Mecid, gâzi Sultan Mecid kılınca çekdi, İslâm olanları hep da'vet itdi.”*<sup>539</sup>

---

<sup>530</sup> Besbelli, *a.g.e.*, s.45.

<sup>531</sup> Badem, *a.g.e.*, s.116.

<sup>532</sup> Bal, *a.g.e.*, s.100.

<sup>533</sup> Baş, *a.g.e.*, s.223.

<sup>534</sup> Mehmet Öz, “Sinop,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.37, 2009, s.254-255.

<sup>535</sup> Badem, *a.g.e.*, s.119.

<sup>536</sup> Baş, *a.g.e.*, s.220.

<sup>537</sup> Slade, *a.g.e.*, s.178.

<sup>538</sup> BOA, *HR.SFR.4*, 9/1.

<sup>539</sup> Fevziye Abdullah Tansel, *1853-1856 Kırım Harbi'yle İlgili Destanlar*, X. Türk Tarih Kongresi'nden Ayırbaşım, TTK Basımevi, Ankara 1994, s.1980.

## SONUÇ

Osmanlı Devleti özellikle XIX. Yüzyıla gelindiğinde iç ve dış meseleler yüzünden oldukça karışık dönemlerden geçmiştir. Sadaret makamının siyasi çekişmelerle sık bir şekilde el değiştirmesi hükümetin işleyişini yavaşlatmış ve yapılan düzenlemeler kişilere bağlı kalmıştır. Devletin Avrupai yeniliklerinin bazı kesimler tarafından hoş karşılanmaması zamanla işleri içinden çıkılmaz hale getirmiştir. Sultan Selim'den sonra tahta çıkan II. Mahmud her ne kadar devletin işleyişi, ordusu ve eğitimi gibi pek çok alanda yapmak istediği yeniliklerin hazırlığına başlamışsa da faaliyete geçirme konusunda endişe yaşamıştır. Çünkü Sultan Selim'in tahttan indirilişinden kısa süre sonra katledilişi II. Mahmud'u kafasındaki planları gerçekleştirmek adına beklemek zorunda bırakmıştır. Osmanlı Devleti, Avrupa'ya göre belli başlı yenilikler konusunda yaşamış olduğu iç ve dış meseleler yüzünden geçte olsa çalışmalara başlamıştır. Bu sırada Avrupa buharlı gemi dönemine geçmiş ve Sanayi Devrimiyle kol gücünün yerini artık makine gücü almıştır. İnsanların taleplerinin artmasıyla küçük atölyeler bu ihtiyaçları karşılamaya yetişememiştir. Devrimin meydana gelmesi ile fabrikalar açılarak kömürün makede kullanımı tüm dengeleri değiştirmiş, buharlı makinelerin kullanımı ile Avrupa Osmanlı'dan daha ileri bir seviyeye gelmiştir. Sultan Mahmud, Avrupa'da yaşanan bu gelişmeleri yakından takip etmiş ve Osmanlı denizciliğini aynı seviyeye taşımak istemiştir.

Kaptan Paşaların Osmanlı'ya hizmet için seçilme süreci oldukça önemli olmuştur. Tarihçi Lütfi Paşa, Osmanlı donanmasının en rütbeli amiri olacak kişinin mutlaka deniz konusunda tecrübeye sahip olmasını söylemiştir. Korsanlık yapmış olmasının ve belli bir yaşı geçmiş olmasının daha etkili olacağını da eklemiştir. Çünkü deniz konusunda tecrübesi olmayan bir kişinin yapılacak yeniliklerde etkisinin ve devamının sürekli olmayacağı düşünülmüştür. Tamir, yenileme ve inşa faaliyetlerinin kalıcı olmasının bu işin ehli kişilere bırakılmasını zorunlu kılmıştır ancak XIX. Yüzyıl Osmanlı denizciliği bu mevzudan oldukça uzaklaşmıştır.

1821 Mora İsyanı Rusya'nın desteği ile katlanarak büyümüş, Sırbistan'ın elde ettiği ayrıcalıkları Yunanistan'ında alması hatta tam bağımsızlık kazanması istenmiştir. İsyanın hemen akabinde 1827 Navarin Olayı ile Osmanlı donanmasının yok edilmesi devletin denizcilik ilerleyişini bozguna uğratmıştır. Osmanlı Devleti'nin kara ordusunu yeni kurmuş olması ve Navarin'de deniz kuvvetlerinin yerle bir edilmesi Rusya'nın beklediği savaşı açmasına neden olmuştur. 1828-1829 Osmanlı Rus Savaşı Osmanlı Devleti için mağlubiyetle sonuçlan ve Rusya boğazlar konusunda ayrıcalıklarını arttırırken aslında en önemli

amaçlarından birini daha elde etmiştir. Bunlardan biri, Yunanistan'ın bağımsızlık kazanması ve diğeri Osmanlı'nın bu durumu kabul etmesidir. Osmanlı Devleti, Edirne Antlaşmasının imzalanmasından kısa bir süre sonra Yunanistan'ın bağımsızlığını kabul etmiştir.

1827'de İzzet Mehmed Paşa Kaptan Paşa olmuş ve Osmanlı Devleti 1828 yılı itibariyle yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçmiştir. Osmanlı kısa süre içerisinde İngiltere'den iki buharlı gemi satın almış ve bu gemileri daha çok yük taşıma için kullanarak kendi tersanelerinde buharlı gemi yapmayı denemiştir. Buharlı gemilerin İstanbul'a gelişi, yelkenli gemilerin tamamen terk edilmesi anlamına gelmemiştir. Osmanlı bir yandan Navarin ile kaybettiği donanmayı toparlamak için mücadele ederken, bir yandan yelkenli gemi inşaatını devam ettirmiş çünkü buharlı gemilerin en büyük problemi herhangi bir sorun çıktığında tamir edilmemesi olmuştur. Bu dönem özellikle Amerikalı mühendisler ön plana çıkmış ve Osmanlı donanma askerine bu gemilerin yapımını, bakımını ve onarımını öğretmişlerdir.

İzzet Mehmed Paşa'nın herhangi bir deniz tecrübesi olmadan kaptan olmasından sonra yine aynı şekilde Pabuççu Ahmed Paşa'da 1828'de Kaptan Paşa olmuştur. Slade, Ahmed Paşa ile Karadeniz gezisine çıkmıştır. Slade'nin gezi hakkında tuttuğu notlar arasında, Osmanlı donanmasının başına getirilen Kaptan Paşaların karadan yetişen kişiler olması ve yenileme çalışmaları devam etmesine rağmen donanmanın eski oluşu Slade'nin bu duruma pek heyecan duymamasına neden olmuştur. Yine de merakına yenik düşerek geziye katılmış ve Selimiye gemisi Slade'yi oldukça etkilemiştir. Slade bu gezi sırasında Ahmed Paşa'nın denizcilik alanında eğitim almamasının bariz bir eksiklik olduğunu ve Osmanlı donanma mürettebatının zayıf olduğunu vurgulamıştır. Slade'nin aktardıklarına göre Ahmed Paşa kesinlikle savaşma yanlısı olmamış, emrindeki askerler kendisinden izin isteyip savaşmak istediğinde bile onları göndermemiştir. Bu gibi örnekler, Osmanlı'nın XIX. Yüzyıl denizliği hakkında detaylı bir bakış açısı sağlamaktadır. Çünkü hem deniz konusunda eğitimsiz paşaların göreve getirilmesi hem de personelin yetersizliği durumu oldukça zora sokmuştur.

1830 yılında Kaptan Paşa olarak atanan Halil Rıfat Paşa'da kendinden hemen önceki iki Kaptan Paşa gibi denizcilik alanında eğitim görmemiş ve görev almamış bir Paşa olmuştur. Buna rağmen Halil Rıfat Paşa Osmanlı denizciliği ve donanması konusunda oldukça büyük adımlar atmıştır. 1830 tarihli Türk-Amerikan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması dönemin en önemli gelişmelerinden biridir ve Amerikalı mühendis Henry

Eckford'un Osmanlı Devleti'ne gelişi Osmanlı donanmasının yapılandırılması açısından oldukça büyük önem arz etmiştir.

Halil Rifat Paşa'dan hemen sonra 1832'de göreve getirilen Çengeloğlu Mehmed Paşa, Osmanlı'nın donanması için oldukça yararlı bir adam olmasına rağmen azledilmiş ve bu durum devlet erkânı tarafından tepkiyle karşılanmıştır. 1841'de ikinci kez Kaptan Paşa olmuş ve bu dönem Amerikalı mühendis Rhodes'in Osmanlı'ya gelişi ile buharlı gemi yapımı hızlanmıştır. Diğer yandan Paşa, bahriye askerlerine düzenli olarak kışlık kıyafet verilmesini emretmiştir. Kasımpaşa Yangınında zarar gören Mühendishane-i Bahri Hümayun yeniden yapılandırılmış ve Bahriye okulunun öğrencilerinin eğitim için Londra'ya gönderilişi büyük bir adım olmuştur. Ahmed Paşa'nın Mısır'a kaçırdığı ancak Osmanlı Devleti'ne teslim edilen Osmanlı gemisi Çengeloğlu tarafından tamir edilmiştir. Yine Çengeloğlu'nun çalışmaları ile Osmanlı vapur yapımını ilerletilmiştir. Çengeloğlu Mehmed Paşa, Osmanlı denizciliği için büyük adımlar atmasına rağmen tekrar azledilmiş ve denizcilikle hiç alakası olmayan paşalar göreve getirilmeye devam etmiştir. Hatta Paşa görevden alındığı ve yerine Ahmed Paşa getirildiği için Slade, bunun Osmanlı'nın en büyük yanlışı olduğunu, bunun acısının da Navarin Olayı sırasında bariz ortaya çıktığını vurgulamıştır.

1836'da Ahmed Fevzi Paşa'nın Kaptan Paşa oluşundan bir süre sonra Hüsrev Paşa ile arasındaki hususi meseleler yüzünden Osmanlı donanmasını Mısır'a kaçırmayı ve Kavalalı Mehmed Ali Paşa'ya teslim edilmesi devleti oldukça büyük sıkıntıya sokmuştur. Osmanlı donanması Çengeloğlu'nun Kaptan Paşalığı sırasında geri alınıp tamir edilmişse de Ahmed Paşa hain olarak Mısır'da kalmış ve öldürülmüştür.

Osmanlı Devleti'nin buharlı gemi alımı vesilesiyle İngiltere'ye olan yakınlığı 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile taçlanmıştır. İngiltere bu ticaret antlaşması ile özellikle gümrük vergisi konusunda oldukça geniş yetkilere sahip olmuş ve elde ettiği çeşitli ayrıcalıklar sayesinde Osmanlı'yla ittifakı güçlenmiştir.

1839 Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesi ile Osmanlı Devleti yenilik sürecinde başka türlü bir bakış açısına girişmiştir. Temelinde eşitlik olan bu ferman Osmanlı'nın yenileşme sürecinde oldukça etkili hale gelmiştir. Yenilik sürecinin arttığı bu süreçte Kavalalı Mehmed Ali Paşa ile 1839 Nizip Savaşı meydana gelmiştir. Savaş sonucunda uluslararası hale gelen Kavalalı sorunu çözümlenmiş ancak boğazlar konusu başka bir gündem yaratarak Avrupalı devletlerle ortak bir antlaşma imzalanmıştır.

1840'ta donanma konusunda herhangi bir eğitimi olmayan Mehmed Sait Paşa, Kaptan Paşa olmuş ve bu görevi çok kısa sürerek azledilmiştir. Mehmed Ali Paşa'nın tam 6 kez getirileceği Kaptan Paşalık görevi 1845'te başlamıştır. Kaptan Paşalığının en önemli meselesi 167 maddelik Bahriye Nizamnamesinin hazırlanarak bahriye öğrencilerinin kullanacağı kitapların basılması için matbaa açılmasına karar verilmiş ve Selimiye Kışlası başta olmak üzere Osmanlı kışlalarının birçoğu tamir edilmiştir.

1849'da Kiları Süleyman Refet Paşa ve 1852'de Topçubaşı Mahmud Paşa, Kaptan Paşa olmuşlardır. Her ikisi de donanma konusunda eğitim görmemiş ve çok kısa süreli olarak bu görevlerde bulunmuşlardır. Refet Paşa'nın Kaptan Paşalığı döneminde en önemli mesele 1850'de Amerika'ya bahriye öğrencilerinin gönderilmesi ve 437 kitabın Osmanlı bahriyesine kazandırılması olmuştur. Mahmud Paşa, Sinop Limanı'nda Osmanlı donanması karşısında düşman donanması olduğu halde ilk ateş açan taraf olmak istememiş ve kendisine ateş açması için herhangi bir emir verilmediği için farklı bir şekilde davranmayacağını ve bekleyeceğini söyleyerek ateş açmak isteyen donanma personeline de karşı çıkmıştır.

1850'li yıllara gelindiğinde Rusya hem askeri güç hem de deniz gücü olarak Osmanlı Devleti'nden ileri vaziyete ulaşmıştır. 1699 Karlofça Antlaşması ile başlayan ciddi yayılma politikası her geçen yüzyıl artmış ve artık sadece Karadeniz de değil, Akdeniz'de de söz sahibi olmak istemiştir. Osmanlı Devleti'nin iç siyasetini de yakından takip eden Rusya herhangi bir savaş başlamadan önce Osmanlı'yı zayıflatma amacı gütmüştür. Bu bakış açısı ile 1853 yılında Osmanlı'nın Sivastaki donanmasını yerle bir etmiştir. Osmanlı, Navarin Olayı sonrası zorluklarla yeniden inşa ettiği donanmasını bir kez daha kaybetmiştir. Üstelik durum bununla sınırlı kalmamış Rusya ile savaşa girilmiştir. Sinop olayının yaşanmasından çok kısa bir süre önce Osmanlı donanmasının toplanması için güvenli bir bölge tespit edilmesi gerekmiş, meclis toplanmıştır. Sinop limanının bu demirleme planı için tehlikeli olabileceği söylenmiş ancak yine de Osmanlı donanması Sinop limanına demirlemiş, felaket göz göre göre yaşanmıştır.

İngiliz elçisi Lord Stratford'un Osmanlı hakkında belirttiği görüşleri de son derece önemli olmuştur. Sinop Olayı henüz meydana gelmeden önce Kaptan Paşa'ya olan yakınlığı durumları oldukça değiştirmiştir. Stratford, Osmanlı donanmasına karşı bir saldırı olmayacağı konusunda devleti ikna ederken, yapılabilecek önemleri de belli ölçüde engellemiştir.

Osmanlı Devleti XIX. Yüzyıl öncesi her ne kadar denizcilik ve gemi inşaatı konusunda oldukça bilinçli ve ileri düzeyde olsa da XVIII. ve XIX. yüzyıllarda yaşanan



olaylar bu seviyeyi aŖađı çekmiŖtir. 1770 eŖme, 1827 Navarin ve son olarak 1853 Sinop Olayları, Osmanlı'nın yapmıŖ olduğu yeniliklere zarar vermiŖ hatta yok etmiŖtir. Navarin ile Sinop Olayları arasında göreve gelen Kaptan-ı Deryaların çoğu denizcilik alanında eğitim grmemiŖ kiŖilerden seilmiŖ ve görevlerinde çok kısa süre kalabilmiŖlerdir. Kendi dönemlerinde donanmayı glendirmek için alıŖmıŖ olsalarda kısa süreli mevkileri yapmıŖ olduklarını sadece kendi dönemleriyle sınırlı tutmuŖtur. YaŖanan felaketler donanma mürettebatını yok ettiği için yeterli sayıda bahriye ğrencisi ve elemanı kalmamıŖtır. Bahriye okulu ile ğrenci açığını kapatmak isteyen Osmanlı bu konuda da ne yazık ki ilerleyememiŖ, okulun kimi zaman tahrip olması ve kimi zaman eğitim verecek personel eksikliği yüzünden öğrenciler ciddi bir eğitim grmemiŖtir.

XIX. Yüzyıl Osmanlı Devleti birçok alanda Avrupai yeniliklerini arttırsa da Rusya, İngiltere, Venedik gibi devletlere yetiŖememiŖ, hep onlardan bir adım geri kalmıŖtır. Osmanlı Devleti'nin XIX. Yüzyıl donanma konusunda yapmıŖ olduğu en büyük hata ise, kaptan-ı derya olarak göreve getirilen kiŖilerin çoğunun bu iŖi bilmemesi olmuŖtur. Ayrıca Osmanlı Devleti'ne hizmet etmek için gelen Amerikalı mühendislerin ülkede yeterli maddi ve manevi destek grmeyiŖleri Amerika'ya geri dönmelerine sebep olmuŖtur. Amerikalı mühendislerin görev yaptığı sırada özellikle buharlı gemi inŖasında büyük ilerleme kaydedilmiŖ ancak onların gidiŖi ile bu ilerleme durmuŖtur. Çünkü Osmanlı tam anlamıyla buharlı gemi inŖa etmeyi bilmediği gibi tamir etme konusunda da yetersiz kalmıŖtır.

Osmanlı Devleti XIX. Yüzyılda yaŖamıŖ olduğu Navarin ve Sinop felaketlerine rağmen donanmayı kurtarma alıŖmalarından hiç vazgememiŖtir. Kimi zaman kiŖiler yüzünden, kimi zaman maddi yetersizlikler yüzünden bu alıŖmalar ya hiç baŖlamamıŖ ya da yarım kalmıŖ ve devam ettirilememiŖtir.

## KAYNAKÇA

### Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi

Cevdet Askeriye; C.AS, 1184/52794; 252/10522; 442/18403; 843/35992.

Cevdet Bahriye; C.BH, 29/1376; 95/4594; 125/6073; 175/8229.

Cevdet Dâhiliye; C.DH, 60/2972; 69/3413; 90/4462.

Cevdet Tasnifi Belediye; C.BLD, 37/1802.

Cevdet Tasnifi Evkaf; C.EV, 157/7833; 318/13063; 410/21343; 469/22950; 574/28125; 661/32253; 670/32732; 1101/44532; 1022/42680; 1235/48036; 1255/48575; 1265/49004; 1322/51639; 1561/27; 1641/4; 1642/9; 1648/8.

Divan Kalemî Defteri; A.DVN, 13/13; 36/66; 76/94.

Hariciye Nezareti Paris Sefareti; HR. SFR.4, 9/1.

İrade-i Dâhiliye; İ.DH, 108/5482; 190/10714; 259/16067; 479/32177.

Sadaret Divan-ı Hümayun Mühimme Kalemî; A.DVN. MHM, 5/88; 7/35.

Sadaret Divan Mühimme Defteri; A.MKT. MHM, 304/12.

Sadaret Mektubi; A.MKT, 48/61; 27/77.

Sadaret Teşrifat Kalemî; A.TŞF,1/85; 20/14.

Topkapı Sarayı Müze Arşivi; TS.MA.e/427-53; 590/22; 712/28; 861/10; 861/12; 897/92.

Vak'anüvislik Kalemî Defteri; A.VKN, 1/4.

## **Kitaplar**

AHMED BÂDÎ EFENDÎ, *Riyâz-ı Belde-i Edirne*, 20.Yüzyıla Kadar Osmanlı Edirne'si, C.1, (Haz: Niyazi Adıgüzel, Raşit Gündoğdu), Trakya Üniversitesi Yayını, Mayıs 2014.

AHMED LÜTFÎ EFENDÎ, *Vak'a-Nüvis Ahmed Lütfî Efendi Tarihi*, C.IX, (Haz: M. Münir Aktepe), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1984.

AKAD, Mehmet Tanju, *Türk Tarihinin Yönünü Değiştiren Savaşlar II, Deniz Savaşları, Anadolu Selçuklu Devleti'nden Osmanlı İmparatorluğu'na*, İnkılâp Kitapevi, İstanbul 2018.

AKKAYA, İbrahim, AYANOĞLU, Fahri, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Denizlerimizin Âmirleri, Derya Kaptanları, Bahriye Nazırları, Deniz Kuvvetleri Komutanları*, Deniz Basımevi, İstanbul, Eylül 2009.

AKSUN, Ziya Nur, *Osmanlı Tarihi*, C.3, Ötüken Neşriyat.

ALTIPARMAK, Sırrı, YETİŞEN, Abdullah, KURAT, Yuluğ Tekin, *Türk Silâhlı Kuvvetleri Tarihi*, C.3, Kısım 1/EK, Deniz Kısım (1299-1452), K.K.K Askeri Basımevi, İstanbul 1964.

ARIKAN, Zeki, SANCAR, Lütfü, *Vak'a-Nüvis Es'ad Efendi Tarihi, (Bâhir Efendi'nin Zeyl ve İlâveleriyle) 1237-1241/1821-1826*, (Haz: Ziya Yılmaz), Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul, Eylül 2000.

ARIKAN, Zeki, SANCAR, Lütfü, *Kırım Savaşı ve Sinop Baskını (1853)*, XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıl Kadar Türk Denizcilik Tarihi, C.2, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, Temmuz 2009.

ARIKANLI, Oğuz, *Tarihimizde İlkler*, Milliyet Yayınları, Aralık 1973.

ATMACA, Gökhan, TANRIVERDİ, Doğan, *Türklerin Tarihinde 30 Büyük Deniz Savaşı*, Denizler Kitabevi, İstanbul, Kasım 2016.

AYDIN, Yusuf Alperen, *Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, Ocak 2011.

BADEM, Candan, *Kırım Savaşı ve Osmanlılar*, (Çev: Eşref Bengi Özbilen), Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, Eylül 2017.

BAL, Nurcan, *XIX. Yüzyıl Buharlı Gemiler Dönemi Osmanlı Bahriyesi*, Kopernik, 2018.

BAŞ, Ersan, *Türk Deniz Harp Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar, Çeşme, Navarin, Sinop Baskınları ve Sonuçları*, Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basımevi, Haziran 2007, İstanbul.

BAŞARAN, Serdar, DÜZCÜ, Levent, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Denizciler, Yelkenli ve Buharlı Çağın Emektarları*, Kriter Yayınevi, İstanbul, 2016.

BAYKARA, Tuncer, *Osmanlılarda Medeniyet Kavramı ve Ondokuzuncu Yüzyıla Dair Araştırmalar*, Akademi Kitapevi, İzmir 1992.

BESBELLİ, Saim, *1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1977.

BEY, Saffet, *Mezemorta Hüseyin Paşa*, (Haz: Yavuz Senemoğlu), Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, Ankara 1994.

BİLGİN, Feridun, *Mekân ve İnsan: Gelibolu ve Barbaros Hayreddin Paşa (Osmanlı Devleti'nin Akdeniz Hâkimiyeti)*, Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, S.14, 2013.

BOSTAN, İdris, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, Mart 2015.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Akdenizi*, Küre Yayınları, İstanbul 2007.

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

BOSTAN, İdris, *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Organizasyonu, Teşkilat ve Gemiler*, Küre Yayınları, İstanbul, Ekim 2007.

BOSTAN, İdris, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2014.

BOSTAN, İdris, ÖZBARAN, Salih, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Deniz Basımevi, İstanbul, Temmuz 2009.

BRUMMETT, Palmira, *Osmanlı Deniz Gücü, Keşifler Çağında Osmanlı Deniz Gücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, (Çev: H. Nazlı Pişkin), Timaş Yayınları, İstanbul 2009.

BÜLBÜL, Zekeriya, *Osmanlı Müesseseleri ve Medeniyet Tarihi*, Nobel Akademik Yayıncılık, Ekim 2013.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C.1, Deniz Basımevi, İstanbul 1970.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C.2, Deniz Basımevi, İstanbul 1970.

CEZAR, Mustafa, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.1, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2010.

CEZAR, Mustafa, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.2, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2011.

ÇAKIN, Naci, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı-Rus Harbi (1828-1829)*, C.3, 5.Kısım/EK, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1978.

ÇAKIN, Naci, ORHON, Nafiz, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1793-1908)*, C.3, Kısım 5, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1978.

ÇAVLI, Emin Âli, *Kırım Harbi Paris Muahedesi 1856*, Kilmi Kitabevi, İstanbul 1957.

ÇELEBİ, Kâtip, *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan (Tuhfetü'l- Kibâr Fi Esfâri'l-Bihâr)*, Kabcacı Yayınevi, İstanbul, Aralık 2007.

ÇELİK, Yüksel, *Şeyhü'l-Vüzera Koca Hüsrev Paşa*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2013.

ÇORUH, Haydar, *Sultan İkinci Mahmud Döneminde Kıbrıs (1808-1839)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2017.

DANIŞMEND, İsmail Hâmi, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.4, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1972.

DANIŞMEND, İsmail Hâmi, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.5, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1971.

DÖNMEZ, Ahmet, *Kaptan-ı Deryalıktan Firariliğe Ahmed Fevzi Paşa: Osmanlı Donanmasını Düşmana Teslim Etmek*, Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler, C.4, Türk Tarih Kurumu, 26-29 Eylül 2013, İstanbul.

DÜZCÜ, Levent, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2017.

EMECEN, Feridun, AKYILDIZ Ali, GÜRKAN, Emrah Safa, *Osmanlı İstanbulu*, Ali Fuat Ören, *Kasımpaşa Kalyoncu Kışlası*, V. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildirileri, 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2018.

ENGİN, Vahdettin, UÇAR, Ahmet, *Osmanlı'da Ulaşım, Kara, Deniz, Raylı*, Davut Hut, *Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı*, Çamlıca Basın Yayın, İstanbul 2011.

GENCER, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2001.

GENCER, Ali İhsan, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası, 1986.

GENÇ, Elif Süreyya, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri*, Doğu Kitapevi, İstanbul 2010.

GÖVSA, İbrahim Alâettin, *Türk Meşhurları Ansiklopedisi*, Yedigün Neşriyat, İstanbul 1945.

GÜLEN, Nejat, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, Kastaş Yayınları, Mart 1988.

GÜNDÜZ, Tufan, *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, Grafiker Yayınları, Ankara, Haziran 2017.

GÜNGEN, Coşkun, ÖKSÜZ, Sabahattin, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, Deniz Kuvvetleri Yayınları, Ankara 1996.

HAFIZ HIZIR İLYAS AĞA, *Letaif-i Enderun (1812-1830)*, (Çev: Cahit Kayra), Güneş Yayınları.

HAYTA, Necdet, ÜNAL, Uğur, *Osmanlı Devleti'nde Yenileşme Hareketleri (XVII. Yüzyıl Başlarından Yıkılışa Kadar)*, Gazi Kitapevi, Ekim 2014.

IŞIN, İ. Bülent, *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi XIV-XX Yüzyıl 1299-1922*, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara 2004.

İHSANOĞLU, Ekmeleddin, KAÇAR, Mustafa, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, Mücteba İlgürel, *Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri*, İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, İstanbul 1995.

İLTER, Aziz Samih, *Şimalî Afrika'da Türkler*, C.II, Gazete Matbaa Kütüphanesi, İstanbul, 1937.

İNALCIK, Halil, Devlet-i Aliyye, *Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar I, Klasik Dönem (1302-1606): Siyasal, Kurumsal ve Ekonomik Gelişim*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Ekim 2016.

İNÇİ, Tefrik, *Deniz Tarihimizin Şeref Sayfaları*, Deniz Basımevi, İstanbul 1953.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C.V, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2017.

KURAN, Ercüment, *Cezayir'in Fransızlar Tarafından İşgali Karşısında Osmanlı Siyaseti (1827-1847)*, Yenilik Basımevi, İstanbul 1957.

KAZASKER MEHMED HAFİD, *Sefinetü'İ-Vüzerâ*, (Haz: İsmet Parmaksızoğlu), Şirketi Mürettebiye Basımevi, İstanbul 1952.

KURTOĞLU, Fevzi, *Yunan İstiklâl Harbi ve Navarin Muharebesi (Çengelöğlü Tahir Paşa)*, C.2, Deniz Basımevi, 1944.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S, *Osmanlı-İngiliz İktisâdi Münasebetleri II (1838-1850)*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1976.

LEWIS, Bernard, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, (Çev: Metin Kıratlı), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1993.

MEHMED ES'AD EFENDİ, *Vak'a-Nüvîs Es'ad Efendi Tarihi, (Bâhir Efendi'nin Zeyl ve İlâveleriyle) 1237-1241/1821-1826*, (Haz: Ziya Yılmaz), Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul, Eylül 2000.

MEHMED SÜREYYA, *Sicilli Osmani*, C.3, (Çev: Seyit Ali Kahraman), Türk Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, Haziran 1996.

MEHMED SÜREYYA, *Sicilli Osmani*, C.5, (Çev: Seyit Ali Kahraman), Türk Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, Ağustos 1996.

MOLTKE, Helmuth Von, *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, (Çev: Hayrullah Örs), Remzi Kitabevi, İstanbul 1969.

MUSTAFA NURİ PAŞA, *Netayic ül-Vukuat*, C.III-IV, (Düz: Neşet Çağatay), Türk Tarih Kurumu, Ankara 1987.

NEHİCÜDDİN EFENDİ, *Tarih-i İbn-i Galbun Der-Beyân-ı Trablusgarp*, Hasan Sâfi, *Trablusgarp Tarihi*, (Haz: Abdullah Erdem Taş, Muhammed Tandoğan, Aydın Özkan), (Editör: Ahmet Kavas), Ortadoğu ve Afrika Araştırmacıları Derneği Yayınları, İstanbul 2013.

OLGAÇ, Necmettin, *Türk Deniz Tarihi Özeti*, Deniz Basımevi, İstanbul 1952.

ORTAYLI, İlber, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Neşriyat, Ankara, Mart 2016.

ÖRNEK, Rasim, *Deniz Harp Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1966.

ÖZTUNA, Yılmaz, *II. Mahmud*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1989.

PAKALIN, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.1, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983.

PAKALIN, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983.

PANZAC, Daniel, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, (Çev: Ahmet Maden, Sertaç Canpolat), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Ağustos 2018.

POOLE, Stanley Lane, *Lord Stratford Canning'in Türkiye Anıları*, (Çev: Can Yücel), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara 1999.

RAMİZPAŞAZADE MEHMET İZZET, *Harita-i Kapudanan-ı Deryay*, Ceridehane Matbaası, 1868.

SERTOĞLU, Midhat, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.5, Türk Tarih Kurumu, 2011.

SERTOĞLU, Midhat, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.6, Türk Tarih Kurumu, 2011.

SEYFİ, Ali Rıza, *Çengeloğlu Tahir Paşa*, Resimli Şark, S.26, İstanbul, Şubat 1933.

SEYFİ, Ali Rıza, *Turgut Reis*, Resimli Ay Matbaası, İstanbul 1932.

SLADE, Sir Adolphus, *Müşavir Paşa'nın Kırım Harbi Anıları*, (Çev: Candan Badem), Türkiye İş Bankası Yayınları, Nisan 2012.



ŞÂNÎ-ZÂDE MEHMED ATÂ'ULLAH EFENDÎ, *Şânî-zâde Târîhi (1223-1237/1808-1821)*, C.1, (Haz: Ziya Yılmaz), Çamlıca Yayınları, İstanbul 2008.

ŞEHSUVAROĞLU, Halûk Y, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, Deniz Basımevi, İstanbul 1965.

ŞİMŞİR, Bilâl N, *Kırım Savaşı Arifesinde Mustafa Reşid Paşa'nın Yazışmaları*, Mustafa Reşid Paşa ve Dönemi Semineri: Bildiriler, 13-14 Mart 1985, TTK Basımevi, Ankara 1987.

TANDOĞAN, Muhammed, *Afrika'da Sömürgecilik ve Osmanlı Siyaseti (1800-1922)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2013.

TANSEL, Fevziye Abdullah, *1853-1856 Kırım Harbi'yle İlgili Destanlar*, X. Türk Tarih Kongresi'nden Ayırbaşım, TTK Basımevi, Ankara 1994.

TEZEL, Hayati, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, C.1, Deniz Basımevi, İstanbul 1973.

TUTEL, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2006.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1931.

ÜLKEKUL, Cevat, *Büyük Türk Denizcisi Kemal Reis, Türk Deniz Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar*, Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basımevi, İstanbul, Mayıs 2007.

ÜLKÜTAŞIR, M. Şakir, *Sivastopol Harbi*, Varoğlu Yayınevi, İstanbul 1948.

YAKUPOĞLU, Cevdet, *Kara Mürsel Adında Geçen Kara ve Mürsel Kelimeleri Üzerine Tespitler*, Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, İzmit, 3-5 Nisan 2015, Kocaeli, 2016, C.1.

YILDIZ, Gültekin, İNCEOĞLU, Tuğçe, *Dünya Savaş Tarihi, Osmanlı Askeri Tarihi, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, Timaş Yayınları, İstanbul, Haziran 2013.

YİĞİT, Hasan, *Karamürsel Bey*, Maviçatı Yayınları, İstanbul 2017.

YORGA, Nicolae, *Osmanlı Tarihi*, C.V (1774-1912), (Çev: B. Sıtkı Baykal), Güney Matbaacılık ve Gazetecilik, Ankara 1948.

ZORLU, Tuncay, *Osmanlı ve Modernleşme, III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014.

## **Makaleler**

ARKAN, Şemsettin, “İlk Osmanlı Donanması ve Karamürsel Bey,” *Hayat Tarih Mecmuası*, C.2, S.10, Tifdruk Matbaacılık Sanayi A.Ş. Basımevi, İstanbul, 1 Kasım 1970, s.30-31.

ALPAGUT, Ali Haydar, “Cezayir Hakkındaki Neşriyata Umumî Bir Cevap,” *Deniz Mecmuası*, S.317/EK, Deniz Matbaası, İstanbul, Haziran 1930, s.3-91.

BEYDİLLİ, Kemal, “Mahmud II,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.27, 2003, s.352-357.

BEYDİLLİ, Kemal, “Moltke, Helmuth von”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.30, 2005, s.267-268.

BEYDİLLİ, Kemal, “Nizâm-ı Cedîd,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.33, 2007, s.175-178.

BEYDİLLİ, Kemal, “Tepedenli Ali Paşa,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.40, 2011, s.476-479.

İLGE, Mustafa L, “Akkirman,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.2, 1989, s.269-270.

BOSTAN, İdris, “Kapudan Paşa,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.24, 2001, s.354-355.

BOSTAN, İdris, “Kemal Reis,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.25, 2002, s.226-227.

BOSTAN, İdris, “Mezemorta Hüseyin Paşa,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.29, 2004, s.524-526.

BOSTAN, İdris, “Navarin,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.32, 2006, s.441-443.

BOSTAN, İdris, “Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819),” *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Hatıra Sayısı, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1994, s.177-192.

BOSTAN, İdris, “Osmanlı Bahriyesi’nde Modernleşme Hareketleri, Tersâne’de Büyük Havuz İnşası (1794-1800)”, *150. Yılında Tanzimat*, (Ed. Hakkı Dursun Yıldız), Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992, s.69-100.

BOSTAN, İdris, “Piri Reis,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.34, 2007, s.283-285.

BOSTAN, İdris, “Selman Reis,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.36, 2009, s.444-446.

ÇETİN, Atillâ, “Garp Ocakları,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.13, 1996, s.382-386.

DAVİD, Geza, “Baron de Tott,” *François*, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.5, 1992, s.83-84.

DÖNMEZ, Ahmet, “Babîâli’de Hizip Tartışmaları: Ahmed Fevzi Paşa’nın Osmanlı Donanmasını Mısır Valisine Teslimi Olayı,” *SUTAD*, S.40, 2016, s.43-57.

DÜZCÜ, Levent, “Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)”, *History Studies International Journal of History*, Volume 5, Issue 1, Ocak 2013, s.113-127.

EKİNCİ, İlhan, “Osmanlı Devleti’nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri,” *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S.156, Mayıs-Haziran 2005, s.185-203.

EMECEN, Feridun, “Aydın,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.4, 1991, s.235-237.

GÖKTÜRK, Cevdet, “Mora İsyanı Sebepleri ve Neticesi (1821),” *Abant Dergisi*, C.2, S.12, Kasım-Aralık 1946, s.11-13.

GÖYÜNÇ, Nejat, “Hüseyin Paşa, Küçük,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.19, 1999, s.6-8.

GÖZEN, M. Celâl, “Tarih Boyunca Türk Tersaneleri,” *Gemi Mecmuası*, S.8, Yeni Gün Matbaası, İstanbul, Kasım 1955, s.12-20.

IŞIN, Fethi, “İstanbul’un Fethinde Deniz Kuvvetinin Rolü,” *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, C.74, S.460, Ocak 1968, s.27-34.

İNCİ, Tevfik, “Çaka Bey,” *Donanma Dergisi*, C.64, S.400, Deniz Basımevi, İstanbul, 1 Temmuz 1952, s.6-28.

İNCİ, Tevfik, “Türklerin İkinci Amirali Gazi Umur Paşa ve Hayatı,” *Donanma Dergisi*, C.64, S.401, Deniz Basımevi, 1 Ekim 1952, s.1-30.

KARAL, Enver Ziya, “Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar,” *Tarih Vesikaları Dergisi*, C.1, S.3, 1941, s.203-211.

KUTLUOĞLU, Muhammed Hanefi, “Kavalalı Mehmed Ali Paşa,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.25, 2002, s.62-65.

KÜÇÜK, Cevdet, “İzzet Mehmed Paşa, Dârendeli,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.23, 2001, s.559-560.

MERCAN, Mehmet, “Sultan Abdülmecid’in Rumeli Gezisi Hakkında Bazı Tespitler,” *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXIV, S.1, Temmuz 2009, s.81-100.

ÖRENÇ, Ali Fuat, “1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması,” *Tarih Dergisi*, S.46, İstanbul 2009, s.37-84.

ÖRENÇ, Ali Fuat, “Sakız Adası,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.36, 2009, s.6-10.

ÖZ, Mehmet, “Sinop,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.37, 2009, s.252-256.

ÖZCAN, Abdülkadir, “Karlofça Antlaşması,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.24, 2001, s.504-507.

PAMUK, Şevket, “150. Yılında Balta Limanı Ticaret Antlaşması,” *Tarih ve Toplum Dergisi*, C.10, S.60, Aralık 1988, s.38-41.

PINAR, Hayrettin, “Ahmed Fevzi Paşa’nın Petersburg Seyahati ve Petersburg Antlaşması,” *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.29, 2013, s.179-189.

SUNAY, Serap, “Mehmed Ali Paşa, Damad,” *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.EK-2, 2016, s.216-218.

TEZEL, Hayati, “Deniz Harp Okulumuz,” *Silâhlı Kuvvetler Dergisi*, C.92, S.247, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, Eylül 1973, s.86-109.

TOPRAK, Serap, “1821 Mora İsyanı,” *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S.6, 2011, s.317-328.

TUTEL, Eser, “Kırım Savaşı’nın Ünlü Kalyonu Mahmudiye’nin Kanlı Gözyaşları,” *Popüler Tarih Dergisi*, C.6, S.66, 2006, s.28-32.

TÜRKMEN, Zekeriya, “Müşir,” *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C.32, 2006, s.160-161.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, “Dârendeli İzzet Mehmed Paşa,” *Belleten Dergisi*, C.28, S.110, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, Nisan 1964, s.235-247.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, “Tunus’tan 1881’de Fransa Tarafından İşgaline Kadar Burada Valilik Eden Hüseyinî Ailesi,” *Belleten*, C.XVIII, S.72, TTK Basımevi, Ankara, Ekim 1954, s.545-580.

YILDIZ, Arzu, “Türkiye’de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi,” *Mühendis ve Makine Dergisi*, C.49, S.578, s.23-47.

### **Yüksek Lisans ve Doktora Tezleri**

AK, Emine, *Tanzimat'ın Bosna Hersek'te Uygulanması ve Neticeleri (1839-1875)*, (Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2010.

BUDAK, Mustafa, *1853-1856 Kırım Savaşı'nda Kafkas Cephesi*, (İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 1993.

BULGURCUOĞLU, Hacer, *Deniz Tarihimizin Sembol Gemilerinden Mahmudiye*, (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ortaçağ Tarihi Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004.

DENİZ, Ahmet, *Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları*, (Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2010.

KELEŞ, Erdoğan, *Osmanlı, İngiltere ve Fransa İlişkileri Bağlamında Kırım Savaşı*, (Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2009.

ORAN, Erdoğan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, (Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2012.

ÖZCAN, Besim, *Rus Donanmasının Sinop Baskını (30 Kasım 1853)*, (Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum 1990.

SANCAR, Erdinç, *Türk Deniz Kuvvetleri Tarihi ve 21nci Yüzyılda Deniz Kuvvetleri Stratejisi*, (Gebze İleri Teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Strateji Bilimi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gebze 2004.

SARIALİOĞLU, İrşat, *Stratford Canning'in İstanbul Büyükelçiliği (1841-1847)*, (Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2017.

SOYDEMİR, Selman, *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18. Ve 19. Yüzyıllar)*, (İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007.

SOYER, Ali, *Osmanlı-Rus İlişkilerinde Çeşme ve Sinop Baskınları*, (Yeditepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007.

SUNAY, Serap, *Damad Mehmed Ali Paşa'nın Hayatı ve Siyasi Mücadelesi*, (Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Afyonkarahisar, Ocak 2015.

YENİDÜNYA, Süheyla, *Mehmet Sait Hâlet Efendi Hayatı İdari ve Siyasi Faaliyetleri (1760-1822)*, (İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2008.

## ÖZGEÇMİŞ

İlköğretimi Ankara/Çankaya Ülkü Akın İlköğretim Okulu'nda, liseyi Ankara/Çankaya Kılıçarslan Lisesi'nde tamamlamıştır.

2012-2017 yılları arasında Karabük Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde okumuş ve 2016-2017 yılları arasında Kastamonu Üniversitesi aracılığıyla Formasyon Eğitimini almıştır.

Ocak 2018 yılında Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans eğitimine başlamış ve Haziran 2021'de tamamlamıştır.