



Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

**TANZİMAT DÖNEMİ'NDE BAHRİYE ALANINDA YAPILAN
İSLÂHÂT HAREKETLERİ VE BAHRİYE MECLİSİ**

Beyza ŞEYHOĞLU

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2021

TANZİMAT DÖNEMİ'NDE BAHRİYE ALANINDA YAPILAN ISLÂHÂT
HAREKETLERİ VE BAHRİYE MECLİSİ

Beyza ŞEYHOĞLU

Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2021

KABUL VE ONAY

Beyza Şeyhoğlu tarafından hazırlanan Tanzimat Dönemi'nde Bahriye Alanında Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Meclisi başlıklı bu çalışma, 03.06.2021 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Hamiyet SEZER FEYZİOğLU (Başkan)

Prof. Dr. Mehmet Veli SEYİTDANLIOğLU (Danışman)

Prof. Dr. Fatih YEŞİL (Üye)

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylım.

Prof. Dr. Uđur ÖMÜRGÖNÜLŞEN

Enstitü Müdürü

YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kağıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinleri yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayınlanan **“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”** kapsamında tezim aşağıda belirtilen koşullar haricince YÖK Ulusal Tez Merkezi / H.Ü. Kütüphaneleri Açık Erişim Sisteminde erişime açılır.

- Enstitü / Fakülte yönetim kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren 2 yıl ertelenmiştir. ⁽¹⁾
- Enstitü / Fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ay ertelenmiştir. ⁽²⁾
- Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir. ⁽³⁾

23/06/2021

Beyza ŞEYHOĞLU

¹“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”

- (1) Madde 6. 1. Lisansüstü tezle ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu** iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.
- (2) Madde 6. 2. Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulunun** gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.
- (3) Madde 7. 1. Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, **tezin yapıldığı kurum** tarafından verilir *. Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, **ilgili kurum ve kuruluşun önerisi** ile **enstitü** veya **fakültenin** uygun görüşü üzerine **üniversite yönetim kurulu** tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.
Madde 7.2. Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.

* Tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu tarafından karar verilir.**

ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında özgün olduğunu, **Prof. Dr. Mehmet Veli SEYİTDANLIOĞLU** danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığını beyan ederim.

Beyza ŞEYHOĞLU

ÖNSÖZ

Denize kıyısı olan bir devletin deniz kuvvetlerinden mahrum kalması düşünülemezdi. Osmanlı Devleti bunu göz önünde bulundurarak, kuruluş yıllarından itibaren deniz kuvvetlerini her daim geliştirme gayretinde bulunmuştur.

XIX. yüzyılda denizcilik alanında çok önemli ıslahatlar gerçekleştirilmiş, buharlı gemiler Osmanlı tersanelerine girmiştir. Islahatlar yalnızca bununla sınırlı kalmamış, Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile beraber bürokrasi alanında görülen değişimler, bahriyede de kendisini göstermiş; Osmanlı Devleti bu bağlamda bazı yenilik hareketlerinde deniz kuvvetlerinin modernleşme örneklerini kara ordusundan almıştır. Bahriye Meclisi'nin de böyle bir ortamda kurulduğu bilinmektedir. Meclis 1840 senesinde kurulmuş, bir yıl sonra kaldırıldıktan sonra 1845 senesinde yeniden kurularak Bahriye Nezareti'nin kuruluşuna kadar devamlılığını sürdürmüş, o tarihten sonra da nezaretin alt komisyonu olarak görevine devam etmiştir.

Çalışmada temel kaynak olarak Deniz Kuvvetleri Arşivi, Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Bahriye Nizamnamesi (1849) kullanılmıştır. Denizcilik alanı ile ilgili literatürler bu tez içinde kullanılmaya çalışılmıştır.

Tezin hazırlanmasında her daim desteğini gördüğüm, benimle her zaman değerli fikirlerini ve bilgilerini paylaşan kıymetli hocam, Prof. Dr. Mehmet Seyitdanlıoğlu'na teşekkürlerimi sunarım. Beşiktaş'ta bulunan Deniz Kuvvetleri Arşivi'nde yardımını esirgemeyen, ayrıca tezde kullandığım görsellere erişmemi sağlayan Dr. Mehmet Korkmaz'a teşekkür ederim. Lisanstan bu yana her zaman yanımda olan sevgili dostlarım Fatma Tosun ve Özgün Forlar'a tezimi okuyup benimle fikirlerini paylaştıkları için ayrıca ne zaman boşluğa düşsem yanımda oldukları için teşekkür ederim.

Bu hayatta kendimi onların kızı olduğum için şanslı saydığım, maddi manevi her anlamda desteklerini hiçbir zaman benden esirgemeyen annem Nuran Dünder Şeyhoğlu ve babam Mehmet Şeyhoğlu'na ne kadar teşekkür etsem azdır.

Son olarak maddi manevi doğduğumdan bu yana yanımda olan, tezi yazarken yitirdiğim sevgili anneannem Sabriye Dünder'a çok teşekkür ederim.

ÖZET

ŞEYHOĞLU, Beyza. *Tanzimat Dönemi'nde Bahriyede Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Meclisi*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2021.

Tanzimat'ın 3 Kasım 1839'da ilan edilmesiyle beraber yapılacak olan reform hareketleri hız kazanmıştır. Reform hareketlerinin görüldüğü bir diğer alan da deniz kuvvetleri olmuştur. Deniz kuvvetleri yalnızca devletlerin deniz savaşlarında kullanılmamakla beraber aynı zamanda ticaret güvenliğini sağlamak, savaş esnasında askerlerin sevkine yardımcı olmak ve en önemlisi jeopolitik konuma dayalı olarak toprak bütünlüğünü sağlamada önem arz etmektedirler. Osmanlı Devleti 'de tüm bunları göz önünde tutarak, bahriyede eksiklik gördüğü konularda modernizasyon hareketlerini başlatmıştır. Ancak denizcilik alanında yenilik hareketlerine başlamak kolay bir hareket değildir. Yeni teknolojiye dayalı gemiler yapmak için hem yeni malzemelere hem de gelişmiş bir sanayiye ihtiyaç duyulmaktaydı. Tüm bunlar mali açıdan külfetliydi. XIX. yüzyılda yenilik girişimlerine örnek olarak tersanelere buharlı ve zırhlı gemiler girmeye başlamıştır. Devlet, deniz savaşlarında aldığı bozgunlar neticesinde donanmasını tanzim ederken yeni teknolojiyi kullanma yoluna gitmiş, bu nedenle bu tarzdaki gemileri tersanelerine getirtmiştir. Tanzimat dönemi ile beraber yapılacak olan reformların daha düzenli yapılması ve denetlenmesi açılan meclisler bahriye alanında da kendisini göstermiştir. İki defa kurulan Bahriye Meclisi, denizcilik alanında reformlara öncülük etmeye çalışıp, işlerin belirli bir düzen doğrultusunda yapılmasını amaçlamıştır. 1867 senesinde Bahriye Nezareti'nin kurulması ile beraber meclis, nezaretin bünyesinde görevlerini sürdürmeye devam etmiştir. Bu çalışma, Tanzimat Döneminde denizcilik alanında ne gibi ıslahatlar yapıldığından bahsederken, Bahriye Meclisi'nde alınan kararlar neticesinde ıslahatları gerçekleştirilmede başarılı olup olunamadığının yanı sıra bu meclisin Osmanlı bürokrasisinde yerinin tayin edilmesine yardımcı olmaktadır.

Anahtar Sözcükler

Bahriye Meclisi, Donanma, Osmanlı Denizcilik Tarihi, Tanzimat.

ABSTRACT

SEYHOGLU, Beyza. *Navy Reform Movements in Tanzimat Period and Navy Assembly*, Master Thesis, Ankara 2021.

With the proclamation of Tanzimat on 3 November 1839, the reform movements gained momentum. Another area where reform movements were seen was the navy. Naval forces are not only used in the naval wars of the government, they are also important in ensuring trade security, helping the dispatch of soldiers during war and most importantly in ensuring territorial integrity based on geopolitical location. Ottoman empire, take into consideration he initiated modernization movements in the issues that he saw deficiencies in the navy. But it is not an easy move to start innovation movements in the navy. Both new materials and an advanced industry were needed to build ships based on new technology. All this was financially difficult. In the 19 th century, as an example of reforms in the century, steam and armored ships began to enter the shipyards. As a result of the defeats it received in naval battles, the government went to use new technology in organizing navy, so it brought such ships to its shipyards. With the Tanzimat period, more regular implementation and assembly of the reforms were introduced in the field of the Navy. The Navy Assembly, established twice, sought to lead reforms in the field of maritime affairs and aimed to ensure that things were done in accordance with a certain order. With the establishment of the Naval Ministry in 1867, the Assembly continued to maintain its duties within the contain in itself. This study aim to explain the place of this assembly in the Ottoman bureaucracy, as well as whether it was successful in implementing the reforms as a result of the decisions taken in the Naval Assembly, while talking about what reforms were made in the field of maritime affairs during the Tanzimat period.

Keywords

Navy Assembly, Navy, Ottoman Naval History, Tanzimat Period

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	İ
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI.....	İİ
ETİK BEYAN.....	İİİ
ÖNSÖZ.....	İV
ÖZET.....	V
ABSTRACT	VI
İÇİNDEKİLER	VII
KISALTMALAR	X
TABLOLAR DİZİNİ	XII
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM: OSMANLI DENİZCİLİĞİ	6
1.1. OSMANLI DENİZCİLİĞİNİN İLK DÖNEMLERİ.....	6
1.2. 19. YÜZYILDA GENEL HATLARI İLE OSMANLI DENİZCİLİĞİ	8
1.3. DENİZCİLİKTE DEĞİŞİM: YELKENLİ GEMİLERDEN BUHARLI GEMİLERE GEÇİŞ SÜRECİ	16
1.4. DONANMA PERSONELİ İSTİHDAMI	21
2. BÖLÜM: BAHRİYE NİZAMNAMESİ VE KANUNNAMESİ.....	26
2.1. BAHRİYEDE KULLANILAN NİZAMNAMESİ VE KANUNNAMESİ	26
2.2. 1849 BAHRİYE NİZAMNAMESİ.....	31
3. BÖLÜM: BAHRİYE MECLİSİ ÖNCESİ İŞLEYİŞ	36
4. BÖLÜM: BAHRİYE MECLİSİ'NİN KURULDUĞU ORTAM.....	40

4.1. YÖNETİM ALANINDA YAPILAN DÜZENLEMELER	40
4.2. MEMUR İSTİHDAMI	42
4.3. AVRUPA ÖRNEĞİ	45
5. BÖLÜM: BAHRIYE MECLİSİ'NİN KURULUŞU VE GÖREVLERİ	48
5.1. DAİMİ BAHRIYE MECLİSİ'NİN KURULUŞU	51
5.2. İŞLEYİŞ MEKANİZMASI	56
5.3. ÜYELER VE MAAŞLARI	57
5.4. DİĞER MECLİSLERLE OLAN İLİŞKİSİ	59
6. BÖLÜM: BAHRIYE MECLİSİ'NDE GÖRÜŞÜLEN KONULAR	61
6.1. GÖRÜŞÜLEN KONULAR	61
6.1.1. Bürokratik İşler	61
6.1.2. Bahriye Nizamnamesi ve Kanunnameler	63
6.1.3. Mali İşler	64
6.1.4. Malzeme Temini	66
6.1.5. Gemi İnşası ve Tamiri	70
6.1.6. Askerler ve Personelle İlgili Alınan Kararlar	73
6.1.7. Bahriye Mektebi	76
6.1.8. Alınan Diğer Kararlar	81
7. BÖLÜM: BAHRIYE NEZARETİ'NİN KURULUŞU VE BAHRIYE MECLİSİ	85
SONUÇ	88
KAYNAKÇA	91
EKLER	100
EK 1. Bahriye Meclisi'nin Kuruluşuna Dair Belge.	100
EK 2. Bahriye Nizamnamesinin Oluşturulmasına Dair Belge	101
EK 3. Buhar Makinesi Taktırmak Üzere İngiltere'ye Giden Osmanlı Devleti'ne Ait Kalyonlar.	102
EK 4. Divanhane Olarak da Bilinen Aynı Zamanda Bahriye Meclisi'nin Toplantılarının Gerçekleştiği Yer Olan Daire-yi Bahriye	103
EK 5. Bahriye Askerlerinin İlk Tezkire Törenine Ait Bir Görsel.	104
EK 6. Tez Orijinallik Raporu	106

EK 7. Etik Komisyon İzin Muafiyet Formu108

KISALTMALAR

a.g.e.: Adı geçen eser

a.g.m.: Adı geçen makale

bkz.: Bakınız

ed.: Editör

çev.: Çeviri

İSAM.: İslam Araştırmaları Merkezi

C.: Cilt

S.: Sayı

s.: Sayfa

ss.: Sayfa sayısı

İA (TDV).: Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi

TTK.: Türk Tarih Kurumu

BOA.: Başkanlık Osmanlı Arşivi

DTA.: Deniz Tarihi Arşivi

ŞUB.: Şura-yı Bahri

MB.: Mabeyn-i Hümayun

HR. SFR.3.: Hariciye Nezareti Londra Sefareti

İ. DH.: İrade Dahiliye

HAT.: Hatt-ı Hümayun

A. AMD.: Sadaret Amedi Kalemî

A. MKT.: Sadaret Mektubi

A. MKT. NZD.: Sadaret Mektubi Kalemî Nezaret ve Devair

KISALTMALAR

a.g.e.: Adı geçen eser

a.g.m.: Adı geçen makale

bkz.: Bakınız

ed.: Editör

çev.: Çeviri

İSAM.: İslam Araştırmaları Merkezi

C.: Cilt

S.: Sayı

s.: Sayfa

ss.: Sayfa sayısı

İA (TDV).: Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi

TTK.: Türk Tarih Kurumu

BOA.: Başkanlık Osmanlı Arşivi

DTA.: Deniz Tarihi Arşivi

ŞUB.: Şura-yı Bahri

MB.: Mabeyn-i Hümayun

HR. SFR.3.: Hariciye Nezareti Londra Sefareti

İ. DH.: İrade Dahiliye

HAT.: Hatt-ı Hümayun

A. AMD.: Sadaret Amedi Kalemî

A. MKT.: Sadaret Mektubi

A. MKT. NZD.: Sadaret Mektubi Kalemî Nezaret ve Devair

A. MKT. MHM.: Sadaret Divan Mühimme Kalemi

A. TŞF.: Sadaret Teşrifat Kalemi

İ. HR.: İrade Hariciye

İ. MSM.: İrade Mesail-i Mühimme

İ. MVL.: İrade Meclis-i Vala

MBİ.: Mabeyn İrade

İ. DUIT.: Dosya Usulü İrade

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 1: Bahriye Meclisi Üyeleri.....	49
Tablo 2. Daimi Bahriye Meclisi Üyeleri	53

GİRİŞ

XIX. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti, içte ve dışta karşılaştığı problemler neticesinde bir arayış halindeydi. Bu arayışın bir neticesi olarak 1839 senesinde Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesini müteakip yönetim alanında modernizasyon hareketleri gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Yalnızca yönetim değil, aynı zamanda askeri alanda da reform hareketleri gerek kara kuvvetleri, gerekse bahriye alanında kendini göstermiştir. Özellikle bahriye alanında yapılacak olan yenilikler için kara ordusunda var olan sistem esas alınmaya çalışılmıştır.

Geçmişten beri süregelen ulaşım yollarına bakarsak, ilk olarak kara ve denizi görmekteyiz. Deniz, geçmişten beri insanlar için bilinmez ve adrenalin dolu bir yer olmuştur. Bu nedenden dolayı tehlikelere açık bir yer olarak tahayyül edildiği için ilk etapta ulaşım yolu olarak kuşku dolu bir yer olsa da, ucuz olması hasebiyle insanlar için ilk zamanlardan beri tercih edilen bir yol olmuştur.¹ İlk dönemlerde gemiler, yapı itibariyle oldukça ilkel olmakla beraber, insanlar yalnızca gözlerinin görebildiği mesafe olan, yakın alanlara seyrüsefer ediyorlardı.² Ancak teknolojinin gelişmesine paralel olarak, buharlı gemilerin tersanelere girişiyle teknoloji gelişmiş, gemiler çok daha uzun mesafeler kat edebilmeye başlamışlardır.

Bir devletin var olan deniz kuvveti yalnızca toprak bütünlüğünü sağlamak, dışarıdan gelecek olan tehditlere karşı ülkeyi savunmak için değildir. Ayrıca, deniz ticaretinde hem söz sahibi olmak hem de ülkeler arası ticareti geliştirmek için de deniz kuvvetlerine sahip olmak gereklidir. Özellikle deniz kuvvetleri, ticaret için yola çıkan gemileri korsanlık gibi olaylardan korumak için oldukça önemlidir. Bu yüzyılda değişen dünya düzenine paralel olarak, eğer bir devlet dünya siyaseti ve ekonomisinde söz sahibi olmak istiyorsa deniz kuvvetlerinin oldukça güçlü olması gerekiyordu. Deniz ulaşımının ucuz olmasından

¹ Alfred Thayer Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1783*, çev: A. Tuncer Büyükonat, Griffin, İstanbul 2011, s. 49.

² Fernand Braudel, *Akdeniz: Mekan, Tarih, İnsanlar ve Miras*, çev: Necati Erkut, Aykut Derman, Metis, İstanbul 2018, s. 40.

mütevellit büyük bir çoğunluk ticarete deniz ulaşım sistemini kullanıyordu.³ Bu nedenle, ticari gemileri korumak için de deniz kuvveti oldukça elzemdir. Ancak burada önemli hususlardan bir tanesi modern teknolojiyi takip edip ona sahip olmaktır. Denizcilik alanındaki tüm bu değişimler, limanların gelişmesine ve deniz kuvvetleri için üretim yapacak olan fabrikaların da ortaya çıkmasında büyük rol oynamıştır.⁴ Teknoloji geliştikçe, gemilerin hızının artmasına paralel olarak daha uzun mesafede yolculuklar başlamış oldu.⁵ Bu uzun süreli seyahatler beraberinde yakıt ikmali gibi durumları da getiriyordu. Bunun için devletler, yakıt alabilecekleri, mola verebilecekleri güvenli topraklara ihtiyaç duymuşlardır. Bu sebeple, deniz kuvvetine sahip devletlerin birbirleri ile her zaman olmasa bile zaman zaman ittifak halinde olmaları önemli bir husustu.⁶

XIX. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı'nın izlediği “*denge politikası*”⁷’nin bir sonucu olarak devlet, bu dönemde zaman zaman İngiltere ile yakın ilişki kurma çabasında olmuştur. Ancak bu yakınlaşma, aynı zamanda İngiltere’nin de Osmanlı Devleti üzerinde bir menfaati olduğu için gerçekleşmiştir. Bu menfaat hiç şüphesiz, Osmanlı Devleti’nin jeopolitik konumundan, Rusya ve Fransa gibi devletlerin Osmanlı üzerinde tahakküm kurmasını engellemek içindi. Rusya’nın geçmişten beri isteği sıcak denizlerde söz sahibi olmaktı. Bu amacı için gerekli olan yollardan bir tanesi Osmanlı Devleti’nin toprakları üzerinde hâkimiyet kurarak gerçekleşmekteydi. Osmanlı Devleti bu nedenlerden dolayı deniz kuvvetlerini doğal olarak geliştirme çabası içine girişmiştir. Özellikle XIX. yüzyılda yapılan bazı deniz savaşları Osmanlı Devleti’ni ağır yenilgilere uğratmıştır. Bu yüzyılda Navarin ve Sinop’ta devletin sahip olduğu donanma iki kez yakılmıştır. Donanmaların tahrip edilmesiyle yalnızca gemiler hasar almamıştır. Görev yapan eğitimli personel de zarar gördüğü için devlet, oldukça zor duruma düşmüştür.⁸ Özellikle Navarin’de altı bin civarında deniz personelinin hayatını kaybettiği bilinmektedir.⁹

³ Fatih Erbaş, *Doğu Akdeniz’de Güç Mücadelesi 19. Yüzyılda Donanmalar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2019, s. 3.

⁴ Erbaş, *a.g.e.*, s. 14.

⁵ Erbaş, *a.g.e.*, s. 14.

⁶ Mahan, *a.g.e.*, s. 50.

⁷ Detaylı bilgi için bkz; Ömer Gezer, *Osmanlı Diplomasisinde Denge Politikaları (1774-1829)*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006.

⁸ Arif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, Deniz Basımevi, İstanbul 1970, s. 333.

⁹ Erbaş, *a.g.e.*, s. 11.

Donanmanın modernizasyonu her zaman oldukça zorlayıcı bir iş olmuştur. Gerekli olan malzemelerin teminin pahalı olmasının yanı sıra, beraberinde yeni teknolojinin de tersanelere entegre edilmesi gerekiyordu. Bu sebeple, yeni teknolojiyi öğretecek ittifaklar da gerekiyordu. Özellikle XIX. yüzyılda genellikle İngiltere, izlediği siyasetin¹⁰ bir sonucu olarak Osmanlı bahriyesinin modernizasyon hareketlerinde oldukça faal bir rol izlemiştir. İlk olarak Osmanlı bahriyesine İngiliz danışmanlar gelmeye başlamıştır. Ardından da Osmanlı Devleti'nde eğitim gören öğrenciler, İngiltere'ye hem eğitimlerinin bir kısmını orada almak hem de Osmanlı Devleti'nde tamamladıkları eğitimden sonra staj yapma amacı ile İngiltere'de bulunmuşlardır.¹¹ Ancak öğrencilerin gönderilmesi, donanmada modernizasyon hareketlerinin yapılması gibi durumlar zaten zor durumda olan devlet hazinesinin iyice azalmasına sebep olmuştur. Ancak yine de, Osmanlı Devleti bu yüzyılda ilk kez dış borcunu almasına rağmen¹² durmadan reform çalışmalarına devam etme gayretinde bulunmuştur.

Reform hareketlerinin kendisini yönetim alanında göstermesi ile beraber, bu yüzyılda, Osmanlı bürokrasisi oldukça ilerleme kat etmiş, yeni yeni meclislerin ve nezaretlerin kurulması gündeme gelmiştir. Bahriye alanında da reform hareketleri yalnızca yeni gemilerin ya da yeni malzemelerin satın alınmasıyla sınırlı kalmamıştır. Osmanlı bahriye teşkilatında da modernizasyon kendisini göstermiş yeni nizamnameler hazırlanarak yapılacak olan reformların temellendirilmesi amaçlanmıştır.

XIX. yüzyılda Sanayi İnkılabının getirdiği yeniliklere bağlı olarak gemilerde temel olarak iki alanda gelişmeleri görmek mümkündür. Bir tanesi yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçişi oluştururken diğer yandan ise ahşap olan gemi yüzeyle demir ya da bakır gibi maddelerle kaplanmaya başlanmıştır. Bu değişimlerin gündeme gelmesinde etkin olan durum; devletler, savaş meydanlarında filolarındaki eksiklikleri görüp harekete

¹⁰ İngiltere'nin bu dönemde Osmanlı için güttüğü siyaset Osmanlı toprak bütünlüğünü sağlamaya yönelikti. Bu siyaseti uygulamasının nedeni diğer devletleri Akdeniz'den uzak tutarak kendi çıkarlarını korumaya çalışmasından ötürüdür. Bkz; Ahmet Dönmez, *Osmanlı-İngiliz İlişkileri: Diplomasi ve Reform (1833-1848)*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Doktora Tezi, Konya 2013, s. 31.

¹¹ Haluk Y. Şehsuvaroğlu, "Bahriye Mektebimiz", *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 1965, s. 5.

¹² Fatih Sefa Topçu, *Sultan Abdülaziz Döneminde Yaşanan Mali Bunalım ve Uygulanan Mali Reformlar (1861-1876)*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2014, s. 45.

geçip, ardından filolarında eksik olan noktaları tamamlama yoluna gitmişlerdir. Yalnızca bu değil, aynı zamanda tüm bu değişimler beraberinde hukuk sisteminin gelişmesine, devletlerarası yeni kuralların ortaya çıkmasına ve teknolojik gelişmelerden geri kalmamak adına fen bilimlerinde de gelişmeyi zorunlu kılmıştır.¹³

Tüm bu yapılan yenilikler için önemli olan yapılan ıslahatların bir sisteme dayalı olarak yapılması gerektiğiydi. Özellikle yapılacak olan yeniliklerin denetlenmesi hususu, eksikliklerin görülmesi ve bu alanlarda reform hareketlerinin yapılmasının bir sistem dâhilinde olması çok daha çabuk sonuç verebilirdi. Bu nedenle Tanzimat fermanının ilan edilmesiyle beraber, Osmanlı Devleti'ne giren meclis yapısı bahriye alanında da kendisini göstermiştir. 1840 senesinde kurulan Bahriye Meclisi ile beraber, artık bahriyeyi ilgilendiren işler için bu mecliste karar alınacaktı. Yalnızca karar alınması değil, bahriyeye ait zindan, Bahriye Mektebi'ne atanacak olan öğretmenler, ders programları gibi önemli hususlarda ayrıca mecliste konuşulan konular arasındaydı.¹⁴

Ancak bu meclis, uzun soluklu olmamış bir yıl sonra kapatılmıştır. Daha sonra 1845 senesinde bir kez daha Bahriye Meclisi tesis edilmiş, bu meclis Bahriye Nezareti kurulana kadar ayakta kalıp bahriye işlerini yürütmüş, nezaretin kurulması ile beraber meclis, nezaretin bir alt organı olarak karşımıza çıkmıştır.

XIX. yüzyılda yapılacak olan tüm ıslahatların kapısı Bahriye Meclisi'ne çıktığı için bu meclis denizcilik tarihinde oldukça mühimdir. Bu tezde, Bahriye Meclisi'nin hem bahriye hem de Osmanlı bürokrasi tarihindeki yeri ve alınan kararlarla beraber bu yüzyılda Osmanlı donanmasının ne derece gelişebildiği, mecliste hangi konuların görüşüldüğü gibi sorular sorularak ele alınmaya çalışılmıştır. Tez yedi bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde genel olarak Osmanlı denizciliğinden bahsedildikten sonra, buharlı gemilerin Osmanlı tersanesine girişi ve yeni teknoloji ile beraber personel istihdamından bahsedilmiştir.

¹³ Erbaş, *a.g.e.*, s. 18.

¹⁴ Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2001, s. 138.

İkinci bölüm ise ıslahatların temelini ve neden yapıldıklarını daha iyi anlamak için Bahriye Nizamnamelerine ayrılmıştır. Özellikle 1845 senesinde oluşturulan Bahriye Nizamnamesi, Bahriye Meclisi'nin görevlerini anlamak açısından oldukça önemlidir.

Üçüncü bölümde ise Osmanlı'da divan ve meşveret meclislerinden kısaca bahsedildikten sonra Bahriye Meclisi kurulmadan evvel, Osmanlı bahriye teşkilatı nasıldı, meclise devredilen işlerle daha önce kim ilgileniyordu neden böyle bir meclis kurulma gereksinimi duyuldu sorularına cevap aranmaya çalışılmıştır.

Dördüncü bölümde ise meclisin kurulduğu ortamda yönetim alanında yapılan değişikliklerin neler olduğu, devletin neden böyle bir değişikliğe ihtiyaç duyduğu vurgulanmak istenmiştir. Kurulan bu meclisler, beraberinde modern eğitim anlayışını getirdiği için meclislerden istihdam ettirilecek olan memur/personellerin nasıl bir eğitimden geçtiği vurgulanmaya çalışılmış, bahriye alanıyla mukayese edilmiştir. Ardından bu dönemde genellikle nezaret ve meclislerin Avrupa'dan örnek alınıp entegre edilmeye çalışıldıkları bilinmektedir. Burada da Bahriye Meclisi'nin Avrupa örneğinden bahsedilmeye çalışılmıştır.

Beşinci bölüm ise 1840 yılında kurulan Bahriye Meclisi ve görevlerine ayrılmıştır. Bu bölümde mecliste hangi konuların görüşüldüğü, meclis üyelerinden bahsedilmeye çalışılmış; meclis üyelerinin maaşları, meclisin işleyiş mekanizması ve diğer meclislerle arasındaki ilişki ortaya konmaya çalışılmıştır.

Altıncı bölümde ise Bahriye Meclisi'nde görüşülen konular belirli başlıklar dahilinde ele alınmaya çalışılmıştır.

Son bölüm olan yedinci bölümde de nezaret kurulduktan sonra meclisin hangi görevlere sahip olduğundan bahsedilmeye çalışılmıştır.

1. BÖLÜM: OSMANLI DENİZCİLİĞİ

1.1. OSMANLI DENİZCİLİĞİNİN İLK DÖNEMLERİ

Türkler, Anadolu'ya geldikten sonra Anadolu'nun coğrafi konumu karşısında denizcilik alanında ilerleme gösterme gayretinde bulunmuşlardır. Osmanlılar'da, kara devleti olarak kurulduktan sonra, sınırlarını deniz tarafına doğru ilerletmeye başlamış, böylelikle deniz hakkında kendilerini daha çok geliştirme isteğinde olmuşlardır. Özellikle Osmanoğulları, Karesioğulları Beyliği'ni kendi himayesine aldığında, artık deniz kıyısına daha çok yakın olduğu için deniz kuvvetine sahip olmak birincil önceliklerinden birisi haline gelmiştir.¹⁵

Denizcilik alanında gelişmek için tersanelere sahip olmak büyük önem arz etmektedir. Zira tersaneler, gemilerin inşa faaliyetlerinin gerçekleştirildiği yerler olduğu için oldukça mühimlerdir. Osmanlılar da bu durumun farkında olup ilk dönemlerinde İzmit, Gelibolu gibi yerleşim yerlerine tersaneler kurmuşlardır.¹⁶ Daha sonra, denizcilik alanında gelişim göstermeye başladıkça sınırlarını denizaşırı olarak genişletmeye başlamışlardır. İstanbul'u aldıktan sonra ilerleme kaydeden Osmanlılar, Fatih Sultan Mehmet devrinde Karadeniz'e hâkim olma gayesinde olmuşlardır.¹⁷ Daha sonra Kanuni Sultan Süleyman dönemine geldiklerinde, denizlerde önemli gelişmelere imza atmışlardır. Bu dönemde Barbaros Hayrettin Paşa, Osmanlı deniz teşkilatında oldukça önemli bir isim olmuştur. Donanmayı daha iyi bir duruma getirmek için hem personel hem de bütçe konusunda düzenlemeler yapmıştır.¹⁸ Yaptığı tüm bu düzenlemelerin meyvesini de Preveze Deniz Savaşı'nda galip gelerek elde etmiştir.

Ancak 1571 senesine gelindiğinde Osmanlı Devleti, denizlerde daha önce almadığı bir yenilgiyi alarak deniz kuvvetlerinin birçoğunu aldığı bu bozgunla beraber, İnebahtı'da kaybetmiştir. Bu tarihten sonra, donanmanın yeniden inşa edilmesi için gayret gösterilmiştir. Deniz kuvvetlerinin yeniden inşası yapılırken, savaşta karşı tarafın nasıl başarılı olduğu da göz önünde bulundurularak, onların kuvvetlerinden esinlenilerek ortaya yeni bir filo çıkarılmak istenmiştir. Özellikle Venedikliler'in sahip olduğu “*top*

¹⁵ İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, s. 13-14.

¹⁶ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, 1988, s. 390.

¹⁷ Bostan, *a.g.e.*, s. 18.

¹⁸ Arif Büyüktuğrul, *Osmanlı Devleti Deniz Harbi c.1*, Deniz Basımevi, 1970, s.218.

atıp kürekle yürüyen mavuna” tipinde sahip oldukları gemi türü, Osmanlı deniz kuvvetlerine katılmak istenmiştir.¹⁹ Yalnızca donanma değil, personel sıkıntısı da baş göstermeye başlamıştır. Çünkü yaşanan bozguna gemilerin tahrip olmasının yanı sıra mürettebatta da yaşanan can kayıpları olmuştur.²⁰

Osmanlı denizciliğinin ilk dönemlerinde Osmanlıların Venedik ve Ceneviz gibi şehir devletlerinden ilham aldıkları görülmektedir. Bunun örneğini kullandıkları gemi tiplerinde de görmekteyiz.²¹ İlk olarak Osmanlı denizciliğinde yaygın olan gemi tipi kadirga olarak da bilinen kürekli gemiler olmuştur. Bu tipteki gemiler, XVII. yüzyıla kadar aktif bir biçimde Osmanlı donanmasında yer almışlardır. Bu gemilerin donanmada uzun yıllar kullanılma nedeni, öncelikle manevra yani hareket etme konusunda oldukça iyi ve hız bakımından da hatırı sayılır derecede başarıya sahiplerdi.²² Özellikle Akdeniz sularında yoğun bir biçimde kullanılmaktaydılar.²³ Avrupa’da ise XVII. yüzyılla beraber kürekli gemi, yani kadirga kullanımı neredeyse en aza inmiştir. Zaman zaman korsanlık faaliyetlerinde kullanımları görülmektedir. Çünkü savaş gemisi olarak kadirga kullanımı oldukça maliyetliydi.²⁴

Daha sonrasında ise Osmanlı Devleti zaman zaman denizlerde karşı karşıya geldiği İspanya donanmasından etkilenerek büyük yelkenli gemi inşa ettirme gayretinde olmuştur.²⁵

Kadırgadan kalyona geçişin tam olarak keskin bir biçimde gerçekleştiğini söylemek mümkün değildir. Hiçbir değişimin zaten kesin olarak gerçekleşmesi mümkün değildir. Özellikle bu geçişte, ilk olarak kadırgaların manevra ve hareketleri daha iyi olduğu için kalyonların aynı etkiyi gösterip gösteremeyeceklerinden şüpheye düşüldüğü için savaşlarda kullanımda tereddüt oluşmuştu. Ancak Girit Seferi’nden sonra yavaş yavaş yelkenli gemiler Osmanlı donanmasında boy göstermeye başlamışlardır. Artık bu noktadan sonra Osmanlı denizciliği için kereste ve yelken temini önemli bir yer işgal

¹⁹ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev: Ahmet Maden, Serhat Canpolat, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 7-13.

²⁰ Panzac, *a.g.e.*, s. 24.

²¹ Bostan, *a.g.e.*, s. 16.

²² Bostan, *a.g.e.*, s. 183.

²³ Panzac, *a.g.e.*, s. 56.

²⁴ Geoffrey Parker, *Cambridge Savaş Tarihi*, çev: Füsün Tayanç, Tunç Tayanç, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 132.

²⁵ Bostan, *a.g.e.*, s. 185.

etmiştir.²⁶ Daha sonrasında ise, Sanayi İnkılabı ile beraber ortaya çıkan buhar makinesinin denizcilik alanında gemilerde kullanılmaya başlanmasıyla beraber Osmanlı tersanelerine buharlı gemiler gelmeye başlamış ve yeni bir dönemin habercisi olmuşlardır.

1.2. 19. YÜZYILDA GENEL HATLARI İLE OSMANLI DENİZCİLİĞİ

XIX. yüzyıl, Osmanlı devleti için oldukça uzun ve zor geçen bir yüzyıl olmuştur. Zor olmasının nedeni, yüzyıl boyunca savaşlar yapılması ve bu savaşların sonrasında uğramış olduğu yenilgilerdir. Bu yenilgilerden bir tanesi de 1828-1829 yılında gerçekleşen Osmanlı-Rus Harbi'dir. Bu harpten sonra Navarin'de gerçekleşen bozgun neticesinde Osmanlı bahriyesi oldukça zor bir duruma düşmüştür. On parça kalyon, on iki fırkateyn, on korvet, üç brik ve birkaç guletten oluşan filo, yarısını Navarin'de kaybetmişti. Osmanlı Devleti savaş sonunda aldığı yenilgiden dolayı mali açıdan zor durumda olduğu için yeni donanmanın tesisi için inşa ettiği gemilerde kalitesiz malzeme kullanmak zorunda kalmıştır.²⁷

Avrupa devletleri XIX. yüzyılda hem siyasi hem de askeri açıdan Akdeniz Bölgesi'nde bir hâkimiyet oluşturma çabası içinde olmuşlardır. Bunun nedeni Akdeniz'in asırlar boyunca devletler için önem arz eden bir bölge olmasından kaynaklıdır. Bu önem; stratejik bakımdan oldukça önemli bir bölgede bulunmasının yanı sıra, aynı zamanda ticari bakımdan da mühim bir bölgede yer almasından kaynaklanmıştır. Neredeyse dönem dönem her devlet Akdeniz'e sahip olma yarışında bulunmuştur.²⁸ Bu sebeple bu yüzyılda Doğu Akdeniz'de bir güç çatışması mevcuttu. Fransızlar ve Ruslar bu bölgede Osmanlı Devleti'ne karşı bir politika uygularken, İngiltere ise bazı zamanlar Osmanlı'nın yanında yer almaktaydı. Bunun nedeni Rusların Akdeniz'e inmesine engel olmaktı. Fakat Navarin Olayında İngiltere, Osmanlı'nın karşısında yer alarak güç dengesinin Rusya'nın lehine olmasını sağladı. İngiltere yaşanan bu olaydan sonra yaptığı her ne kadar bir hata

²⁶ Bostan, *a.g.e.*, s. 186, 198.

²⁷ Panzac, *a.g.e.*, s. 286.

²⁸ Mahan, *a.g.e.*, s. 54.

olduğunu vurgulasa²⁹ da, Osmanlı Devleti'nin Navarin Olayından sonra talepte bulunduğu tazminatı ödemedi.³⁰ Bu sebeple Osmanlı, yakılan donanmasının yeniden tesisi için kendisine bir başka müttefik aramaya koyuldu. Navarin'de kendisine karşı safta bulunan Fransa, Rusya ve İngiltere gibi devletlerden yardım istemesi mümkün olmadığı için yönünü yeni yeni tarih sahnesinde yer almaya başlayan Amerika'ya çevirdi. II. Mahmud'un saltanatı süresinde Kaptan-ı Derya rütbesinde bulunan Mehmet Hüsrev Paşa, Amerikalıların donanma konusunda gelişmiş oldukları bilgisine vâkıftı. Dönemin padişahı II. Mahmud'a, donanmanın modernize edilmesi için Amerikalılardan yardım istenebileceği konusunun iletilmesi üzerine padişah kabul etti ardından İstanbul'da müzakereler başladı ve 7 Mayıs 1830'da iki devlet arasında "*Türk-Amerika Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması*" imzalandı.³¹ Bu antlaşma gizli maddeye sahipti. Bu maddeye göre; Amerika, inşa edeceği Osmanlı Devleti'nin harp gemilerini kendisine ne kadar fiyata mal ediyorsa, üzerine hiçbir kâr eklemeden Osmanlı'ya da aynı fiyattan satacaktı. Ayrıca inşa edilen gemiler, İstanbul'a gelirken yanında yeni gemi yapmak için gerekli olan inşa malzemeleri ve Amerikan personelle gelecekti ve gelen Amerikalı personel, Osmanlı tersanesinde yeni harp gemileri inşa etmeyi Türk personele öğreteceklerdi. Bu gizli madde II. Mahmud'un isteği ile koyulmuştu ancak antlaşma Amerikan senatosunda "*Birleşik Devletler dış siyasetinde bazı zorluklara ve ihtilâtlara sebebiyet verir.*" düşüncesiyle onay verilmeyerek senatodan geçirilmemiştir. Amerikan hükümeti maddenin iptal olması sebebiyle gergin olan ortamı biraz yumuşatmak adına iki harp gemisini Osmanlı Devleti'ne satılık olarak teklif etmiş ve alanında iyi bir mühendis olan Henry Eckworth'u İstanbul'a göndererek devlet hizmetinde yer almasını sağlamıştır.³² Amerika ile Osmanlı arasındaki bu dostluk II. Mahmud'un saltanat süresiyle kısıtlı olmuştur dersek yanlış olmaz.

²⁹ Navarin Muharebesi'nin sonuçları İngiltere'yi oldukça rahatsız etmiştir. Filosu harap halde olan Osmanlı, Osman-Rus harbi çıktığı vakit Rus filosuna karşı koyamayarak Akdeniz'e inmesini engelleyemeyebilirdi. Ayrıca Fransa'da Akdeniz'de güç kazanabilirdi ki nitekim de Navarin'den az zaman sonra Cezayir'i işgal etmiştir. Tüm bu gelişmeler, güç dengesinin İngiltere aleyhinde olmasını sağlayan gelişmelerdi. Bkz, Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası, 1986, s. 15.

³⁰ Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasî Tarihi (1789-1914)*, TTK, 1997, s. 180-181.

³¹ Akdes Nimet Kurat, "Türkiye İle Amerika Birleşik Devletleri Arasındaki Münasebetlere Ait Arşiv Vesikaları", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, c.5, S.8, 1967, s. 283.

³² Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 126-127.

II. Mahmud'un ölümünden sonra tahta, oğlu Abdülmecid, otuz birinci Osmanlı padişahı olarak geçmiştir. Tahta çıkışı epey genç yaşta gerçekleştiği için bu durumdan yararlanmak isteyen devlet adamları olmuştur. Mehmet Hüsrev Paşa'da bu durumu fırsat bilip, Meclis-i Vala başkanlığı görevinden yararlanarak, genç yaşta tahta çıkacak olan Abdülmecid'i etkisine alarak sadrazamlık mührünü Mehmet Emin Paşa'dan zorla almış ve kendisini sadrazam ilan ettirmiş bu duruma ilave olarak da kendi yakınlarını devlet kademesinde önemli mevkilere getirilmesini sağlamıştır. Sadrazam Mehmet Hüsrev Paşa'nın rakibi olan Kaptan-ı Derya Ahmet Fevzi Paşa bu durumu fırsat bilerek³³ Osmanlı donanmasını İskenderiye'ye götürüp Kavalalı Mehmet Ali Paşa'ya vermiştir. Abdülmecid çözüm yolu olarak Mısır Valiliği'nin babadan oğula geçerek devam etmesi yönünde teklifte bulursa da Kavalalı Mehmet Ali Paşa, bu istekle yetinmeyerek Adana ve Şam valiliklerinin de babadan oğula geçecek bir biçimde kendinde kalmasını ve ayrıca Hüsrev Paşa'nın da görevden alınmasını talep etmiştir. İç sorun olarak başlayan bu olay, bir dış sorun haline gelerek İngiltere, Fransa, Avusturya, Prusya ve Rusya gibi devletlerin katılımıyla bir çözüm yoluna ulaştırılmıştır.³⁴

Bu soruna bir çözüm yolu bulundu ancak daha büyük bir sorun patlak verdi. Donanmanın Mısır'a kaçırılmasıyla birlikte Osmanlı Devleti, her an Rus tehdidini hissettiği bir yüzyılda deniz kuvvetlerinden yoksun kalmıştı. Osmanlı Devleti, deniz kuvvetlerini kaybederken Mısır, sahip olduğu Osmanlı donanması ile birlikte İngiltere'den sonra en büyük deniz kuvvetine sayı bakımından sahip olmuştu. Ahmet Fevzi Paşa'nın İskenderiye'ye teslim ettiği filo şu şekilde; 11.000 asker, 13 kalyon, 12 firkateyn altı korvetten oluşuyordu.³⁵ Kaçırılan donanmayla beraber, gemilerin içinde bulunan personel de gittiği için ciddi anlamda personel sıkıntısı baş göstermeye başladı. Bölgeye götürülen kimi personel zorla orada tutuldu, kimisi ise bir süre sonra kaçmayı başararak başkent İstanbul'a geri döndü. Kaçan personeller daha sonra İstanbul'a gelerek burada çeşitli

³³ Kaptan-ı Derya Ahmet Fevzi Paşa'ya Rodos yakınlarında ulaşan bir muharebe gemisi II. Mahmud'un vefat ettiğini, sadrazamlık görevine de Hüsrev Paşa'nın getirilip kendisinin İstanbul'a geri çağırıldığını bildirirler. Sadrazamla arası pek iyi olmadığı için Ahmet Fevzi Paşa dönüşte azdileceğini bildiği için güvendiği zabıtlarını toplayarak onları durumdan haberdar eder ve yeni sadrazamın Rus yanlısı olduğunu, donanmayı Ruslara vereceğini söyler. Böyle bir şeyi görmektense donanmanın Mısır'a katılmasının daha doğru olduğuna kanaat getirirler. Bkz; Panzac, *a.g.e.*, s. 310-311.

³⁴ Stanford S. Shaw, Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, c.2, çev: Mehmet Harmancı, E Yayınları, 2010, s. 86-87.

³⁵ Panzac, *a.g.e.*, s. 311.

kurumlarda görevlendirildiler.³⁶ Daha sonra bu meselenin çözüm yoluna ulaşması ile birlikte Walker Paşa ve Mazlum Paşa donanmayı teslim almak üzere İskenderiye'ye doğru yola çıktılar.³⁷ Dokuz kalyon, on bir firkateyn, iki korvet, ve iki brikten oluşan kuvvetlerle Osmanlı donanması İstanbul'a geri döndü.³⁸ Ancak geri dönen gemiler, harap halde oldukları için tamire ihtiyaçları elzemdi. Gerekli olan tamiratın yapılabilmesi için hazine oldukça zorlanmıştır.³⁹

Bu dönemde hem buharlı gemilerin oldukça yaygınlaşmasından hem de yaşadığı olumsuzluklardan dolayı bahriye kuvvetlerinin reform ihtiyacının farkında olan Osmanlı Devleti, donanmanın tanzimi için İngiltere ile yakın ilişki içinde olma gayretindeydi. İngiliz yakınlaşmasının temel nedeni Osmanlı açısından kendisine bir müttefik edinme gayesini taşıırken, İngiltere ise Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü sağlama politikası güderek, Rusya ve Avrupalı devletler karşısında güç dengesini kaybetmemek istiyordu. İngiltere eski dönemlerden beri her zaman deniz kuvvetleri açısından oldukça gelişmiş bir ülke olmuştur. Bir ada devleti olduğu için jeopolitik konumu gereğince kendisini her zaman denizden gelecek olan tehlikelere karşı savunmak zorundaydı.⁴⁰ İlk etapta İngilizler, Osmanlı kara ordusu üzerinde bir yenileşme hareketi yapmayı düşünüyorlardı⁴¹ ancak bunu başaramadıkları için Osmanlı donanmasını güçlendirme projesini hayata geçirmeyi amaçlamışlardır.⁴² İngiltere zaman zaman bu fikrini gerçekleştirmeye yönelik çaba sarf etse de ilk fırsatı, 1853 yılında Kırım Harbi devam ederken Sinop'ta Osmanlı donanması yakıldıktan sonra elde etmiştir. Kırım Harbi⁴³ hem

³⁶ 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. 52.

³⁷ Ahmet Dönmez, "Babiâli'de Hizip Çatışmaları: Ahmed Fevzi Paşa'nın Osmanlı Donanmasını Mısır Valisine Teslimi Olayı", *SUTAD*, S. 40, Güz 2016, s. 53.

³⁸ Panzac, a.g.e., s. 314.

³⁹ Ali Fuat Örenç, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Osmanlı Askeri Tarihi Kara Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2017, s. 201.

⁴⁰ Levent Düzcü, "Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları (1876-1922)", *Gazi Akademik Bakış*, c. 3, S. 5, Kış 2009, s. 2.

⁴¹ İngiltere'nin kara ordusunu tanzim edemeyişinin tek bir nedeni yoktur. İlk olarak bu dönemde Osmanlı Devleti, Rusya'yı karşısına almaktan çekiniyordu. İngilizlerin bu teklifini her ne kadar kabul etmek istese de Rusya'nın vereceği ultimatom nedeniyle geri durmuştur. İkinci olarak ise İngiltere'de kendi içinde ikilemeydi Lord Ponsby ve Lord Palmestorn'a göre Osmanlı ordusunu tanzim etmek şarttı ancak bunun barış ortamında yapılması gerekiyordu. Diğer kişiler ise, Hristiyanların Müslüman ordusunu tanzim etmesini oldukça zor bulduklarından ötürü sıcak bakmıyorlardı. Bkz, Dönmez, a.g.e., s. 129-133.

⁴² Dönmez, a.g.e., s. 217.

⁴³ Parker, a.g.e., s. 243-245

askeri alanda hem de donanma alanında ilk modern savaş olarak nitelendirilmektedir. Bu harple beraber hem yelkenli gemilerin hem de ahşap gemilerin ateşli silahlar karşısında mağlup olması nedeniyle artık harplerde zırhlı gemilerin kullanılması gerektiği anlaşılmıştır. Ancak bunu uygulamaya geçirebilmek için mali açıdan, endüstriyel ve hammadde bakımından oldukça gelişmiş bir devlet olmak gerekiyordu.⁴⁴

Zırhlı gemiler, ateşli silahların ahşap gemi gövdelerinde yarattığı hasara bağlı olarak XIX. yüzyılın II. yarısından itibaren yavaş yavaş bazı devletlerin donanmasında yerini almaya başlamıştır. Elbette bu tarz gemilere sahip olan devletler sanayileşme açısından gelişmiş olan devletlerdi. Bu devletlerin başını da Fransa ve İngiltere gibi sanayileşme yarışında önde olan devletler çekmekteydi. Fransa, donanma yarışında ikinci sırayı alırken İngiltere, Sanayi Devrimi'ne önde başlamasından dolayı, sanayileşmeyle fabrikalaşmanın doğru orantılı olmasından bu konuda birinci sırada yer almaktaydı. Osmanlı gibi bu tarz sanayileşme hareketlerinde geri planda kalan ülkeler ise, fabrikalarda üretim faaliyetleri yapmakta zorlandıkları için satın alma yoluna gidiyorlardı.⁴⁵ Satın alma yoluna gidilmesinin de belli başlı sonuçları ortaya çıkmıştı. Bunlara örnek vermek gerekirse, Avrupa'dan gemilerin satın alınmasıyla dışa bağımlılık artarken bir yandan da tersane personelleri ilk kez gördükleri bu teknoloji karşısında geri planda kalıyorlardı.⁴⁶ Bu nedenle İngiltere'den makine sipariş edildiği zaman beraberinde teknolojiyi öğretecek personel de isteniyordu.

XIX. yüzyılda Tanzimat'ın getirdiği düşünce sistemiyle bahriye alanında da teşkilatlanma görülmeye başladı. Bunlardan en önemlileri Bahriye Meclisi'dir. Osmanlı bahriye teşkilatının başında Kaptan Paşa bulunuyordu. Kaptan Paşa'nın iş yoğunluğunu azaltmak ve Kaptan Paşa'ya yardımcı olmak için de Bahriye Meclisi adında yeni bir meclis teşkil edilmiştir.⁴⁷ Bu meclis, “*Şura-yı Âli-yi Bahrî, Şura-yı Bahriye, Meclis-i Rüesa, Tersane-i Amire Meclisi*” gibi isimlerle de anılmıştır.⁴⁸ 19. Yüzyılda karşımıza çıkan en önemli

⁴⁴ Mesut Uyar, Edward J. Erickson, *Osmanlı Askeri Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 346-347.

⁴⁵ Mercan, *a.g.e.*, s. 21-22.

⁴⁶ Ali Fuat Örenç, “Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii”, s. 201.

⁴⁷ Haluk Y. Şehsuvaroğlu, “1860 Yılında Bahriyemiz”, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1965, s. 342.

⁴⁸ Safvet, *Filasalar*, İstanbul 1329, s. 39. Ayrıca Bkz, Gencer *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 136. İleride bu konu hakkında daha detaylı olarak bahsedilecektir.

gelişme yalnızca bu dönemde kurulmuş olan Bahriye Meclis'i değil, aynı zamanda 1867 senesinde kurulan Bahriye Nezareti de oldukça önemli bir gelişme olarak karşımıza çıkmaktadır.

1854 yılında Osmanlı bahriyesinde otuz dört bin deniz eri görev yapmaktaydı. Bu erlerden başka, İstanbul Tersanesi'nde tuğgeneral komutasında hizmet gören dört bin kişilik bahriye alayı mevcuttu.⁴⁹ 1860 yılına gelindiğinde Osmanlı donanması yedi adet buharlı ahşap kalyon, üç adet buharlı ahşap firkateyn, yedi adet buharlı ahşap ve sac korvet, 12 adet çeşitli tip brik gibi kuvvetlerden oluşan 72 parçalık bir gemiden kurulu bir filoya sahipti. 72 parçalık bir gemi fazlaca görünse de bu gemiler sayıca fazlaydı, nicelik olarak ele alındığında artık eskidikleri görülmekle beraber buharlı, ahşap veya sacdan oluşmalarına rağmen buldukları çağa göre değişen modernizasyona ayak uyduramadıkları bilinmektedir.⁵⁰

Sultan Abdülaziz'in denizciliğe karşı yoğun bir ilgisi vardı. Bu ilgisinin başlangıcını şehzadelik dönemine kadar götürmek mümkündür. Şehzadeligi sırasında, sık sık saltanat kayığı ile geziler yaptığı bilinmektedir. Bu bağlamda düşünüldüğünde onun denizle bu denli içli dışlı olmasının yalnızca bir tesadüf doğrultusunda gerçekleşmediğini görmekteyiz. Abdülaziz'in yanında bulunan, ona her konuda yardım eden, deniz gezilerinde yanında bulunan iki kişi vardır. Bu kişiler Ahmet Vesim Paşa ve Ateş Ahmet Paşa'dır. Her iki kişi de İngiltere'de denizcilik alanında eğitim görmüş, orada kendilerini yetiştirmiş, ayrıca memleketlerine döndükten sonra ise Osmanlı donanmasında büyük işler başarmaya gayret etmişlerdir.⁵¹ Ayrıca Abdülaziz, bir devletin güçlü olabilmesini sahip olduğu donanmanın gücüne bağladığı nedeniyle de donanma konusuna oldukça önem vermeye çalışmıştır. Ancak tahta çıktığında bazı isyanlar vuku bulduğundan istediği şeyleri yapacak ortamı bulmakta zorluk çektiği için, bazı şeyleri rafa kaldırmak zorunda kalmıştır.⁵² Böyle bir ortamda Abdülaziz, donanma için ıslahat hareketleri başlatmak istediğinde çevresinde bulunan devlet adamları tarafından engellenmeye

⁴⁹ Haluk Y. Şehsuvaroğlu, "1860 Yılında Bahriyemiz", s. 342.

⁵⁰ Emin Yakıt, "Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme", VIII. Türk. Tarih Kongresi (Bildiriler), c.2, TTK, Ankara, 1981, s, 1340-1342.

⁵¹ Levent Düzcü, "Denizci Bir Sultan: Abdülaziz'in Denizciliğe Olan İlgisi", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Bildiriler*, c. 4, TTK, 2014, s. 55.

⁵² Arif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 3, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s. 1.

çalışılmıştır. Ancak mezkûr sultan, tüm bu engellemelerin karşısında durarak 1863 yılında donanma için hazineden 24.191.000 altın ayrılmasını sağlamıştır.⁵³ Şunu da belirtmekte husus var, aynı sene sarayın bütçesine bakıldığı takdirde ortaya çıkan tutarın 27.712.000 altın olduğunu görürüz.⁵⁴ Ancak yine de Abdülaziz böyle bir ortamda donanmaya gereken desteği vermeye çalışmıştır. Hatta bir belgeye göre 1864 yılında İngiltere'ye Robert Napier and Son şirketine 6400 tonluk olan Abdülaziz gemisi için sipariş verilmiştir. Bu geminin tutarının 25.173.00 Sterlin olduğu bilinmektedir.⁵⁵ Abdülaziz'in tesis etmeye çalıştığı deniz kuvveti incelendiği takdirde böyle bir hazine ortamında, dışa bağımlı olarak oluşturulan bir donanma olduğu görülmektedir. Böyle bir dönemde yalnızca donanmayı tesis etmek değil aynı zamanda gerekli olan ekipmanlar, gemilerin bakımı ve personelin eğitilmesi hatta maaşlarını vermek bile hazineyi oldukça zor bir duruma sokmuştur.⁵⁶

Abdülaziz, donanmayı sadece şekil bakımından modernleştirmemiş, ayrıca teşkilat bakımından da yeniliklere imza atma gayretinde bulunmuştur. Teşkilat alanında yaptığı yeniliklerden bir tanesi, Bahriye Nezareti'nin kuruluşu, ikincisi de Kaptan Paşalık makamının kaldırılarak yerine Bahriye Nazırlığının oluşturulmasıdır. Bilindiği üzere Kaptan Paşalık makamı, Osmanlı'nın kuruluş dönemlerinden itibaren Bahriye'nin en önemli makamlarından birisiydi. Ancak bu makama tayin ettirilen kişilerin denizci kökenli olma şartı yoktu bu nedenle bu şart, bazı durumlarda sıkıntıya sebebiyet verebiliyordu.⁵⁷ 19. yüzyılın ortalarında daha önce Kaptan Paşalık makamının kaldırılması gündeme gelse de, bu mümkün olmamıştır, 1867 senesinde Kaptan Paşa makamını Bahriye Nazırına bırakmıştır.⁵⁸

⁵³ Celalettin, Yavuz, "Sultan Abdülaziz Donanması – Yelkenli Teknelere Buhar Makineleri Gemilere Geçiş Bitmeyen Reform İhtiyaçları", *XIII. Türk Tarih Kongresi 04-07 Ekim 1999 C. 3*, s. 1806-1807.

⁵⁴ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 1.

⁵⁵ BOA.HR.SFR(3), 87/30 No: 1,2,3.

⁵⁶ Büyüktuğrul, *a.g.e.*, s. 14.

⁵⁷ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK, Ankara 2020, s. 414-415. Bazı kannunnamelerde özellikle Kaptan Paşaların bahriye kökenli olması gerektiğine vurgu yapılsa da uygulamaya geldiğinde bu şekilde olmamıştır. Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s. 415, 525.

⁵⁸ Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Meclisi*, TTK, Ankara 2001, s. 316 Kaptan Paşalık makamının kaldırılmasına neden olan şeylerden birisi Kaptan Paşaların yalnızca Bahriye ile ilgilenmeyip başka görevlerinin de bulunması ve tek başlarına bu kadar görevin altlarından kalkmasının zor olmasından dolayıdır. Paşanın yerine getirilen Bahriye Nazırı ise yalnızca bahriyedeki idari ve mali işlerden sorumlu olacaktır. Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 317.

Tüm bu yaptığı yenilikler neticesinde Abdülaziz devrinde, modernize ettiği donanmanın dünyanın en güçlü üçüncü donanması olduğu görüşü mevcuttur. Ancak bu dönemde inceleme yapıldığı takdirde oluşturulan donanmanın nicelik yani yalnızca sayı bakımından üstün olduğu karşımıza çıkar.⁵⁹ Bu çağda devletlerarası stratejilerde ve denizcilik alanında her girilen savaşta eksiklikler fark edilip yeni donanma türlerinin ve yeni silahların keşfiyle beraber denizcilik alanı sürekli bir değişim içinde olmuştur.⁶⁰ Osmanlı bu değişimlere ayak uydurmakta zorlanmıştır.

Özetlemek gerekirse XIX. yüzyılda denizcilik alanında yapılan yeniliklerin en önemlisi buhar teknolojisinin tersanelere girmesini oluşturmuştur. Ardından, ateşli silahların ahşap gemiler karşısında yıkımına şahit olunarak gemiler zırhlarla kaplanmaya başlamıştır. Buhar teknolojisinin getirdiği bir diğer şey ise, yelkenli gemilerde itici güç yelken olduğu için herhangi bir yakıtı ihtiyaç duyulmazken buharlı gemilerle beraber yakıt ihtiyacı doğmuştur. İlk etapta bunun için kömür kullanılmıştır. Ardından yüzyılın sonlarına doğru petrol gemilerin yakıt ihtiyacının karşılandığı bir madde olarak karşımıza çıkmaktadır.⁶¹

Tüm bunlar Osmanlı Devleti'nin de modernizasyon hareketine başlamasına sebep olmuştur. Bunun ilk adımını yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçerek atmıştır.

1.3. DENİZCİLİKTE DEĞİŞİM: YELKENLİ GEMİLERDEN BUHARLI GEMİLERE GEÇİŞ SÜRECİ

Osmanlı Devleti'nde gemilerin inşa edildikleri yerlere tersane adı verilmiştir. Teknolojinin gelişmesiyle beraber tersanelere giren gemiler gelişim göstermiştir. Bu bağlamda Osmanlı donanmasını üçe ayırabiliriz. İlk dönem kürekli gemiler bir diğer adıyla kadirga⁶² olarak da bilinen gemiler çoğunlukta idi. Devletin kuruluşundan XVII.

⁵⁹ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi VII. Cilt Islahat Fermanı Devri (1861-1876)*, TTK, 2003, s. 119.

⁶⁰ Evren Mercan, *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, Dergah Yayınları, Eylül 2018, s. 22.

⁶¹ Erbaş, *a.g.e.*, s. 7-8.

⁶² Kürek ya da yelkenle idare edilen harp gemileri. Bkz; Lütfü Çay, *Gemici Dili*, Deniz Matbaası, İstanbul 1943, s. 221.

yüzyılın II. yarısına kadar genellikle bu tür gemiler, tersanelerde inşa edilmiştir.⁶³ Daha sonra yaklaşık olarak XIX. yüzyıla kadar kullanılacak olan yelkenli gemiler⁶⁴ Osmanlı donanmasında yerini almıştır. XIX. yüzyıldan itibaren ise buharlı gemiler, Osmanlı sularında dolaşmaya başlamışlardır.⁶⁵

İngiltere’de başlayan endüstri devrimi⁶⁶ ile beraber başta İngiltere olmak üzere tüm dünyada birtakım yenilikler görülmeye başlanmıştır. Denizcilik alanında ise en önemli gelişme, buhar makinesinin icadı ile tarih sahnesinde beliren buharlı gemiler olmuştur. Buharlı gemiler, ilk etapta donanmadan ziyade daha çok ulaşım ve nehirler arası taşımacılık faaliyetlerinde kullanılmışlardır.⁶⁷

Buhar makinelerinin kullanılmasıyla gemiler, rüzgârlardan ve akıntı gibi seyir halindeki gemiyi olumsuz etkileyen kötü hava koşullarından korunur hale gelmiştir. Yelkenli gemiler kullanılırken, yapılacak olan seferler hava durumunun kötülüğüne bağlı olarak sık sık iptal olabiliyor ya da seferlerin saatlerinde gecikmeler ortaya çıkabiliyordu. Ancak buharlı gemilerin tarih sahnesine girişi ile beraber, olumsuz hava koşulları karşısında daha dayanıklı olmaları sebebiyle bu durum en aza indirgenmiş oldu.⁶⁸ Ancak şunu belirtmekte fayda olacak; buharlı gemiler, ilk kez bahriye alanında hizmet gösterecekleri zaman kullanılmaya oldukça tereddütle yaklaşmışlardır. Bunun nedeni, hem maliyet

⁶³ XVII. Yüzyıl ortalarına kadar kadırgalar savaş filolarında en önemli gemi olma özelliğini sürdürmüşlerdir. Osmanlı Devleti, kuruluş yıllarında denizcilik alanında yeterli bilgisi olmadığı için Ceneviz ve Venediklilerin gemi yapımında yardımını almıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz; İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Devleti*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008, s. 184.

⁶⁴ Kalyon olarak da bilinmektedir. Kalyon ile kadırganın farkı, kalyonlar daha uzun ve gövdeleri daha yüksektir. Bu nedenle kalyonların tersaneye girişiyle beraber kereste teminini için devlete yeni kaynaklar gerekmiştir. Ayrıca dört yelkenden oluşmaktaydı. Normal bir yelkenli gemide top sayısı 56’ydı. Geminin uzunluğu arttıkça bu sayı değişebilmekteydi. Yelkenli gemilerde mürettebattaki insan sayısı da daha fazlaydı. Ayrıca bkz; Bostan, *a.g.e.*, s. 197-199.

⁶⁵ İdris Bostan, “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I*, ed: İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s. 327.

⁶⁶ Eric Hobsbawn, *Sanayi ve İmparatorluk*, çev: Abdullah Ersoy, Dost Kitapevi, Ankara 2003, s. 52.

⁶⁷ Ercüment Kuran, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa’nın Kuruluş ve Faaliyetleri”, *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, haz: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul 1995, s. 159.

⁶⁸ İlhan Ekici, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXI, S. 2, Aralık 2006, s. 53-54. Ayrıca bkz; Ercüment Kuran, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa’nın Kuruluş ve Faaliyetleri”, *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, haz: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul 1995, s. 159.

bakımından hazineye yük olması hem de denizin ortasında yakıt ikmalinin⁶⁹ nasıl olacağı sorusu gibi bazı soruların kafaları karıştırmıştı. Bir diğer neden de ticaret için kullanılacak olan buharlı gemilerin içerisinde bulunan motor, yakıt deposu gibi aletler çok fazla yer tuttukları için ekstra taşınacak olan malzemelere yer kalmıyordu.⁷⁰ Bu nedenle, ilk etapta bu türdeki gemilere oldukça kuşku ile yaklaşılmıştır. Ayrıca buharlı gemiler, yelkenli gemilere oranla daha küçük ve hareketleri yavaştı.⁷¹ Bu hareketlerinin yavaş olma sebebi çark⁷² sistemiyle hareket etmelerinden kaynaklanıyordu. Robert Wilson'un denizcilik tarihinde çığır açan buluşu ile beraber yandan çarklı gemiler, yerini uskur pervane sistemine bırakmıştır. Bu sistem geminin kış kış kısmına pervane yerleştirilmesi işlemiydi ve böylece gemi hareketini pervaneden almış oluyordu. Bu sistemle beraber gemiler daha hızlı hareket edebildikleri için donanmada sıklıkla kullanılmışlardır.⁷³ Uskur pervanelerin donanmada çoğalmasında beraber yandan çarklı gemiler daha çok yardımcı gemi statüsünde nehirlerde ya da iç denizlerde yük taşımacılığında kullanılmıştır.⁷⁴

Buhar teknolojisine ulaşma çabaları eski dönemlere dayanmaktadır. Bu anlamda ilk deney İtalyan bilim insanı Giovanni Battista Della Porta tarafından yapılmıştır. Deneyin sonucunda itici bir kuvvet olarak buharın kullanılabileceği sonucuna varmıştır. Ardından 17. yüzyılda Fransız Fizikçi Denis Papin, buhar teknolojisi için oldukça önemli adımlar atarak, buhar gücünün bir sonucu olarak düdüklü tencere⁷⁵ ve stimli pistonu meydana getirmiştir. Daha sonra ise tüm bu meydana getirilen icatlar geliştirilerek ilk kez Amerika'da 1787 yılında John Fitch tarafından ilk buharlı tekne inşa edilmiştir. Ardından 1801 yılında buhar teknolojisi kullanılarak ilk kez istibot inşa edilmiştir.⁷⁶ İlk buharlı gemi ise Forth and Clyde Canal Şirketi için William Symington tarafından inşa edilmiştir.

⁶⁹ Daha sonra buna çözüm yolu olarak özel olarak yakıt gemileri tasarlanmaya başlamıştır.

⁷⁰ Mustafa Murat Özdemir, "Denizcilik'te Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçiş Dönemindeki Tereddütler ve Tartışmalar", *Tarih ve Günce Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi*, S.1, c. 3, s. 115.

⁷¹ Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2017, s. 31.

⁷² Gemileri hareket ettiren makinelere denir. Ayrıca bkz; Lütfü Çay, *Gemici Dili*, Deniz Matbaası, İstanbul 1943, s. 99

⁷³ Nurcan Bal, *XIX. Yüzyıl Osmanlı Bahriyesi*, Kopernik Kitap, 2018, s. 121.

⁷⁴ Levent Düzcü, *a.g.e.*, s. 170-171.

⁷⁵ <https://www.britannica.com/biography/Denis-Papin> son erişim tarihi: 25.01.2021

⁷⁶ Erbaş, *a.g.e.*, s. 9.

Ancak ilk denemede sonuç, istenildiği gibi olmadığı için beklentileri karşılayamamıştı. Buharlı gemi inşası, devletlerarası bir rekabete dönüşmüştü. İlk olarak bu rekabet ortamını İngiltere ve Amerika arasında görmekteyiz. Aradan kısa bir vakit geçtikten sonra İngiltere, vapur inşası ve sayısı konusunda Amerika'ya üstünlük sağlamıştır.⁷⁷ Osmanlı Bahriyesi'ne ise ilk buharlı geminin girişi sanılanın aksine Swift ile olmamıştır. Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın donanmasında Navarin'den önce iki tane buharlı gemi bulunduğu bilinmektedir. Osmanlı, Mora'da çıkan isyanı bastırmak için Mısır'dan yardım istediğinde, Mora'ya giden filoda bu iki gemi de yer almıştır.⁷⁸

Daha sonra ise 1838 senesinde İstanbul'a Swift isimli vapur gelir. Halkın oldukça ilgisini çeken bu gemiye halk arasında "buğu" ismi takılmıştır.⁷⁹ Geminin gelişinin halkta uyandırdığı etkiyi bir seyyah şu şekilde kaleme alır;

"Şiddetli bir karşı rüzgar ile dar boğazdaki süratli bir akıntının birleşik etkisi, Türklere buhar gücüne dair faydalı bir fikir verir diye güzel bir hesap yapılmıştı. İstanbul'un üzerinde kurulu olduğu yarımada'nın sahilleri boyunca muazzam kalabalıklar toplanmış, dünyanın bu kısmında ilk defa görülen buharlı gemiyi şaşkınlıkla seyrediyorlardı. Duyuları onlara rüzgarın Karadeniz'den aşağı var gücüyle estiğini ve akıntının da o ebedi şiddetiyle yoluna devam ettiğini gösteriyordu ama işte, bu gemi süratle ilerlemekteydi. Birkaç kişi silahlarını bırakıp bizi selamlarken, at sırtındaki diğerleri bu mucizenin sonunun nasıl olacağını görmek için gemimizi takibe devam ettiler. Öte yandan, sonradan haberdar edildik ki sahilde dizili tabyaların bazılarında daha nahış bir merak uyandırmışız: Cahil topçular, bu geminin olağanüstü türde bir "burlota" (ateş gemisi) olduğuna kadar getirerek bize ateş açmaya kalkmışlar."⁸⁰

Padişah, sahip olduğu bu buharlı gemiyle beraber sık sık Marmara denizinde gezintilere başlamıştı. Halkın bu gemi dikkatini çektiği için, padişah gezintiye çıktığı zamanlarda halk, meraklı meraklı gemiyi seyretmekteydi. Hatta bir gün, padişah yine gemide

⁷⁷Levent Düzcü, *a.g.e.*, s. 31.

⁷⁸ Levent Düzcü, "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies*, c. 5, S.1, Ocak 2013, s. 115-116.

⁷⁹ Nejat Gülen, *Şanlı Bahriye Türk Bahriyesi'nin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973*, Kastaş Yayınları, 2001, s. 64.

⁸⁰ Panzac, *a.g.e.*, s. 294.

seyahatte iken bir fırtına başlamış, hem gemide bulunanlar hem de padişah oldukça paniklemişti. Buharlı gemiler, olumsuz hava koşullarına dayanıklı oldukları için, Buğu gemisi bu imtihanı başarıyla atlatmış, kimseye zarar gelmeden padişah karaya çıkarılmıştı. Padişah, buharlı geminin gösterdiği başarıyı takdir ederek o gün, kendi ülkesine de bu gemileri katmayı kafasına koymuştur.⁸¹ Bahsedildiği üzere henüz yeni bir teknoloji olduğu için kuşkuyla yaklaşıyor bu nedenle sığ denizlerde ticaret ya da yolcu taşımacılığında kullanılıyordu. Özellikle 1827 senesinde Navarin’de Osmanlı filosu yakıldıktan sonra devletin deniz kuvvetlerinden yoksun kalması, tersanede nasıl bir reform hareketine gidileceği sorusunu ortaya çıkarmıştı. Devlet, donanmanın tamamını buharlılardan oluşturamazdı ancak bu teknolojiye mahrum da kalamazdı. Bu nedenle Osmanlı tersaneleri yavaş yavaş bu teknolojiye hazır hale getirilmeye başlandı.⁸²

İlk buharlı geminin gelişinden sonra, padişahın da destek vermesiyle Osmanlı tersanelerine başka buharlı gemiler gelmeye devam etmiştir. Gemiler İstanbul’a gelirken, mürettebatta tersanelerde çalışacak olan mühendisler ve ustalar da bulunmaktaydı, böylece Türkler de bu işi öğrenip kendi tersanelerinde inşa faaliyetlerine başlayabileceklerdi. İlk etapta yelkenli gemiler, İngiltere’ye gönderilerek orada buhar makinesi takılıp Osmanlı bahriyesine katılarak burada buharlı gemi olarak hizmet vermeye devam ettiler.⁸³ Bu uygulamanın nedeni mali açıdan yeni baştan bir gemi inşa edilmesinden önce bu şekilde zaten var olan bir gemiye gerekli aletlerin takılması daha uyguna mal olmasıydı. O yüzden ilk olarak bu yöntem uygulanmıştır.

Bahsedildiği üzere, İngilizler, Osmanlı kara ordusunda modernizasyon hareketlerine girişemedikleri için Osmanlı donanmasında modernleşme hareketlerini uygulamaya koyulmuşlardır. Özellikle Abdülmecid ve Abdülaziz döneminde yoğun bir İngiliz etkisi görülmektedir. Ayrıca zaman zaman Abdülhamid döneminde de görülmüştür. Abdülmecid döneminde, tüm gemilerin buharlı gemi olarak inşa edilmesinden ziyade, var olan yelkenli gemilere buhar makinesi takılması şeklinde gerçekleşmiştir.⁸⁴ Yalnızca Osmanlı değil, diğer devletler de gemi yapımında yelkenli gemilerden buharlı gemilere

⁸¹ Kemal Arı, “Yelkenliden Buharlıya Geçiş”, *XVIII. Yüzyıldan XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizlik Tarihi 2*, ed: Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, Deniz Basımevi, 2009, s. 132.

⁸² Arı, a.g.m., s. 133.

⁸³ Haluk Y. Şehsuvaroğlu, “Buhar Devrinin Başlaması ve İstanbul Tersanesi”, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, Deniz Basımevi, İstanbul 1965, s. 187, 189.

⁸⁴ Panzac, a.g.e., s. 318.

geçışı, yelkenli gemilere buhar makinelerinin entegre edilmesi yoluyla seçmişlerdir ve bir anda tüm yelkenli gemilerin bir kenara atılıp buharlı gemilere geçilmesi gibi bir yöntem uygulanılmamıştır. Öyle ki İngiltere donanmasının tamamının buharlı gemilerden oluşması 1880'lerden sonra mümkün olmuştur. Buharlı gemi inşası maddi olarak oldukça külfetliydi.⁸⁵

1853 Kırım Harbi'nden sonra donanmalar için gemilerin yalnızca buhar makinesine sahip olması yetersiz olmuştur. Gemi, buhar makinesine sahip olsa bile gövdesi ahşaptan oluştuğu için ateşli silahlar karşısında oldukça zarar görüyordu. Bu sebeple bu tarihten itibaren devletler, buharlı gemilerin zırhla kaplanması gerektiği düşüncesini benimsemişlerdir ve var olan deniz kuvvetlerinde bu şekilde bir modernizasyon hareketi başlatmışlardır.

Buharlı gemilerin Osmanlı Devleti'ne entegre çalışmalarında en büyük problem teşkil eden alan fabrikalar olmuştur. Devletin makineleri üretecek teknolojisi bulunmadığı için, her geçen gün daha çok dışa bağımlı hale geliyordu. 1858 senesinde bu soruna bir nebze çözüm getirebilmek amacıyla Bahriye Sanayi Alayları kurulmuştur. Alayların kuruluş nedeni, devletin dışa bağımlılığını aza indirgeyerek kendi topraklarında sanayi ihtiyacı ve tersaneye ait fabrikalarının hammaddesini üretmek amacı taşımıştır. Fabrikada üretim iki koldaydı; hem ağır sanayii hem de modern teknolojiye uyumlu üretim gerçekleştirilmekteydi. Burada istihdam ettirilen personeller ise kaybedilen topraklardan gelen muhacirler, kimsesizler, ihtida edenlerin ya da gayrimüslimlerin çocukları ve kölelerden oluşmaktaydı. Bu durumla beraber bu kişilerin iâşe ve geçim sorunlarına bir nebze olsun çözüm yolu bulunmak istenmiştir. Ancak bu alaylar istenilen düzeyde başarılı olmamıştır çünkü burada çalıştırılan elemanlar kalifiye yani nitelikli becerileri olan eleman değillerdi.⁸⁶ Yalnızca bu sanayii alayları değil, aynı zamanda Tersane 'ye ait fabrikalar da bulunmaktaydı ancak bazı durumlarda mevcut fabrikalarda üretim yapmak, daha pahalıya mal olmakta ve hem personel hem de teknoloji yetersizliğinden çok uzun sürebilmekteydi. Bu süreyi en aza indirmek için bazı durumlarda, ihtiyaç gereksinimi olan ürünü dışarıdan almak daha kârlıydı. Ancak teknoloji geliştikçe,

⁸⁵ Hobsbawm, *a.g.e.*, s. 105.

⁸⁶ Burcu Kurt, "Osmanlı Donanmasında Modern Teknolojiyi Yakalamak: Bahriye Sanayi Alayları", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, c. 17, S. 18, 2015, s. 87-105.

fabrikalarda yapılacak üretimin nakliye ücretinden muaf olması daha ucuza denk geldiği için, Bahriye Meclisi bu fabrikaların kullanılması için teşvik etmiştir.⁸⁷

1.4. DONANMA PERSONELİ İSTİHDAMI

Silah teknolojileri ve savaş taktiklerindeki değişimler, devletlerarası uyumu yakalamak için modernizasyonu zorunlu kılmıştır. XVIII. yüzyıla gelindiğinde birçok ülkede ordular, mühendislik birimlerini modern eğitime göre subay yetiştirme maksadıyla kurmuşlardır. Kara ve Deniz kuvvetlerinde deneyimlerle kazanılan beceri “*alaylı*”⁸⁸ olarak nitelendirilirken bilgiyi eğitim, yani okul yoluyla kazanan kişilere “*mektepli*” ismi verilmiştir. Teknik birikim ve bu birikimin pratikte gerçekleştirilmesi okullaşmayı gerekli kılmıştır. Bu sistemdeki okulların meydana çıkmasıyla pratik bilgiyle teorik bilgi daha fazla ön plana çıkmıştır. Osmanlı’da teknik bilgiyi öğretmek amacıyla açılan bazı okulların temelini 1770’li yıllarda atıldığını görmekteyiz. Bu bağlamda ilk olarak topçu ocağı (Sürat Topçuları), Tersane’de ve kara kuvvetlerinde lağımçı ve humbaracı gibi teknik sınıflarla ortaya çıkan daha çok teknik bilgi öğretmek amacıyla kurulan bu okullar, daha sonra deniz coğrafyası, harita bilimi, istihkâm ve gemi inşa mühendisliği gibi modern alanlara dönüşmeye başlamıştır. Daha sonra ise 1775 senesinde Mühendishane-i Bahri ve 1795 Mühendishane-i Berri mühendishaneleri açılmıştır.⁸⁹ II. Mahmud’un yeniçeri ocağını lağvetmesinden sonra yapılacak olan ıslahatların önündeki en büyük engel kalkmış ve yeni kurumlara öncelik verme amacıyla tüm eski kurumlar lağvedilerek yerlerine batı tarzında eğitim veren kurumlar oluşturulmuştur. 1821 yılına gelindiğinde Mühendishane-i Bahri Hümayun çıkan yangından etkilenmiş ve okul binası tahrip olmuştur. Bu nedenle Kasımpaşa’da yeni bir mektebin inşasına başlanmıştır. Bu sırada halen daha eğitimlerine devam eden öğrenciler ise Heybeliada’daki Levent Kışlası’na taşındılar. 1838 yılında Kasımpaşa’daki inşaat sona erince 400 kişi kapasiteli bina, öğrencilerin kullanıma açıldı. Mektebin ismi Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne şeklinde

⁸⁷ Bal, *a.g.e.*, s. 226-227.

⁸⁸ Adolphus Slade bu konuda şu şekilde bahsetmektedir; Görev yapan personel modernleşme ile beraber yeni okulların açılmasıyla kendi içlerinde de bir çeşit anlaşmazlıklara düşmüşlerdir. Donanmanın alaylılardan mı yoksa mekteplilerden mi oluşması gerektiği sorusu ortamın iyice gerilmesine sebebiyet vermiştir. Eğitimciler, pratik bilgiyi küçümserken alaylılarda, eğitimin denizciyi bozduğu kanaatinde ısrar etmekteydi. Bkz; Slade, *a.g.e.*, s. 142.

⁸⁹ Kemal Beydilli, “Savaş Eğitimde Okullaşma (1755-1807)”, *XVIII. Yüzyıldan XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi 2*, ed: Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, Deniz Basımevi, 2009, s. 269.

değiştirildi. Ancak inşa edilen yeni binada öğrenci sayısının fazla olması hasebinden, artık okul binası küçük gelmeye başlayınca Heybeli'deki kışla yeniden işlem gördü. Burası okul haline getirilerek Mekteb-i Bahriyye 1846'da son olarak Heybeli'ye taşındı.⁹⁰ Bahriye Mektebi'nde eğitim süresi oldukça uzundu. Bu nedenle kimi zaman eğitim süresinin kısaltılıp mektebe öğrenci olarak alınacak kişilerin sayısının azaltılması gerektiği düşünülmüştür. Ayrıca mektebe alınan küçük yaştaki öğrenciler okuma ve yazma bilmediklerinden, onlara en baştan okuma ve yazmayı öğretmek zaman kaybına neden olduğu için alınacak öğrencilerin okuma ve yazma bilmesi gerektiği vurgulanmıştır.⁹¹ Bu mektepte öğrenciler, alan derslerinin yanı sıra lisan dersleri de görmüşlerdir. Ayrıca mektepte mütercimler de bahriye ile ilgili kitapları tercüme edip çoğaltmak için görev yapmışlardır. Bu okuldan mezun olan öğrenciler ise mülazım, yani teğmen rütbesi ile mezun olmuş, tersane fabrikasında ya da gemilerde hizmette bulunmuşlardır. Stajlarda başarılı olan öğrencilerin ise yüzbaşı rütbesi ile terfileri yapılmıştır. Derece ile mezun olan öğrenciler ise beş sene boyunca İngiliz donanmasında eğitim alıp staj yapmak için İngiltere'ye gönderilmişlerdir.⁹²

Yalnızca öğrenciler İngiltere'ye gönderilmemiş, İngiltere'den hocalar ve mühendisler⁹³ de başkent İstanbul'a davet edilmiştir. Buharlı gemilerin İngiltere'den satın alınması ile beraber tersaneye müşavir olarak adlandırılan yabancı danışmanlar gelmeye başlamıştır. Bu danışmanlar, Bahriye Mektebi'nde görevlendirilerek öğrencilere eğitim vermişler, Osmanlı bahriyesinin ve tersanelerinin gelişmesine katkılar sunmuşlardır.⁹⁴ Bu

⁹⁰ Emin Yakıtıl, "Bahriye Mektebi, *İA (TDV)*, c.4, 1991, s. 510.

⁹¹ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s. 510.

⁹² Haluk Y. Şehsuvaroğlu, "Bahriye Mektebimiz", *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, Deniz Basımevi, İstanbul 1965, s. 4-5.

⁹³ Hatta 1853 senesinde İstanbul'u ziyaret eden ve bir seyahatname kaleme alan bir seyyah şu şekilde bahsetmektedir; İngiliz mezarlıklarında çoğu mezarların İngiliz mühendislere ait olduğunu ve bunların da buharlı gemilerle buraya gelmiş olma ihtimaline değinmiştir. Bkz, George William Frederick Howard, *Türk Sularında Seyahat*, çev: Şevket Serdar Türet, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul 1978, s 53.

⁹⁴ Panzac, *a.g.e.*, s. 351.

danışmalardan bazıları Sir Balwin Walker⁹⁵, Sir Adolphus Slade⁹⁶, Hobart Paşa⁹⁷ ve Woods Paşa⁹⁸ gibi isimlerdir. Hatta bu müşavirlerden bazıları Osmanlı Devleti'nde buldukları süre zarfında neler yaşadıklarını anlattıkları anı kitapları yazmışlar, ayrıca Osmanlı bahriyesini geliştirmek için öneriler yazıp, yazdıklarını gerekli mercilere iletmişlerdir. Ancak bu tarz kitapların anı olduğu ve kişiler tarafından ne amaçlı yazıldığını iyi tahlil etmek mühim bir husustur. Mesela Hobart Paşa kitabında, bu kitabı neden yazdığına dair yaptığı açıklamasında; bir Avrupa turuna çıkıp turunu tamamladıktan sonra tesadüfi bir şekilde kendisini İstanbul'da⁹⁹ bulunduğu bahsediyor.¹⁰⁰ Ardından şu şekilde devam ediyor; İstanbul'da bulunduğu süre zarfında Hariciye Nazırı olarak görev yapan Fuad Paşa'nın yanına gidip kendini takdim ettiğini, ardından Fuad Paşa'nın onu Girit'teki durumdan haberdar ettiğini ekler. Daha sonra, Fuad Paşa, padişahın da durumdan haberdar olup onayı olduğunu, onu Osmanlı Bahriyesi'nde görmek istediklerini dile getirir. Hobart Paşa'da bu isteği geri çevirmeyerek Osmanlı Bahriyesi'ne girmeyi kabul ettiğini bizlere açıklar. Ancak şöyle ki, bu görev İngilizler için çok önemli bir görev olduğundan üstlerine danışmayı ihmal ettiği için hemen onları bu konu hakkında bilgilendirip görevi, üstlerine kabul ettiğini söyler Ancak gelen cevap Hobart Paşa'nın istediği gibi değildir. O göreve bir başkasını düşündükleri için Hobart Paşa'yı İngiltere'ye geri çağırırlar. Hobart Paşa, isteklerini reddeder ve geri dönmez.

⁹⁵ Selman Soydemir, *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18 ve 19. Yüzyıllar)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007, s. 7-21.

⁹⁶ Sir Adolphus Slade, *Türkiye ve Kırım Harbi*, çev: Ali Rıza Seyfioğlu, İstanbul 1943. Ayrıca bkz; Sir Adolphus Slade, *Sir Adolphus Slade, Müşavir Paşa'nın Kırım Harbi Anıları*, çev. haz:Candan Badem, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Nisan 2012. Slade Paşa ile İstanbul'da tanışma fırsatı bulan seyyah Howard'ın onun hakkında görüşü şu şekildedir; Slade Paşa'yı oldukça zeki bulmakla beraber, onun Türk geleneklerine oldukça vakıf olduğunu ve Türk dilinde de başarılı olduğunu vurgulamaktadır. Bkz; Howard, *a.g.e.*, s. 34.

⁹⁷ Charles Hobart Hampden, *Hobart Paşa'nın Anıları*, haz. Kansu Şarman, çev. Derin Türkömer, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015.

⁹⁸ Sir Henry F. Woods, *Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesi'nde Kırk Yıl) 1869-1906*, çev: Fahri Çoker, Milliyet Yayınları, 1976.

⁹⁹ Şu bilgiyi vermekte fayda var ki; Hobart Paşa'nın Osmanlı Bahriyesi'ne girişi abisi sayesinde olmuştur. Ağabeyi Lord Hobart Osmanlı Bankası'nda Genel Direktör olarak görev yapmaktaydı. O dönemlerde en büyük dış sorun Girit Adası'ndaki ayaklanmaydı. Adanın limanları Osmanlı Donanması tarafından ablukaya alınmıştı ama Yunan gemiciler ablukayı yarıp Rum isyancılara yardım ulaştırıyorlardı. Hobart Paşa bu dönemde Akdeniz gezisine çıkmıştı muhtemelen abisi, kardeşinin Yunanlılar lehine bir iş yapıp kendi itibarının düşeceğinden korkup d Hobart Paşa'yı Hariciye Nazırı Fuad Paşa ile tanıştırdı. Hobart Paşa görevi kabul etti ancak şartları vardı. İngiltere bu durumu bilmeyecekti ve İngiltere'de sahip olduğu rütbe ve memuriyeti devam edecekti. Aslında bu şartlar göz önünde bulundurulduğunda Hobart Paşa'nın neden bu kitabı yazdığı sorusuna cevap bulmamız kolaylaşabilir. Bkz, Soydemir, *a.g.e.*, s. 68 (dipnot)

¹⁰⁰ Hampden, *a.g.e.*, s. 133.

Davranışından dolayı onu İngiliz Bahriyesi'nden çıkararak cezalandırırlar. Hobart Paşa şu şekilde devam eder; “*Amirallik Dairesi'nin –her kim ise- o “gözdesi” kadar bu makamı hak ediyordum.*”¹⁰¹ Tüm bu olayları göz önünde bulundurarak yazılmış anıları okursak eğer; Hobart Paşa yazmış olduğu anı kitabını kendisinin bu göreve layık olduğunu kanıtlamak için kaleme almış olabilir bu sebeple bu tarz yazıları okurken neden yazıldıklarını da her daim düşünmek daha doğru olacaktır. Bahriye'de görev yapan İngiliz Paşalardan bir tanesi de Woods Paşa'dır. Woods Paşa, Abdülaziz devrinde Osmanlı donanmasına hizmet etmeye başlamıştır. Kendisi Bahriye Mektebi'nde hem ders vermiş hem de katıldığı Osmanlı-Rus harplerinde üstün başarılar elde etmiştir.¹⁰²

Osmanlı bahriyesinde İngilizler sıklıkla istihdam ettirilse de, sürekli olarak tersanelerde görev yapmaları maddi olanaksızlıklar yüzünden mümkün değildi. Bu nedenle XIX. yüzyılda yeni teknoloji karşısında bu teknolojiye uyum sağlayabilecek, yeni gelişmeler karşısında uyum gösterecek personel sıkıntısı baş gösteriyordu. Özellikle buhar teknolojisi ile üretilen gemileri hareket ettirecek ateşçi, çarkçı, dümenci ve diğer teknik işlerle ilgilenen personel bulmak oldukça zordu.¹⁰³ Buharlı gemi inşa etme sürecinde en yetkin sınıf mühendislerdi. İlk etapta teknolojiye yabancı olduğu için Osmanlı tersanelerindeki çoğu mühendis yabancılardan oluşmaktaydı. Bu kişiler, aynı zamanda tersanede görev yapan Türklere bu işi öğretme misyonunu da taşıyorlardı. Londra'dan zırhlı gemi inşasına yardım edecek İngiliz mühendisler çağırıldığı bilinmektedir.¹⁰⁴ Ancak daha sonra Türk mühendislerde bu işleri öğrenmeye başladıktan sonra onlar da tersanelerde hizmet vermeye başlamışlardır.¹⁰⁵

Donanma personelleri genellikle denize kıyısı olan bölgelerden seçilmekteydi. 1829 yılı öncesinde Yunanistan bağımsızlığını ilan etmeden evvel, tersanelerde Rum personel sayıca fazlaydı. Yunanistan bağımsızlığını ilan ettikten sonra devlet, Rumlardan uzaklaşarak devletin Karadeniz tarafındaki topraklarına yönelip personel eksiklerini oralardan tamamlamaya başlamıştır.¹⁰⁶ Özellikle Trabzon, Giresun, Keşap, Sürmene,

¹⁰¹ Hampden, *a.g.e.*, s. 130-133.

¹⁰² Woods, *a.g.e.*, s. 95.

¹⁰³ Kemal Arı, *a.g.m.*, s. 126.

¹⁰⁴ BOA, İ.DH, 335/48.

¹⁰⁵ Düzcü, *a.g.e.*, s. 251.

¹⁰⁶ Gencer, *a.g.e.*, s. 250

Görece, Of, Rize, Canik, Ordu ve bazı Rumeli vilayetlerinden personel almaya başlamıştır.¹⁰⁷

Gemi inşasına katkıda bulunanlar arasında zanaatkar sınıfı da vardı. Bu kişilerin meslekleri demirci, kalafatçılık¹⁰⁸, marangoz, burgucu¹⁰⁹, bıçkıcı¹¹⁰ gibi mesleklerdi. 1844 yılına gelindiğinde tersanede 135 sanatkâr vardı ve bunların birçoğu yabancı uzmanlardan oluşmaktaydı. 1850 yılına gelindiğinde ise bu sayı artarak 392 kişi olmuştur. Tersanede tamir üretimi yapan fabrikalar açıldıktan sonra burada Avrupalı uzmanlar ve işçiler istihdam edilmiştir.¹¹¹

¹⁰⁷ DTA, MB., 5-25A.

¹⁰⁸ Kaplama ve güverte tahtalarının arasına üstübü sıkıştırdıktan sonra üzerine zift döküp ahşap geminin su geçirmemesi için bu işlemi yapan kişiye verilen isim. Çay, a.g.s., s. 221.

¹⁰⁹ Burgu ve civata işleriyle uğraşan işçi sınıfıdır. Çay, a.g.s., 84.

¹¹⁰ Düzcü, a.g.e., s. 249.

¹¹¹ Örenç, a.g.m., s. 177

2. BÖLÜM: BAHİRİYE NİZAMNAMESİ VE KANUNNAMESİ

Osmanlı Bahriyesinde nizamname ve kanunnameler, bozulan nizamın yeniden tesis edilmesi, bahriyenin daha iyi organize edilmesi ve denizciliğin gelişiminin sağlanması amacı ile ortaya konulmuşlardır.¹¹²

Bahriye için hazırlanan kanunname ve nizamnamelerin yürürlüğe girme tarihine bakarsak her birinin yaşanan önemli olaylar neticesinde oluşturulmuş olduğu karşımıza çıkmaktadır. İlk olarak 1701 senesinde Mezemorta Hüseyin Paşa tarafından oluşturulan kanunname, 1792 senesine kadar yürürlükte kalmıştır. 1792 senesinde oluşturulan kanunname 1804 senesine kadar kullanıldıktan sonra 1849 senesinde kanunname oluşturulmak yerine¹¹³ bahriye nizamnamesi oluşturulmuştur. Bu nizamname de 1880 senesine kadar yürürlükte kalmış, 1880 senesinde yeni kanunname yürürlüğe girmiştir.

2.1. BAHİRİYEDE KULLANILAN NİZAMNAMESİ VE KANUNNAMESİ

XVII. yüzyılda Venediklilerin, Akdeniz üzerinde güç dengesini kendi lehlerine çevirmeye başladıkları görülmektedir. Osmanlı donanması, yapı ve teknolojik olarak çağın gerisinde kaldığı için Venedik karşısında bozguna uğramaya başlamıştır.¹¹⁴ 1699 yılında imzalanan Karlofça Antlaşması'ndan sonra devlet, her alanda ıslahat çalışmaları yapması gerektiğinin farkına varmış, dönemin Kaptan-ı Deryası Mezemorta Hüseyin Paşa'da ıslahatların denizcilik alanında gerçekleşmesine öncülük etmek amacıyla 1701 yılında bu kanunnameyi hazırlamıştır. Kanunun yürürlüğe girmesinden kısa bir süre sonra Paşa, vefat ettiği için bu kanun Abdülfettah Paşa'nın zamanında uygulanmaya başlamıştır.¹¹⁵ Kanunnamenin ortaya çıkış amacı; Osmanlı bahriyesini geliştirmek, bu

¹¹² İdris Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 Bahriye Kanunnamesi" *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I*, ed: İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s. 284.

¹¹³ Bahriye askerlerinin ve donanmanın daha sistemli bir şekilde idare edilmesi için bir kanunname çıkarılması gerektiği gündeme gelmiş ancak daha sonra kanunnamenin çıkarılması için henüz erken olduğu düşünülmüş, bu nedenle bir nizamname oluşturularak bu nizamnameye de ilerleyen vakitlerde icap ederse eksik görülen yerlerin ilave edilmesinin daha uygun olduğu kanaatine varılmıştır. Gencer, a.g.e., s. 234-235.

¹¹⁴ Oran, a.g.e., s. 27.

¹¹⁵ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 523.

bağlamda yapılacak işleri daha iyi organize etmek gibi amaçları taşımaktadır. Oluşturulan kanunname 1701 yılında yürürlüğe girse de zamanla kanunnamede olmayan, ancak zaman geçtikçe fark edilen eksiklikler için yeni düzenlemeler kanunnameye yeni maddeler olarak ilave edilmiştir. Genel itibari ile kanunnamenin içeriğine bakarsak, teşkilat hususunda Kaptan Paşa'nın görevleri yeniden belirlenmiştir. Kaptan Paşaların denizcilik alanında yetişmiş kişilerden seçilmesi ve Kaptan Paşa olarak göreve alınacak kişilerin yaşının büyüklüğünden ziyade mesleki bilgi ve görgülerine önem verileceği hakkında kanunlar bulunmaktadır. Daha sonra 27 adet kalyon olan kalyon sayısının 40'a artırılması ve istenilen sayıya ulaşılsa bile, yeni kalyonların inşasına devam edilmesi gerektiği gibi kanunlar yer almaktadır. Ayrıca inşa edilecek kalyonlar için kaliteli keresteler sipariş edilmesi amaçlanmıştır. Kanunname yürürlüğe girdikten sonra ortaya çıkan sorunlar için 1706 yılında yeni düzenlemeler yapılmıştır. Bu dönemde yaşanan en büyük problem, mühimmatlar düzenli olarak kaydedilmediği için hazinede ortaya çıkan açıklar olmuştur. Bu durumun önüne geçilmesi amacıyla liman reisine alınan ve var olan her şeyin kaydedilmesi için kâtip atanması kararlaştırılmıştır.¹¹⁶

1771 yılında yaşanan Çeşme bozgunundan sonra, donanmanın yeniden inşası için harekete geçilmiş ancak tüm bunlar düzenli bir program dâhilinde gerçekleştirilmediği için istenilen sonuç elde edilememiştir. Tahta çıkan III. Selim, kendisinden önce yapılan ıslahatları yetersiz bulduğu için daha geniş kapsamlı bir ıslahat planını hayata geçirmeyi düşünmüştür. Bunun için devletin ileri gelenlerine, bozulan düzenin yeniden kurulması için layihalar hazırlamalarını ve kendisine göndermelerini bildirmiştir. Layihaların padişaha arzından sonra, kapsamlı bir ıslahat programı hazırlanıp bu programa "*Nizam-ı Cedid*" ismi verilmiştir. Takdim edilen layihalarda, en önemli konulardan bir tanesi de donanma ve tersanenin bir düzen dahilinde yenileşmesi gerektiğiydi.¹¹⁷ Bunun için III. Selim, tersaneyi ve donanmayı bir düzene sokabilmek için hem bilgisine hem de tecrübesine güvendiği sütkardeşi Küçük Hüseyin Paşa'yı Kaptan-ı Derya görevine getirmiştir.¹¹⁸

¹¹⁶ İdris Bostan, "Mezermorta Hüseyin Paşa", s. 284-286.

¹¹⁷ Gencer, *a.g.e.*, s. 31-33.

¹¹⁸ Tuncay Zorlu, "Nizam-ı Kadimden Nizam-ı Cedid'e III. Selim Dönemi", *III. Selim Dönemi Osmanlı Teknolojisi*, ed: Seyfi Kenan, İSAM, 2010, s. 220.

11 Temmuz 1792 yılında yürürlüğe giren kanunname ile öncelikle gemiler; *kalyon*, *firkateyn* ve *şehitiye* olmak üzere üç ana sınıfa ayrılmıştır. Ardından bu dönemde bazı gemi kaptanlarının başlarına buyruk hareketlerde bulunup sefere çıktıklarında geminin bazı parçalarını buldukları yerde sattıkları bilinmekteydi. Öyle ki bu durumla beraber hem usulsüzlük hem de rüşvet oldukça yaygın hale gelmişti. İlk olarak bu durumun önüne geçilmek maksadıyla düzenleme getirilmek istendi. Rüşvet ve usulsüzlüğe bağlı olarak gemi parçalarının satılmasını engellemek amacıyla personele ve kaptanlara verilen maaşlar yükseltip, emeklilik ile ilgili düzenlemeler yapılmaya çalışılmıştır. Donanmada görev yapan bazı kişiler, maaşlarını düşük bulduklarından bazı ek işlerde de çalışmaya başlamışlardır. Bu duruma çözüm olarak maaşların artırılması gündeme getirilmiştir. İlk olarak parça kaybına engel olmak için donanmada bulunan tüm kalyon ve gedikliler 17 Aralık 1792 yılında ilk kez kayıt altına alınmışlardır. Gemilere kaptanların torpilden ziyade liyakat usulü ile alınması gerektiği tekrar bu nizamnamede de belirtilen bir konu olmuştur. Bu kanunname ile bahriyedeki teşkilat konusundaki eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır.¹¹⁹

III. Selim döneminde idari alanda iki tane önemli reform hareketi uygulanmaya konulmuştur. 1804 senesinde oluşturulan kanunname ile beraber, bahriye alanında yapılacak olan ıslahatlar için gerekli olan maliyetin karşılanması için Bahriye (Tersane) hazinesi kurulmuştur. Hazinesinin kuruluş amacı, tersane ve donanma ile ilgili mali sorunların çözümü, ihtiyaç duyulan malzemelerin satın alınmasında daha pratik hareket etmek ve İrad-ı Cedid hazinesinin yükünü hafifletmektir.¹²⁰ Bu dönemde gerçekleşen bir

¹¹⁹ Gencer, *a.g.e.*, s. 34-37.

¹²⁰ Yavuz Cezar, "Osmanlı Devleti'nin Mali Kurumlarından Tersane-i Amire Hazinesi ve Defterdarlığının 1805 Tarihli Kuruluş Yasası ve Eki", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, S. 41, 1984, s. 361-363.

diğer reform da Tersane Eminliğinin¹²¹ kaldırılarak Umur-ı Bahriye Nezareti¹²² ‘nin (Tersane-i Amire Nezareti) kurulmasıdır.¹²³

1804 Kanunnamesi ile bahriyede Kaptan Paşa ve Bahriye Nazırı olmak üzere iki farklı makam ve bunlara ait ayrı farklı görev dağılımları ortaya çıkmıştır. Kaptan Paşa ve Bahriye Nazırı arasındaki iş bölümü belirtilmiş, görevli oldukları vazifeleri birbirinden ayrı tutulmuştur. Kaptan Paşa; donanmanın harekâtı, idare ve düzeni, subay ve erlere gerekli olan disiplinin verilmesi ve seferin yürütülmesi ile alakadar olacaktı. Bahriye Nazırı ise, donanma ve tersane için gerekli olan şeylerin satın alınması, donanma personelinin maaşı, ulufeleri ve bütün masraflarının kontrolü ile ilgilenecekti. Tersane için satın alınan malzemeler için nazır, teklifini Bab-ı Ali’ye bildirecek ardından ödeme emrinin gelmesiyle beraber tutarlar, Tersane-i Amire Hazinesi’nden karşılanacaktı.¹²⁴

1804 kanunnamesinde ocaklık adı verilen yerlerden; kaptan, subay ve erler için gönderilen yiyeceklerin tersane deposunda muhafaza edilmesi, tersane ekmekçiliği ve peksimetçiliğine dair düzenlemeler de bulunmaktaydı. Donanmadaki gedikli asker sayısının artırılıp giydikleri kıyafetlerin ait oldukları sınıflara göre belirlenmesi, mühendishane eğitimine bağlı olarak; öğrencilerin ders, maaş, terfi hususlarının kayıt altına alınması, satın alınıp ya da inşa edilerek ticaret gemileri temin edilip bu gemilerden elde edilen gelirin personel için harcanması da bu kanunname içinde yer alan kanunlardan bazılarıdır.¹²⁵

II. Mahmud’un saltanat yıllarında göreve gelen İzzet Mehmet Paşa, ilk iş olarak donanma ve tersanenin durumunu gözden geçirmiştir. Daha sonra eksik bulunduğu yerler için bir kanunname taslağı hazırlayıp Bab-ı Ali’ye sunmuştur. Çıkan irade-i seniyye ile hazırlanan yeni kanunname 22 Eylül – 1 Ekim 1827’de yürürlüğe girmiştir. Kanunname

¹²¹ Tersane’nin ve donanmanın gelir giderinden sorumlu, gemi yapımı, onarımı ve alım-satım işlerine bakar. Mühimmat ve malzemeleri satın alıp tüm bilgileri Tersane Muhasebe defterine kaydederd. 1804 yılına kadar görevini sürdüren bu kurum bu tarihten sonra görevlerini Umur-ı Bahriye Nezaretine devretmiştir. Bkz; İdris Bostan, “Osmanlı Bahriyesi’nin Yönetimi”, s. 303.

¹²² 1804 yılında Tersane Eminliği kaldırılarak yerine Umur-ı Bahriye Nezareti kurulmuştur. Ancak Sultan III. Selim’in hal’inden sonra bu kurum kaldırılarak yerine tekrar Tersane Eminliği ihdas edilmiştir. Bkz; Gencer, *a.g.e.*, s. 96.

¹²³ Zorlu, *a.g.m.*, s. 220.

¹²⁴ Gencer, *Bahriye’de Islahat Hareketleri*, s. 73-75. Ayrıca; Zorlu, *a.g.m.*, s. 219.

¹²⁵ Oran, *a.g.e.*, s. 46. Ayrıca; Zorlu, *a.g.m.*, s. 220.

hazırlanırken temel amaç; bundan önceki hazırlanan kanunnamelerin temelini oluşturan askeri, idari ve mali sıkıntıları en aza indirmekti. Yapılan tespitlere göre devlet, modern bir donanmaya sahipti ancak hem araç gereç hem de personel bakımından oldukça yetersiz bir durum mevcuttu. Talim yetersizdi çünkü bazı personel, aldıkları maaşlar yetersiz geldiği için ek işlerde çalışıyordu. Öncelikle bu durumun önüne geçilmek istendi. Bunun için ilk adım olarak, bahriyede bulunan mevcut asker sayısı düşürülerek maaşlarda bir iyileşme yapılması amaçlandı. Bahriye için asker, sefere çıkılacağı zaman taşradan toplanıyordu. Ancak bu şekilde sürekli talim yapmak mümkün olmadığı için kışlada daimi asker bulundurulması gerektiği belirlendi. Ortaya çıkan gayrimüslim isyanlarının bir neticesi olarak donanmaya artık yalnızca Müslüman erkekler asker olarak alınacaktı. Donanma askerleri, 15-25 yaş arası güçlü, kuvvetli ve bekar olacak ve kesinlikle kaldırılan yeniçeri ocağına mensup kişilerin donanmaya kabulü gerçekleşmeyecekti. Yüzbaşı rütbesinden aşağı rütbede olan kişilerin dikkatlerini askerliğe verememeleri sebebiyle evlenmesi yasaklanmıştır. Ayrıca kanunnamede belirlenen görev dağılımına göre Kaptan Paşa ve Tersane Emini, tersanenin idaresini beraber yürüteceklerdi.¹²⁶ Ancak bu kanunname hazırlanırken hiç hesapta olmayan bir şey yaşanmıştı. 20 Ekim 1827 yılında Navarin Limanı'nda Osmanlı ve Mısır gemileri; İngiliz, Fransız ve Ruslar tarafından yaklaşık olarak üç buçuk saatte yakılarak yok edilmişti. Bu nedenle, bu kanunnamenin uygulanacağı bir ortam ve deniz kuvveti kalmamıştır. Osmanlı, bu tarihten sonra hem diplomatik olarak zorluklar çekmiş hem de yeni bir donanma inşa etme noktasında oldukça zorlanmıştır. Navarin Savaşı'nın bu anlamda yelkenli gemilerin son büyük savaşa giriştikleri yer olarak bilinmektedir. Bu tarihten sonra devletler, buharlı gemileri daha sık tersanelerinde barındırmaya gayret etmişlerdir. Osmanlı Devleti de yakılan donanmasını tanzim için modern teknolojiyi kullanma yoluna giderek, bu tarihten itibaren donanmasına buharlı gemileri entegre etme yoluna gitmiş ve bu yönde bir modernizasyon hareketi izlemeyi amaçlanmıştır.¹²⁷

¹²⁶ Ahmet Yaramış, "Bahriye Teşkilatında Âkim Kalan Bir Islahat Teşebbüsü 1827 Tarihli Tersane-i Amire Kanunnamesi, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c.14, S. 2, 2012, s. 130-143.

¹²⁷ Ali Fuat Örenç, "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması", *Tarih Dergisi*, S. 46, 2007, s. 71-79

2.2. 1849 BAHİRİYE NİZAMNAMESİ

1849 yılına gelindiğinde Tanzimat Fermanı'nın getirdiği ıslahat hareketlerine bağı olarak tersanede de reform hareketlerine hız vermek amacı ile 1849 senesinde Bahriye Nizamnamesi hazırlanmıştır. Sultan Abdülmecid döneminde oluşturulan nizamname, dönemin Kaptan Paşası Mehmet Ali Paşa tarafından kaleme aldırılmıştır. Nizamnamenin 1880 yılına kadar bahriyede kullanıldığı bilinmektedir. Kendinden önceki nizamnameler gibi bu nizamnamenin de temel amacı, bahriyede ortaya çıkan sorunlara bir çözüm yolu bulmaktır. 1839 yılında ilan edilen Tanzimat'la beraber her alanda ortaya çıkacak olan modernleşme hareketi özellikle meclisler çağının açılmasına sebep olmuş, bahriye alanında da hem bozulan nizamı düzeltilemek hem de uygulanacak reformların kontrolünü sağlamak amacıyla 1840 yılında Bahriye Meclisi kurulmuştur. Ancak bu meclis, çok fazla yenileşme hareketlerini gerçekleştiremeden bir yıl sonra lağvedilmiştir. Daha sonra meclisin eksikliği hissedilerek 8 Eylül 1845 tarihinde Daimi Bahriye Meclisi kurularak bahriyede uygulanacak olan reformlar hız kazanmıştır. Yapılacak olan reformların belirli bir kanunname ya da nizamname dâhilinde yapılması uygun olduğundan sadaretin isteği üzerine dönemin kaptan paşası tarafından kaleme aldırılmıştır.¹²⁸

Bahriye Meclisi'nce hazırlanan bir mazbatada bu konudan şu şekilde bahsedilmektedir; Derdest olunan Bahriye Kanunnamesi, yüz altmış yedi maddeden oluşturulup, Meclis-i Vala'ya arz edilmiştir.¹²⁹ Bahriye ümerası tarafından kaleme alınan bu nizamname, Meclis-i Vala'da görüşüldükten sonra uygun görülüp bu alanda herhangi bir kanunname hazırlanana kadar geçerli kabul edilmiştir.¹³⁰

Oluşturulan nizamnamenin ilk maddelerinde, personelin gemi içinde nasıl davranmaları ve hareket etmeleri gerektiğinden bahsedilmiştir. Padişahın gemiyi ziyaret edeceği vakitlerde personelin uyması gereken kurallar ve yapması gereken işlerden bahsedilmiştir. Padişahın gemiyle seyre çıktığında, direğe hangi sancağın çekileceğinden bahsedilmiş ayrıca padişah için nasıl bir tören yapılması gerektiği kaleme alınan bir diğer

¹²⁸ *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, ed: Coşkun Güngen, çev: Sabahattin Öksüz, Dz.K.K'lığı Karargah Basımevi, 1996, s. XII-XIII.

¹²⁹ DTA, ŞUB 5-79A.

¹³⁰ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 235.

konu olmuştur. Kaptanların yapacakları bazı işlere görev dağılımı yapılmıştır. Örneğin, Cuma selamlığı ve resmi günlerde merasim için atılacak topların sorumluluğu birinci, ikinci kaptan ve nöbetçi subayın sorumluluğu altındadır. Nizamnamede bir diğer önemli olan konu da askerlerin her biri padişahın oğlu değerinde olduğundan dolayı aralarında bir ayırım yapılmayacak, subaylar arasındaki ilişkide rütbe esas alınacak, aralarındaki ilişki ast ve üst ilişkisine göre olacaktır. Subaylar tarafından görevlendirilen askerler, subayların şahsi hizmetlerini gerçekleştirmeyecek böylece erlerin hizmetçi gibi kullanılması gibi olayların da önüne geçilecekti. Gemilerde resmi üniforma ile gezmek şart olacak, üniformaların başkalarına verilmesini engellemek adına, eğer satılırlarsa bunun idari bir cezası olacaktır.¹³¹

Bu kanunname, Bahriye Meclisi'ne ait görevleri içermesiyle de oldukça önemlidir. Atamalara dair şu yolların izlenmesi gerektiğini görmekteyiz; subaylar kolağası, ya da daha üst bir rütbede bulunuyorlarsa atanmaları için ferik¹³² tarafından teklif, Bahriye Meclisi'ne yapılacak ve meclis uygun görürse bu atama gerçekleşecekti. Daha sonra askerlerin, ihtiyacı olan tüm beslenme ve barınma ile alakalı ihtiyaçlar Bahriye Meclisi'nce satın alınacaktı. Yeni bir cephaneye almak ya da var olan cephanenin değişimi için ilk önce Kapudane'ye dilekçe verilecek eğer onay verilirse, Bahriye Meclisi'nde görüşüldükten sonra ilgili yerlere bildirilecekti. Eğer bir gemi inşa edilecekse bunun için ilk önce İnşaiye Meclisi'nce rapor alınıp Liman Reisine sunulduktan sonra Bahriye Meclisi'nde alınacak karara göre hareket edilecekti.¹³³

Nizamnamede hastane ve personeller rahatsızlandığı zaman nasıl bir yol izlenmesi gerektiği hususunda da bazı maddeler yer almaktadır. Gemi, Beşiktaş'ta ya da tersane önünde bulunduğu zaman askerlerin sağlık durumları için rutin kontrolleri, sağlık görevlileri tarafından yapılacaktı. Eğer Haliç'te demirlenen gemide hastalanan bir personel olursa, Bahriye Kışlası'ndaki nöbetçi doktor tarafından hasta kontrol edilecekti. Hastaneden sorumlu olan doktor, her sabah hastanede yatan bahriye personellerini ziyaret edecekti. Hastanede görev yapan memurlar ise hastaların yemeklerinin saatinde verilip verilmediğine, koğuşların ısıyla, onlara temiz kıyafetler vermekle görevlendirilmişti.

¹³¹ *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 3-4.

¹³² Donanma komutanı.

¹³³ *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 9.

Ayrıca hasta, hastaneye geldiğinde üzerindeki kıyafetler ve kıymetli eşyalarının kaybolmaması için özel eşyaları derhal kışlasına gönderilecekti. Yukarıda bahsedildiği üzere bahriyedeki tüm alım satım işleri Bahriye Meclisince gerçekleştirilecek olduğundan elbette Bahriye Hastanesindeki eksiklikler için de eksiklikler belirlendikten sonra son karar mercii Bahriye Meclisi'ne aitti.¹³⁴

Nizamnamede belirlenen bir diğer görev dağılımı da Kapudane-i Hümayun'a aitti. Silahlarla ilgili olan cephane, bu kişinin sorumluluğuna ait olacaktır. Cephane ya da gemide herhangi bir eşya kullanılacağı zaman komutan tarafından Kapudane-i Hümayun'a bildirilecekti. Eğer gemi, seyir halinde ise bu sefer kıdemli komutana danışılmadan herhangi bir eşya kullanılmayacak, şayet eğer bir eşya kullanılırsa her ay sonu düzenli olarak yazılan deftere kayıt edildikten sonra defter, görevli komutan ve subayların imzasıyla Kapudane-i Hümayun'a takdim edilecekti. Eğer gemi tek başına denizde seyir halindeyse, doğal olarak izin almaya vakti olmadığından bu gemiler kullandıkları eşyaları mühürlü deftere kayıt altına aldıktan sonra Kapudane-i Hümayuna takdim edilecekti.¹³⁵

Gemilerde meydana gelebilecek olası kaza durumları için de bazı senaryolar bu nizamnamede yer almaktaydı. Örneğin gemi kıyıya ya da bir kayaya çarptığında ilk önce gemide bulunan askerler kurtarılacak ardından mühimmat ve eşya kurtarılmaya çalışılacaktı.¹³⁶

Eğer gemi, demirlenmiş bir vaziyetteyse ve yanına yabancı bir devlete ait gemi gelirse, ilk önce devletin bandırası pruva sancağına çekilecek ardından karşılıklı olarak 21 pare top atışı gerçekleştirilecek. Gemi süvarisi, resmi üniformasını giyip filikasına binerek yabancı gemi kaptanını karşılayacaktır. Eğer yabancı gemi, küçükse o gemi bu işlemleri yapacak ve yabancı geminin kaptanının Osmanlı Devleti gemisine gelmesi

¹³⁴ *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 13-14.

¹³⁵ *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 9.

¹³⁶ *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 23.

beklenecekti.¹³⁷ Dost devletin donanmasından bir tekne ile karşılaşıldığında, sancak gösterilerek selam verilecek ardından subaylar birbirleriyle görüşeceklendi.¹³⁸

Askerlerin her daim savaşa hazır ve nazır olması savaş dinamiği bakımından oldukça önemli bir konuydu ve bundan önceki kanunnamelerde de tekrar tekrar dile getirilen şey, askerlerin askerlik dışında başka işlerle ilgilenmemeleri ve düzenli olarak talim yapmaları gerektiğiydi. 1849 Nizamnamesinde de talimin önemi vurgulanmış, ne kadar sıklıkla hangi zamanlar yapılması gerektiği açıklıkla belirtilmiştir. Bu konuda nizamnamede şu maddeler bulunmaktadır: Bahriyedeki erlere, adet olduğu üzere ateşli silahlarla eğitim verilecektir. Her altı ayda bir kere gülle ile nişan talimi, üç ayda bir defa güllersiz, kurşunsuz, ateşli top veya tüfek ile talim yapacaklardı. On beş günde bir ise ağızlık talimi yaptırılması uygun görülmüştür. Yapılan talimler, ciddi bir şekilde yapılarak özensiz bir biçimde icra edilmeyeceklerdi. Talim için askerler, komutanlar eğer İstanbul'da bulunuyor ise serasker gemisine, eğer seyir halinde ise kendilerinden rütbe olarak büyük olan komutana başvuracaklardı. Eğer yalnızlarsa kendi başlarına talim yapacaklardı.¹³⁹

Askerler, boş vakitlerini eğitim ile dolduracaklardı. Boş geçen zamanlarını nizamnameye göre şu şekilde geçirmeleri gerekiyordu. Öncelikle eğitim için bir günü sabah kuşluk ve akşamüzeri diye ayırdıktan sonra, ardından bu zaman zarflarında çeşitli talimler yapacaklardı. Pazartesi sabah mıntika temizliğini yapıp, eğitim yaptıktan sonra akşam saat 9 ila 10 arasında yelkenli gemide talim yapıp ardından salı günü öğlene kadar yanaşık düzen ve ateşli silah talimi yapacaklardı. Çarşamba günü ise sabahtan asker elbisesi kontrolleri sağlandıktan sonra akşam ezanı vakitlerinde top ve arma talimi yapılacaktı. Perşembe günü ise temizliğe ayrılmıştı. Çamaşır yıkanıp ortalık temizlenip ardından saç sakal tıraşı gibi kişisel bakım yapılacaktı. Cuma günü, trampet eşliğinde temiz elbiseler ve saç sakal tıraşı kontrolü komutan tarafından yapılacaktı. Eğer o hafta cuma selamlığı deniz tarafından değilse, bir gün önce komutan tarafından kontrol edilen erlere subayların bilgisi dâhilinde izin kullanmaları sağlanacaktı. Bahriye Mektebi öğrencileri, hafta içi okul dersleri ile meşgul olacakları için yalnızca Cuma günleri izin için evlerine

¹³⁷ *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 25.

¹³⁸ *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 29.

¹³⁹ *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 30.

gidebileceklerdi. Ancak eğer selamlık tersanede ise öğrenciler evlerine Cuma namazından önce okulda olmak kaydıyla gönderileceklerdi.¹⁴⁰

Nizamnamede bahriye alanıyla ilgili neredeyse tüm alanlarla ilgili kanunlara yer verilmiştir. Bahriye Mektebi, Bahriye Hastanesi, askerlerin uyması gereken kurallar, Bahriye Meclisi, vapurlar, vapurlarda seyahat eden yolculara nasıl davranılması gerektiği, talimler, Cuma selamlığı, bahriye zindanı gibi tüm bu alanların hepsine dair kanunlar bulunmaktadır. Elbette bu kanunların varlığı kadar uygulanmış olup olmadıkları da önemli bir konudur. 1849 yılında yürürlüğe giren bu nizamname yaklaşık 30 yıl kadar yürürlükte kaldıktan sonra 1880 yılında yeni bir Bahriye Nizamnamesi hazırlanmıştır ve bu nizamname devletin dağılışına kadar yürürlükte kalmıştır.

¹⁴⁰ *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 30-31.

3. BÖLÜM: BAHRIYE MECLİSİ ÖNCESİ İŞLEYİŞ

Bahriye Meclisi öncesi işleyişin nasıl olduğundan bahsetmeden evvel kısaca Osmanlı Devleti'nde ki meclis geleneğinden bahsetmek daha uygun olacaktır.

Türkler, ilk devletlerini kurduklarından bu yana meclisleri etkin bir biçimde devlet yönetimlerinde kullanmışlardır.¹⁴¹ Osmanlı Devleti kurulduğunda ise meclis kurumunun işlevini Divan-ı Hümayun üstlenmiştir.¹⁴²

Divan, yasama yürütme yargı gibi temel görevlerinin yanı sıra toplumun işleyişi ve devlet için gerekli olan kararları da alan bir yapıya sahipti.¹⁴³ Devlet yönetimi için oldukça etkili bir kurum olan divanda işler, padişah adına yürütülmekteydi. Bilindiği üzere yasama yürütme ve yargı gibi erkler padişaha ait olmasına rağmen divanda padişah adına kullanılmaktaydı.¹⁴⁴ XVIII. yüzyıldan itibaren zamanla, Divan-ı Hümayun önemini kaybetmeye başlamıştır. Bu yüzyıldan itibaren Divan, sadrazamın evinde toplanmaya başlandığı için hiç şüphesiz, sadrazam gücüne güç katmaya başlamış ve sadrazam güçlendikçe bu duruma paralel olarak Bab-ı Ali'de güçlenmiş, yetkileri artmıştır.¹⁴⁵ Bu sebepten dolayı etkisi azalan divan, XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yalnızca üç ayda bir toplanmakla beraber temel işlevinden uzaklaşmış, bu tarihten sonra yalnızca elçileri kabul etmek, kapıkulu askerlerine maaş dağıtmak gibi görevlere sahip olan sembolik bir kuruma dönüşmüştür. Bu nedenle bu tarihten itibaren önemli devlet işleri Meşveret Meclisi'nde görüşülmeye başlanır.¹⁴⁶

Meşveret Meclisi, ortaya yeni çıkan bir kurum değildi, var olan bir meclisti. Divan kurumu işleyişini sürdürürken bile mezkûr meclis, savaş ya da barış gibi olağanüstü durumlarda toplanmaya devam etmiştir.¹⁴⁷ Meşveret Meclisi'ni bu noktada önemli kılan şey, onun ihtiyaca göre toplanan bir meclis olma özelliği taşımasıdır. Burada savaş ya da

¹⁴¹ Bu meclislere "Toy" ya da "Kurultay" ismi verilmekteydi. Asya Hun imparatorluğunda Mo-tun devrinden beri bu meclislerin varlığı bilinmektedir. Burada devlet işleri görüşülür, seçim yapılır, yeni kararlar alınır ve tüm bunlar hakanın başkanlığında yapılırdı. Detaylı bilgi için bkz; İbrahim Kafesoğlu, *Türk Milli Kültürü*, Ötüken, 2014, s, 249-253.

¹⁴² Ahmet Mumcu, "Divan-ı Hümayun", *İA (TDV)*, c. 9, 1994, s. 430.

¹⁴³ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, YKY, İstanbul 2015, s. 94-96.

¹⁴⁴ Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat Devrinde Meclis-i Vala (1838-1868)*, TTK, 1999, s. 15.

¹⁴⁵ Seyitdanlıoğlu, *a.g.e.*, s. 16.

¹⁴⁶ Ali Akyıldız, *Osmanlı Merkez Bürokrasisi (1836-1856)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2018, s. 19.

¹⁴⁷ Ali Akyıldız, "Meclis-i Meşveret", *TDV (İA)*, c. 28, 2003, s. 248.

barış kararları alınır, önemli içişleri görüşülürdü. Mezkûr mecliste gündem yalnızca bir konuya aitti. İçerik olarak, toplanma biçimi olarak Divan-ı Hümayun'dan oldukça farklı bir yapıya sahip olduğu için ondan kalan boşluğu dolduramamıştır. Devletin kuralları oturmuş ve nizama sahip bir danışma meclisine ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bunun için de ortaya çıkan bu boşluğun kapatılması için Meclis-i Vala-yı Ahkam-ı Adliye bu amaçla kurulmuştur.¹⁴⁸

Bahriye teşkilatından bahsetmek gerekirse, bahriye teşkilatının tepesinde bulunan Kaptan Paşa, aynı zamanda bahriyeye ait bütün işlerden sorumlu bir kişiydi. Kaptan Paşa'nın görevleri arasında, derya kalemine ait olan zeamet ve tımarların verilmesi, bahriyeye ait atamaların gerçekleştirilmesi yer almaktaydı. Kaptan Paşa divan üyesi olmakla beraber divan toplantılarına katılarak, burada bahriyeye ait davalara bakmakla yükümlüydü. Bununla birlikte görevleri arasında Bahriye'ye ait işler için hüküm yazma, tuğra çekme ve padişah namına ferman yazabilme yetkisine sahipti.¹⁴⁹

Bahriye Meclisi kurulmadan evvel bahriye teşkilatı *Donanma Ricali* ve *Tersane-i Amire Ricali* olmak üzere ikiye ayrılmaktaydı. Donanma Ricalini kapsayan grup; gemilerde istihdam eden kişiler, derya beyleri ve kapudanlardan meydana gelmekteydi. Tersane-i Amire ricali ise, tersanede görev yapan memurlar ve diğer görevlilerden oluşmaktaydı. Özellikle tersane ricali, tersanede bulunup burada donanma sefere çıkmadan evvel ya da donanmanın tersanede bulunduğu vakitler gemi onarımları gibi işlerle uğraştıkları için oldukça yoğun çalışmaktaydılar. Donanma sefere çıktığı vakitlerde ise tersanede bulunan gemiler gidip işler hafiflediğinden bazı personellerin sefere çıktığı görülmektedir.¹⁵⁰

Tersane ve gemilerin gelir-gider işleriyle, inşaatlarıyla ve alım-satım işleriyle uğraşan kişi ise Tersane Eminydi. Bütün tersanenin gelir-giderleri bu kişinin sorumluluğu altındaydı.¹⁵¹ Tersane'de gerçekleşen tüm bu alım-satımlar, yeni gemi inşaları ve diğer tüm işler tersane muhasebe defterlerinde kayıt altına alınmakta ve bu defterde aynı zamanda Tersane Emini'nin görevi ve yetkileri de yazılı olarak bulunmaktaydı. Tespit

¹⁴⁸ Seyitdanlıoğlu, *a.g.e.*, s. 17-18.

¹⁴⁹ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s. 415.

¹⁵⁰ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 31-32.

¹⁵¹ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s. 425-426.

edilen ilk muhasebe defteri 1500'lü yıllara aittir. Tersane Emini olabilmek için hassa reislerden, Tophane nazırlarından ve ayrıca sarayın Birun teşkilatında olan kişilerinden olmak yeterliydi.¹⁵² Protokolde, Tersane Emini'nin yerine bakıldığı takdire Tersane-i Amire Kethüdasından ve Donanma Paşalarından önde yer aldığını görülmektedir.¹⁵³ Tersane Emini'nin maiyetinde “*başarda ve altıçifte kayığı*” bulunmaktaydı. Divan'ın bir üyesi olmadığı halde, bahriye ile ilgili sorulara cevap vermek amacıyla her daim toplantılarda bulunurdu.¹⁵⁴ Tersane Emini, bahriyedeki işlerle tek başına ilgilenmemekteydi. Altında ona yardımcı olarak çalışan memurlar ve daireler bulunmaktaydı.¹⁵⁵

Ancak 1804 yılına gelindiğinde Bahriye için hazırlanan yeni kanunnameye teşkilat bakımından birtakım değişimler gündeme gelmiştir. Bu kanunname beraberinde bazı alanlarda yenilik getirdiği için yeni düzenlemelerin neticesinde Tersane Eminliği'nin kaldırılması gündeme gelerek, yerine Umur-ı Bahriye Nezareti'nin tesis edilmesine ve İrad-ı Cedid hazinesinin Tersane hazinesine aktarılması uygun görülmüştür.¹⁵⁶ Umur-ı Bahriye Nezareti'ne nazır olarak da Paris Sefiri Moralı Seyyid Ali Efendi'nin getirilmesine karar verilmiştir. Ali Efendi, Avrupa'da bulunduğu süre zarfında hem Fransız İhtilalinin ne derece etkilere sebebiyet verebildiğini, bu nedenle Avrupa'da işlerin nasıl karmaşıklaştığına şahit olmuş ve aynı zamanda burada bahriyeye ait işler öğrenerek kendini bu alanda geliştirmiştir. Ali Efendi'yi nazır tayin ederken ondan beklenen şey, Osmanlı bahriyesinin mevcut durumu için çalışmalar yaparak onu daha iyi hale getirmeye çalışmasıydı. O da kendisine verilen bu görev için oldukça çaba göstermiştir. Bu süre zarfında yaptığı çalışmalar neticesinde bahriye maliyesine bir şık daha ekleterek Şikk-ı Salis Defterdarlığı'nı açmıştır.¹⁵⁷

Moralı Seyyid Ali Efendi, 1806 senesinde kadar bu görevin başında kalmıştır. Ondan sonra bu göreve Elhac Ahmet Aziz Efendi'nin atanması makbul görülmüştür. Aziz efendi bu makamda bir yıl görev yaptıktan sonra, 1807 yılında Elhac İbrahim Efendi bu göreve

¹⁵² Bostan, “Bahriye Teşkilatı”, s. 303

¹⁵³ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 38.

¹⁵⁴ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 38.

¹⁵⁵ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 38.

¹⁵⁶ BOA, HAT, 114 /4559.

¹⁵⁷ Safvet, *a.g.e.*, s. 30.

getirilmiştir. Ardından Seyyid Ali Efendi bu göreve getirilerek ikinci defa nazırlık makamına atanarak, bu görevde tekrar hizmet göstermiştir. Ancak 1807 senesinde ortaya çıkan Kabakçı Mustafa isyanı ile gerçekleşen tüm bu reform hareketleri rafa kaldırılmak zorunda kalınmıştır. Bu isyan aynı zamanda III. Selim'e ait olan, Nizam-ı Cedid ıslahat hareketlerinin de askıya alınmasına sebep olmuştur.¹⁵⁸

Her dönem olduğu gibi III. Selim'in saltanatında da ortaya çıkan en büyük problem teknik personelin yeterli sayıda olmayışı olmuştur. Sultan Selim, Nizam-ı Cedid programı neticesinde bahriyeye yönelik ıslahatları da gerçekleştirmeye çalışmış, yeni gemiler inşa etmiştir. Ama asıl donanmanın belkemiğini oluşturan personel ve askerler hem içteki sorunlardan hem de dıştaki huzursuzluklardan dolayı iyi yetiştirmek mümkün olmamıştır. Yetişenler de Kabakçı Mustafa isyanında ortaya çıkan karışıklıkta bedelini canlarıyla ödemişlerdir. Bu nedenle Selim döneminde yapılan tüm ıslahatlar, isyancılar tarafından yakıp yıkılıp, yaptıkları unutturulmaya çalışılmıştır. III. Selim'in tüm bu giriştiği tüm bu ıslahatlar, II. Mahmut devrinde yapılacak olan ıslahatların temelini atılmasına sebep olmuştur.¹⁵⁹

Umur-ı Bahriye Nezareti Moralı Seyid Ali Efendi'nin ölümünden sonra ilga edilmiştir. Herhangi bir çalışmaya imza atamayan bu nezaretin yerine tekrar Tersane Eminliği getirilmiştir.¹⁶⁰

¹⁵⁸ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 89.

¹⁵⁹ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 93-94.

¹⁶⁰ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 96.

4. BÖLÜM: BAHİRİYE MECLİSİ'NİN KURULDUĞU ORTAM

4.1. YÖNETİM ALANINDA YAPILAN DÜZENLEMELER

3 Kasım 1839 tarihinde Mustafa Reşit Paşa'nın Gülhane Parkı'nda, Gülhane Hatt-ı Hümayun olarak da bilinen Tanzimat Fermanı'nı okumasıyla birlikte Osmanlı Devleti'nde yeni bir sayfa açılmış, tüm bu gelişmeler hem Avrupa tarafından hem de Osmanlılar tarafından oldukça meraklı bir biçimde izlenmeye başlanmıştır. Tanzimat Fermanı'nın ilanı, XIX. yüzyılda meydana gelen en mühim hadiselerden birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Böyle düşünülmesinin nedeni Osmanlı Devleti artık, hem içte hem de dışta ortaya çıkan sorunlar neticesinde oldukça zor zamanlar geçirmeye başlamıştı. Böyle bir ortamda ilan edilen ferman, yapılacak olan ıslahatlar neticesinde eski günlere dönüş umuduyla bir nevi devletin yeniden doğuşunu sağlayacak olan umudu taşımıştır.¹⁶¹ Bu nedenle *Tanzimat-ı Hayriye* olarak da adlandırılmaktadır.

Devletlerin hemen kendilerine bir anda program hazırlayarak yenileşme hareketlerini başlatması mümkün olmamıştır. Her zaman arka planlarında başka olaylar, yaşanan başka modernizasyon çalışmaları da yer almıştır. Bu nedenle Osmanlı'da ne zaman bu tarz yenileşme hareketlerinin başladığını araştırmak istersek 18. yüzyıla yani, Lale Devri'ne kadar gidebiliriz. Hatta yalnızca bununla kalmayıp çok daha eski dönemlerde de bozulan nizamı değiştirmek adına birtakım ıslahatlara girişildiğini de görebiliriz. Ancak bu dönemlerde yapılan reform hareketlerinin akıbeti uzun soluklu olmamıştır. Padişahların tahttan inmesiyle, dönemlerinde gerçekleştirilen reform hareketleri de raflara kaldırılmıştır dersek yanlış olmaz.¹⁶²

XVIII. yüzyıla gelindiğinde tüm dünyada modernizasyon çalışmalarının başlaması oldukça dikkat çekicidir. Rusya, Avrupa ve hatta Amerika'da ortaya çıkan yenileşme hareketlerinin kökenlerine bakılmak istenildiğinde, hiç şüphesiz 1789 yılında Fransa'da ortaya çıkan ihtilale kadar gitmek mümkündür. Reform hareketlerinin gerçekleşebilmesi

¹⁶¹ Halil İnalçık, "Tanzimat Nedir?", *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, ed: Halil İnalçık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017, s. 32.

¹⁶² Seyitdanlıoğlu, *a.g.e.*, s. 19.

için savaş ortamının geride bırakılıp uzun soluklu bir barış ortamında yer almak, yapılacak olan reformların hem benimsenmesi hem de uygulanmaya koyulabilmesi için oldukça önemlidir. Osmanlı Devleti, bu barış ortamını Fransız İhtilali'nden dolayı kendi iç işleriyle ilgilenmek zorunda kalan Avrupa'dan dolayı elde etmiştir. Özellikle Yaş ve Zıştovi Antlaşmaları ile beraber Osmanlı Devleti, yirmi dört sene kadar sürecek olan barış ortamına sahip olmuştur ki barış ortamlarında devlet, her daim kendi içine dönerek bu şekilde eksiklikleri tespit etme gayesinde olmuştur. Devletin gidişatının kötü olduğunun, reformlara ihtiyaç duyulduğunun en başından beri farkında olan Sultan Selim, bu ortamdan yararlanarak Nizam-ı Cedid¹⁶³ reformları için hemen harekete geçmiştir.¹⁶⁴

Ardından XIX. yüzyıla gelindiğinde II. Mahmud saltanatında başlayan reform hareketleri Abdülmecid ve Abdülaziz dönemine geldiğinde hız kesmeden devam etmiştir. Özellikle Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesi ile beraber temeli II. Mahmud döneminde atılmış olan meclis ve nezaretlerin sayısı gittikçe artmıştır.¹⁶⁵

Tanzimat'ın ilanı ile ortaya çıkan en önemli meclislerden bir tanesi Meclis-i Vâlâ'dır.¹⁶⁶ Bu meclis yalnızca reform tasarlayıp, denetlemekle kalmamış aynı zamanda diğer kurulan meclislerin üst danışma meclisi olarak da görev yapmıştır.¹⁶⁷ 1854 senesine gelindiğinde Tanzimat'ın ilanı ile yapılması planlanan reform çalışmalarının hız kazanması amacıyla Meclis-i Âli-i Tanzimat kurulmuştur.¹⁶⁸

¹⁶³ Nizam-ı Cedid yalnızca talimli asker yetiştirmeyi kapsayan bir reform hareketi olmayıp aynı zamanda yeniçeri ocağını kaldırmak, ulemanın gücünü azaltmak ve Avrupa'nın medeniyetini, ilimini almak gibi daha geniş bir kapsama sahiptir. Karal, *a.g.e.*, s. 61.

¹⁶⁴ Yüksek Çelik, "Nizam-ı Cedid'in Niteliği ve III. Selim ve II. Mahmud Devri Askeri Reformlarına Dair Tespitler (1789-1839)", *Nizam-ı Kadimden Nizam-ı Cedid'e III. Selim Dönemi*, ed: Seyfi İnan, İSAM, 2010, s. 572-573.

¹⁶⁵ Detaylı bilgi için bkz; Carter V. Findley, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Bürokratik Reform Babiâli 1789-1922*, çev: Ercan Ertürk, Alfa Yayınevi, 2019.

¹⁶⁶ Meclis-i Vâlâ, Tanzimat'ın ilanı ile kurulmamıştır. Temelleri II. Mahmud döneminde atılmıştır ancak asıl önemini 1839 tarihinden sonra elde etmiştir. Seyidanlıoğlu, *a.g.e.*, s. 35-36.

¹⁶⁷ Seyitdanlıoğlu, *a.g.e.*, s. 46.

¹⁶⁸ Yasin Taşkesenlioğlu., *Tanzimat Döneminde Bir Reform Meclisi Meclis-i Âli-i Tanzimât (1854 -1861)*, TTK, Ankara 2018, s. 43.

Askeriyede de 1837 senesinde Dâr-ı Şurâ-yı Askerî orduya ait kararların alınması ve seraskerliğe yardımcı olması amacıyla kurulmuştur.¹⁶⁹

Yukarıda bahsetmiş olduğumuz devletin bürokrasi alanında modernleşmesiyle ortaya çıkmış olan böyle bir meclisler çağında, tüm bu yapılan reform hareketlerinden bahriyenin etkilenmemesi mümkün değildi. Bu sebeple Bahriye Meclisi, hem bahriyede yapılacak olan ıslahatlara hız kazandırmak hem de oluşturulan yeni kurumların bahriye bünyesinde tanzim bulması amacıyla oluşturulmuştur. İlk kez 1840 senesinde kurulan bu meclis, herhangi bir yeniliğe imza atması mümkün olmadan bir yıl sonra ilga edilmiştir. Daha sonra meydana gelen işlerin altından kalkmakta zorlanıldığı için, tekrar bir meclisin varlığına ihtiyaç duyulmuştur. Buna bağlı olarak da 1845 senesinde tekrar Bahriye Meclisi kurulmuş, bu meclis 1867 senesinde kadar yani Bahriye Nezareti kurulana kadar varlığını sürdürmüş, nezaret kurulduktan sonra da nezaretin alt komisyonu olarak görevini sürdürmüştür.¹⁷⁰

4.2. MEMUR İSTİHDAMI

Yeni açılan meclisler, nezaretler yönetim alanında görülen tüm bu değişim-dönüşümler hem iş yükü hem de oluşturulan yeni kurumlarda kimlerin istihdam edileceğine dair problemleri de beraberinde getirmiştir. Yeni kurumlar beraberinde, burada istihdam ettirilecek insanların modern eğitime tabii tutulmasını da zorunlu kılıyordu.

Bâb-ı Âli, yalnızca hükümet dairesi sıfatında değildir, bu kurum aynı zamanda memurların yetiştiği yer olarak da kendisini göstermektedir. Memurların yetiştiği iki daire vardı. Kethüda Bey Dairesi ve Divan-ı Hümayun Kalemî. Divan-ı Hümayun Kalemî Amedci, Beylikçi ve Divan Tercümanı olarak kendi içinde üç ayrı sınıfa ayrılmaktaydı. Bu iki daire, Tanzimat'ın ilanından sonra yapısal olarak değişime uğramıştır. Kethüda

¹⁶⁹ Cevat Aksu, *Dar-ı Şura-yı Askerî Kuruluşundan 1876 Yılına Kadar*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2004, s. 9.

¹⁷⁰ Ali İhsan Gencer, "Bahriye Meclisi'nin Kuruluşu ve Önemi", *Türk Dünyası Araştırmaları Ayır Basım*, 1983, s. 148-155.

Bey Dairesi; Dahiliye Nezareti, Divan-ı Hümayun Kalemi de Hariciye Nezareti'ne dönüştürülmüştür.¹⁷¹

Bir kişinin memur olabilmesi için eğitimi on iki yaşında başlar. Çocuk, ilk etapta evinde okuma yazma öğrenir; ardından camide eğitimine devam eder. Ancak asıl olarak Türkçe'yi ve yapacak olduğu işlerle ilgili bilgiyi bu dairelerde öğrenirdi. Buradaki eğitimde esas olan şey, usta-çırak ilişkisiydi dersek yanlış olmaz. *Hocegan* adı verilen hoca, *şakird* veya *mülazim* adı verilen öğrencilere bu işi öğretmekle sorumlu olan kişiydi.¹⁷²

İlk olarak memur olacak kişiler için, girilmesi gereken bir sınav mevcut değildi. Memurların aile geçmişlerine göz atıldığı takdirde ailelerinde başka memurların olduğu da görülmektedir.¹⁷³ Bu sebeple işe alınmalarda liyakatin esas alınmadığını görmekteyiz. Ancak bazı kişiler, alakasız kişilerin yüksek rütbeye sahip olmasından rahatsız olduğu için şikâyetlerde bulunmuşlardır. Yapılan bu şikâyetlerden dolayı 1838 yılında memurların rütbe yükseltmesi için imtihana girme zorunluluğu getirilmiştir. Ancak bu da iltimasın önünü kesmek için kesin bir çözüm yöntemi olmamıştır.¹⁷⁴

Tanzimat'a uygun eğitim misyonunun bir ön hazırlığı olarak, henüz ilan edilmeden dokuz ay evvel Mekteb-i Maarif-i Adliye isimli bir kurum oluşturulmuştur. Tanzimat'ın ilanı ile beraber bu kurum çok önemli bir göreve sahip olmuştur. Artık burada, Tanzimat'ın yapısına, onun yeni kurumlarına uygun olarak memur yetiştirilecekti. Burada da ilk olarak geçmişte görüldüğü üzere öğrenci önceliği olarak, aile geçmişinde memuriyet olanlara verilmiştir. 1847 senesinde yapılan düzenlenmeye göre devlet dairelerine girerken sınava tabii tutulmayan halife ve kâtip çocuklarının Mekteb-i Maarif'te eğitim aldıktan sonra göreve başına geçmeleri gündeme getirilir. Mektepten mezun olduktan sonra adaylar, memuriyete girmek istedikleri kalemlerin şefi ve maliye nazırının gözetiminde sınava tabii tutulurlardı ve sınavlara girmeyen kişiler için ekstra dışarıdan alım kadrosu bulunmamaktaydı. Bu uygulama, sınavsız memur alımının önünü

¹⁷¹ Osman Nuri Ergin, *Türk Maarif Tarihi*, c.1-2, Eser Matbaası, İstanbul 1977, s. 63-64.

¹⁷² Ergin, *a.g.e.*, s. 65.

¹⁷³ Carter V. Findley, *Kalemîyeden Mülkiyeye Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi*, çev: Gül Çağalı Güven, Alfa Yayınevi, İstanbul 2020, s. 76-81.

¹⁷⁴ Akyıldız, *a.g.e.*, s. 63-64.

kapatmaya çalışan bir uygulama olmuştur. Bu sistem teoride bu şekilde olsa da pratikte bu şekilde işlemesi mümkün olmamıştır. İleri tarihlerde mektep mezunlarının, herhangi bir sınava tabii tutulmadan istedikleri kalemde memuriyet yapabilme hakkına sahip oldukları görülmüştür. Memuriyet görevi için sadarete arzuhal iletmeleri yeterliydi. Ayrıca okuldan mezun olmayanlara da memuriyet hakkı tanınmıştı, kapılar, öğrenci olmayan kişilere tamamen kapalı değildi. Yalnızca bu okuldan mezun olmayanların istedikleri memuriyete atanmalarının yapılabilmesi biraz daha çetrefilliydi zira gereken işlemin tamamlanabilmesi aylar sürüyordu.¹⁷⁵

Bu dönemde görülen bir diğer yenilik ise Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesiyle birlikte görülen, memuriyete başlarken yemin töreni yapılmasının zorunlu hale getirilmesidir. 11 Aralık 1849'da yapılan düzenlemeye göre mülkiye, askeriye ve ilmiye memurlarının nasıl yemin edeceğine de değinilir. Örnek teşkil etmesi amacıyla önce padişah ardından da Meclis-i Umumi, Kur'an-ı Kerim üzerine yemin eder. Yemin metinleri her memuriyet için farklı olarak hazırlanmıştır, her daire bu metinlere göre yemin etmişlerdir.¹⁷⁶

Memuriyetin bahriyedeki tezahürüne bakıldığı takdirde, Bahriye Meclisi'nin yanı sıra Tersane Nazırlığı adında bir kurum daha bulunmaktaydı. Nazırın görevi, bahriye alanında çalışacak olan kişilerin ücretlerini tayin etmek ve gerekli gördüğü takdirde başka yerlere memur atmasını gerçekleştirmektir. Yani bu kurum bünyesinde, aynı zamanda memurları da barındırmaktaydı.¹⁷⁷ Yalnız burada görev yapan memurların, Tanzimat'ın getirdiği yenilikler ölçüsünde yeni kurumlarda ne şekilde eğitim alarak çalıştıkları hakkında genel bir bilgiye ulaşamadık. Bahriye Mektebi'nde ise zabıt ve subayların yetiştirildiği bilinmektedir. Ayrıca, mektepte yetişen bazı öğrencilerin mezun olduktan sonra, ileriki senelerde hoca ya da katip olarak görev yaptığı da karşımıza çıkmaktadır. Bu şekilde kimi öğrencilerin idari hizmette görev yaptığı da bilinmektedir.¹⁷⁸

Tersane Nazırlığının bünyesinde istihdam gören çeşitli memurların bulunduğu bahsettik. Bunların elbette en mühimi Tersane Nazırı'dır. Ardından sırasıyla şu

¹⁷⁵ Akyıldız, *a.g.e.*, s. 64-66.

¹⁷⁶ Akyıldız, *a.g.e.*, s. 68.

¹⁷⁷ Gencer, *a.g.e.*, s. 289.

¹⁷⁸ Panzac, *a.g.e.*, s. 346.

memuriyetler gelir; “*Bahriye Muhasebecisi ve onun maiyetinde çalışan katipler, Bahriye Mektupçusu ve onun maiyetinde çalışan katipler, Tersane-i Amire Yoklamacısı ve onun maiyetindeki katipler. Asakir-i Bahriye Yoklamacısı efendi ve onun maiyetindeki katipler, Sergi Halifesi ve onun maiyetindeki katipler, Veznedâr-başı Ağa ve onun maiyetinde çalışan nefer Veznedâr-ı Evvel, Mühimmat-ı Bahriyye Mahzeni Müdürü ve maiyetindeki katipler, Tersane-i Amire Liman Anbarı Müdürü, Amele Yoklama Odası ve buradaki katipler, Zindan Katibi, Riştehane Katibi, Tersane-i Amire Liman Odası ve burada görevli katipler, Tersane-i Âmire Hatab Anbarı Müdürü*”.¹⁷⁹ Tersane-i Amire’de çalışan diğer memurlar ise Müdürler, Karantina Memuru, Tercümalar, Postacı, Havuz Mimarları, Bahçıvan, Bekçi Odacılar, Müstahdemler ve İngiliz Çarkçılar gibi memurlardır. Bu kişilerin maaşları, Tersane-i Amire Hazinesi’nden ödenirdi. İçlerinde en önemli memuriyet belirtildiği üzere Bahriye Muhasebecisiydi. Tersane’nin tüm gelir-gider işlerinden sorumluydu.¹⁸⁰

Tersanede bulunan memurların görevlerine örnek vermek gerekirse; liman reisi, gemilerde bulunan eşyaların kaydını tutardı. Tersane katibi, tersanenin gelir giderlerini kontrol etmekle yükümlü olup onu deftere işlerdi.¹⁸¹ Yoklamacı olarak görev yapan kişiler ise, askerlerin bakımından sorumlu olan kişilerdi. İngiliz çarkçılar ise, İngiltere’den gelen gemideki makine kısmı ile ilgilenen kişilerden oluşmaktaydı.¹⁸²

4.3. AVRUPA ÖRNEĞİ

Reformlar hazırlanırken yapılacak olan ıslahatları tek bir Avrupa ülkesinden almak yerine, diğer ülkelerin kullandıkları sistemler devlet adamları tarafından incelenerek, belirlenme çabası gösterilerek, devlete en uygun ve en yakın olan sistemi kendi ülkelerinde uygulamaya gayret göstermişlerdir. Örnek vermek gerekirse, devletin idari alanında daha çok Fransız etkisi görülürken, diğer alanlarda da İngiltere, Rusya, Prusya gibi ülkelerden etkilenmeler görülmektedir.¹⁸³ II. Mahmud döneminde görülen memuriyette rütbe esası, kılık kıyafetteki yapılan değişiklikler, Petro Rusyası’nda karşımıza

¹⁷⁹ Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 292-293.

¹⁸⁰ Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 294-295.

¹⁸¹ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 428.

¹⁸² Gürçay, a.g.e., s. 103.

¹⁸³ İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Timaş Yayınları, İstanbul 2017, s. 141

çıkılmaktadır.¹⁸⁴ Bu sebeple yalnızca tek bir ülkeden etkilenmek yerine farklı ülkelerden alınan çeşitli reform hareketlerinin Osmanlı Devleti'nde uygulandığına şahit olunmaktadır.

Bazı kurumlar Avrupa'daki yapıya benzer biçimde oluşturulurken, önceden beri var olan bazı eski kurumların ise içeriğine hiç dokunulmayıp yalnızca isimleri modernleşmeye uygun hale getirilmiştir.¹⁸⁵

Bahriye Meclisi ise, İngiltere'deki Amirallik Konseyi'yle oldukça benzer özellikler taşımaktadır.¹⁸⁶ İngiltere'deki yapıya bakarsak eğer, kraliyet donanmasının başının kral olduğunu görmekteyiz. Aynı zamanda kral, kraliyet donanmasında amiral olarak hizmet vermekteydi. İngiliz donanması iki kola ayrılmaktaydı. Bu kolların bir tanesi donanmanın sefere çıkışıyla, donanmada savaşa giden askerlerle ilgilenirken diğer kolu ise donanmanın ihtiyacını karşılayan kişilerden oluşuyordu. Her iki kolun da birbirine karşı sorumlulukları vardı. İki temel kol da kendi içlerinde başka kollara ayrılıyordu. İdare, *Executive* kısmında, bu bölümde Kaptan, gemisinden ve içerisinde bulunan askerlerden sorumluydu. Kumandan, yarbay olarak bilinen kişi ise, kaptanın çalışma biçiminden, onu disipline etmekten sorumluydu. Yarbaydan sonra rütbe sırasında binbaşı gelmekteydi. Binbaşları da kendi içlerinde görevlerine göre sınıflara ayrılıyordu. Topçu binbaşı, toplardan sorumluydu. Torpido binbaşısı torpidolardan, elektrikten, telgraftan sorumluydu. Askerlerin her daim fiziksel olarak güçlü olması için fiziksel antrenör de yer almaktaydı. İdari, *Administravite* kısmında ise alım satım, hesap tutumu, maaş birimi gibi bölümler bulunmaktaydı. Sağlıktan sorumlu, askerlerin eğitiminden sorumlu birim siviller ve farklı işlerde çalışan kişiler bulunmaktaydı.¹⁸⁷

¹⁸⁴ Paul Bushkovitch, *Büyük Petro*, çev: Berna Akkıyal, İletişim Yayınları, İstanbul 2012, s. 174.

¹⁸⁵ Ortaylı, *a.g.e.*, s. 143.

¹⁸⁶ Gencer, *a.g.e.*, s. 134.

¹⁸⁷ L. Cope Cornford, *The British Navy The Navy Vigilant*, Macmillian and CO., Limited St. Martin's Street, London 1918, s. 1-9.

Donanmanın amirali yalnızca bir denizci ya da bir asker sıfatını taşımamaktaydı. Bütün ülkeleri, bütün şehirleri, diğer milletlerin savaş stratejilerini her şeyi bilmek zorundaydı çünkü donanma subayı olarak İngiltere'yi tüm devletlere karşı temsil ediyordu.¹⁸⁸

Osmanlı Devleti'nin de bahriyesinde İngiltere bahriyesinden örnek aldığı şeyler vardı. Bunlara örnek vermek gerekirse, keza aynı şekilde bahriye alanında da iki farklı grup vardı. Bir grup sefere çıkarken, bir diğer grup sefer için gerekli olan şeyleri planlayan gruptu. Özellikle 1867 senesinde Bahriye Nezareti'nin kuruluşu ile beraber, donanmanın sefere çıkışı hariç diğer tüm işlerle Bahriye Nazırı'nın ilgilenmesi gündeme gelmiştir.¹⁸⁹

Ancak birbirinden farklı oldukları durumlar da vardı. Osmanlı Donanması'nda en üst tepede bulunan kişi Kaptan Paşa'ydı. Ancak Tanzimat'ın getirdiği yeniliklerle beraber, Kaptan Paşa tek başına donanma da karar vermeye yetkin kişi değildi. Tüm Bahriye işleri Bahriye Meclisi'nde toplanmıştı ancak en son karar mercii padişahı.

¹⁸⁸ Cornford, *a.g.e.*, s. 10.

¹⁸⁹ Levent Düzcü, "Osmanlı Bahriye Teşkilatı..", s. 2.

5. BÖLÜM: BAHRIYE MECLİSİ'NİN KURULUŞU VE GÖREVLERİ

Bahriye Meclisi Osmanlı bahriye teşkilatında oldukça önemli bir yerde bulunmaktadır. Çünkü Tanzimat ile beraber gelen yeni kurumlar, meclisin kuruluşu ile bahriye alanında da kendisini gösterecekti. Bahriye’de yenilik hareketleri gerekliydi çünkü 19. yüzyıla baktığımız takdirde her alanda reform hareketleri olduğu için bahriye alanında da değişimlerin meydana gelmesi gerekliydi. Bunun için gerekli olan yol, yenilik hareketlerini en yeni yollarla uygulamaya koymaktan geçmekteydi.

Bahriye Meclisi’nin kuruluşuna dair, Ali İhsan Gencer bir belge bulamadıklarından bahsetmiş, meclisin kuruluşuna dair olan belgeyi Safvet Bey’in Filasalar isimli kitabından elde etmiştir.¹⁹⁰ Araştırmalarımız neticesinde Bahriye Meclisi’nin kuruluşuna dair olan belgeyi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı arşivinden temin ettik. Hem Safvet Bey hem de Ali İhsan Gencer Hoca, kitaplarında meclisin kuruluş tarihinden 20 Zilkaide 1255 olarak bahsetseler de¹⁹¹, elimizdeki belgeye göre 14 Zilkaide 1255 senesinde meclisin kurulduğu bilgisine ulaşıyoruz. Bu meclis aynı zamanda “*Şurâ-yı Âlî-i Bahri, Meclis-i Rüesa, Şurâ-yı Bahriyye, Meclis-i Bahriye ve Tersane-i Amire Meclisi*” olarak da bilinmekteydi.¹⁹²

Bu belgede, “*bab-ı seraskeri ve tophane-i amire*”de olduğu gibi *tersane-i amire*’de de bir meclis kurulacağı” yani bahriye alanında teşkil edilecek olan bu meclis, kara ordusunda mevcut olduğu için bahriyede de teşkil edilmek istenmişti ve ayrıca bu belgede mecliste kimlerin hangi görevlerde yer alacağından da bahsedilmiştir. Elimizdeki bu belgeye göre

¹⁹⁰ Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 136.

¹⁹¹ Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 136 ayrıca bkz; Safvet, *a.g.e.*, s. 40.

¹⁹² Safvet, *a.g.e.*, s. 39.

yeni teşkil edilen bu meclis, bir reis, altı aza, bir kâtip, bir müftü ve bir mukayyitten oluşmaktaydı.¹⁹³

Meclisin tam üyeleri şu şekildeydi;

Meclis Reisi	Liman Reisi İbrahim Bey
Müftü	Mekteb-i Maarif-i Adliye Hocası Tevhid Efendi
Aza	Mekteb-i Bahriye Nazırı İbrahim Paşa
Aza	Riştihane Memuru Hasan Bey
Aza	Osman Hoca
Aza	Ömer Hoca
Aza	Yusuf Hoca
Aza	Mahmud Hoca
Kitabet	Salih Efendi
Mukayyid	Hasan Hoca

194

Tablo 1: Bahriye Meclisi Üyeleri

¹⁹³ DTA, ŞUB, 2-3A. Ayrıca yine meclisin kuruluşuna dair belge için bkz; BOA, İ. DH.,7/307.

¹⁹⁴ DTA, ŞUB, 2-3A

Meclis kurulduktan kısa bir süre sonra işler çok yoğunlaştığı için bir kâtibin yetersiz olduğunun farkına varılması üzerine diğer kâtibin tayin edilmesi gündeme gelmiştir. Bu görevde muvaffakiyet gösterecek olan kişi ise Bahriye Mektebi müdürü olan İsmail Bey olarak görüldüğü için, Bahriye Meclisi'ne başkâtip olarak atanmıştır.¹⁹⁵

Bahriye Meclisi'nin görevlerini 1256/1841 senesine ait belgeden daha iyi anlamaktayız. Bu belgeye göre; Bahriye Meclisi tersaneye ait bütün eşya, malzeme gibi şeylerin satın alınmasından ve imalat işlerinden sorumlu olacaktı. Bu belgeyle beraber meclisin görevine dair maddeler, birkaç kıta mazbata ve Kaptan Paşa'nın da iki kıta tezkiresiyle Bab-ı Ali'ye gönderilmiş, padişaha buyurulmak için irsal kılınmıştı.¹⁹⁶

Bahriye meclisi üyeleri ve meclis, Kaptan Paşa'nın maiyeti altındaydı. Buradan bu teşkilatta en üst mevkiinin Kaptan Paşa'ya ait olduğu bilgisine ulaşmaktayız. Kaptan paşa, mecliste bulunan üyeleri görevden alabilir ya da onların görev yerlerine başka üyeleri getirebilirdi. Ancak elbette bunu yalnızca tavsiye niteliğinde yapması mümkündü. Tavsiye ettiği kişileri mazbata ile Kaptan Paşa, sadarete gönderiliyordu ve en son hükmü padişah veriyordu.¹⁹⁷

İlk kurulan mecliste sık sık azaların değiştiğine şahit olunmaktadır. Meclis kurulduktan bir yıl sonra Kaptan Paşa, mecliste birtakım düzenlemeler yaparak bazı azaları görevden almış, yerlerine başka azaların geçmesini uygun görmüştür. Kaptan Paşa, azaların değişmesi için şu yolu izlemiştir. Önce sadarete bazı azaların değişmesine dair isteğini bir takrir ile göndermiştir. Daha sonra sadaret, Kaptan Paşa'nın isteğini padişaha arz etmiştir ve bu istek kabul edilip irade-i seniyye çıkmıştır. Bu iradeye göre; Mirliya Edhem Paşa ve Hasan Paşa'nın bahriye meclisinde aza olarak kalmalarına, “*Mekteb-i Bahriye Ders Nazırı Halil Efendi, Riyale-i Hümayun Ragıp Bey ve Kalyon-ı Humayun Kaptanı Osman Kaptan'ın ve Bahriye Mütercimi Redhouse*”un da bu mecliste memuriyet görevine karar verilmiştir. Ayrıca bu belgeden öğrendiğimiz bir husus, bazı gemi kaptanlarının okuma ve yazma bilgisinin olmadığıdır. Bu sebeple eğer kaptan okuma yazma bilmiyorsa, gemi kaptanlarına üç sene içinde “*hat ve kiraatı*” yani okuma ve

¹⁹⁵ DTA, ŞUB, 2-8A.

¹⁹⁶ BOA, HAT, 1424/58242.

¹⁹⁷ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 141.

yazmayı öğrenme mülleti verilmiştir. Eğer başarısız olurlarsa buldukları rütbelerde kalacaklar, terfi edemeyecekleri de karara bağlanmıştır.¹⁹⁸

Ancak kurulan bu Bahriye Meclisi çok uzun soluklu olmamıştır. İslahat gerçekleştirilmeden kurulduktan bir yıl sonra meclis kapatılmıştır. Meclisin kapatılışına dair elimize bir belge geçmese de bu konu hakkında Ahmed Lütfi Efendi; teşkil olunan meclis-i meşveretlerden olan meclis, “*dâr’üş-şura darağacının önünden denize ilka olunan kereste pâresi gibi tayy u ilga ediliyordu.*” şeklinde bir ifade kullanmıştır. Bu meclisin neden uzun soluklu olmadığına bir neden ararsak, şöyle ki; bu mecliste alınan kararlar Meclis-i Vala’dan geçeceği için henüz bahriye alanına yönelik böyle bir meclisin gerekli olmadığı kanısına varılmış, bu sebepten meclisin çalışmalarına son verilmiştir. Bu meclisin gereksiz olduğu Kapudan Tahir Paşa’nın fikri ile ortaya çıkmıştır.¹⁹⁹

Bu meclis ilga edildikten sonra, meclisin yürüttüğü işler, tersane ve donanmanın maliyesiyle ilgilenen Tersane Müsteşarı’nın görevlerine devredildiği görülmektedir. Tersane Müsteşarının da Meclis-i Adıyye ismi verilen, gerektiğinde toplanan bir meclisi vardı. Ancak meclisin ilgasından sonra müsteşarlık, bahriyede yapılacak olan ıslahatların önünü açamamış olacak ki dört yıl sonra yeniden bahriye meclisinin kurulması kararlaştırılmıştır.²⁰⁰

5.1. DAİMİ BAHRIYE MECLİSİ’NİN KURULUŞU

İlga edilen Bahriye Meclisinden sonra, aksayan işler işler için tekrar meclisin kurulması gündeme gelmiştir. 1845 senesine gelindiğinde kurulan bu meclis, 1867 senesinde kurulan Bahriye Nezareti’nin bünyesinde alt meclis olarak varlığını sürdürmüştür.

İlk olarak 1845 senesinde yeniden Bahriye Meclisi’nin açılması ile beraber Kaptan Paşalık makamının kaldırılması da gündeme gelen bir konu olmuştur. Bu fikre göre Kaptan Paşalık makamı kaldırılıp yerine “*Bahriye Müşiri*” ismi verilen bir kişi getirtilerek

¹⁹⁸ Gencer, *Bahriye’de Yapılan İslahat Hareketleri*, s. 140.

¹⁹⁹ Ahmed Lütfü, *Târîh-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniyye*, c. 7 Matbaa-i Âmire, Dersaadet 1290, s. 19.; Gencer, *Bahriye’de Yapılan İslahat Hareketleri*, s. 141-142.

²⁰⁰ Gencer, *Bahriye’de Yapılan İslahat Hareketleri*, s. 142.

Tersane-i Amire için birkaç azadan oluşan bir meclis kurulması düşünülmüştür.²⁰¹ Bu düşünce ile bahriyede bulunan Kaptan Paşa ve Bahriye Reisi ikiliğine son verilerek görevlerin tek bir çatı altında toplanması amaçlanmış olabilir.

Daha sonra ise Kaptan Paşalık makamının kaldırılmasına yönelik olan görüş gerçekleştirilemeyerek rafa kaldırılmış, ardından 1845 senesinde Bahriye Meclisi yeniden kurulmuş, başkanı da Bahriye Meclisi Reisi olarak anılmıştır. Kaptan Paşalık makamının kaldırılması daha sonraki bir tarihe ertelenerek 1867 Bahriye Nezareti'nin kuruluşu ile gerçekleşmiştir.²⁰²

Yalnızca, meclisin kaldırılışı ile beraber yapılacak olan reform hareketlerinin sekteye uğradığını söyleyemeyiz zira XIX. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti hazinesinin giderleri, gelirlerinden daha fazlaydı. Yapılmak istenilen reform hareketleri bu nedenden dolayı da kısıtlıydı.

XIX. yüzyılda Osmanlı kara ordusunda birtakım düzenlemeler yapıldığı için hazinenin durumunun pek iyi halde olduğu söylenemezdi. Bu nedenle bahriye için kurulacak olan yeni meclis için de yeni bir gelir kaynağı lazımdı bu yüzden ilk olarak bu meclisin kurulması için gerekli olan miktarın nasıl karşılanacağı problemi ortaya çıktı. Bu problemin çözümü Bahriye Meclisi için ödenmesi gereken maaş tutarlarının Meclis-i Vâlâ'dan arta kalan maaşlarla ödenmesi düşünülerek gerçekleştirilmiştir. Problem çözüldükten sonra ordudaki gibi, Tersane için de “*Meclis-i Mahsus-ı Daimi*”nin yani daimi bir meclis kurulması kararlaştırılmıştır. Yine, ilk mecliste olduğu gibi bu meclisin de yeniden tesis edilme nedeni Osmanlı kara ordusu örnek alındığı için, orduya ait bir meclisin var olmasından dolayı gerçekleşmiştir. Ardından dönemin Kapudan Paşası Halil Paşa'nın azli gerçekleştirilerek yerine Tophane-i Âmire Müşîri aynı zamanda damat olarak da bilinen Mehmet Ali Paşa'nın Kaptan Paşalık görevine tayini gerçekleştirilmiştir.²⁰³

²⁰¹ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 316.

²⁰² Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 316.

²⁰³ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 148-149.

1845 senesinde Kaptan Paşa, mecliste kimlerin hangi görevi yapacağına karar verip bu kararını bir üst makama bildirmiştir. Kaptan Paşa'nın teklifinde şu kişiler bulunmaktadır.

Reis	Eski Liman Nazırı Ferik Edhem Paşa
Müftü	Hacı Ali Efendi
Aza	Miralay Ragıp Paşa
Aza	Ahmed Bey
Aza	Süleyman Bey
Kâtib-i Evvel	Zühdü Bey
Kâtib-i Sâni	Salih Efendi

204

Tablo 2. Daimi Bahriye Meclisi Üyeleri

Padişah, kendisine gönderilen yazıda adı geçen azaların görev yapmasında bir beis görmeyerek yalnızca müftülük görevine Hacı Ali Efendi yerine, Gümüşhaneli Esseyid Elhâc Ömer Hulusi Efendi'nin bulunmasının daha uygun olacağını ifade ederek onun tayin edilmesini bildirmiştir.²⁰⁵ Ancak Lütfi Bey'in aktardığına göre daha sonra Gerdankıran Ömer Efendi müftülük görevine atanmıştır.²⁰⁶

Teşkil edilen meclisin, hangi günlerde ne kadar sıklıkla toplandıklarına dair bir bilgi bulunmamaktadır. Meclisin toplandığı yerin Divanhane olmasına rağmen yalnızca,

²⁰⁴ BOA, A.MKT, 31/36.

²⁰⁵ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 154

²⁰⁶ Ahmed Lütfü, *Târîh-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniyye*, c. 8 Matbaa-i Âmire, Dersaadet 1290, s. 25.

karşımıza çıkan teşrifat kalemine ait bir davet belgesinde; bir pazar günü yapılacak olan meclis toplantısı için Mehmet Paşa ve Zühdü Paşa, Bab-ı Âli'ye davet edilmişlerdi.²⁰⁷ Böyle olmasında belki görevlilerin Bab-ı Âli'de işleri bulunmasından ya da meclise Bab-ı Âli'den birilerini çağırması olmaları olabilir.

Meclisin görevi yalnızca satın alma işleri ile ilgilenmek değildi. Kaptan Paşanın donanma ile sefere çıktığı vakitlerde, onun yerine bıraktığı işlere vekâlet etmeleri amacıyla Bahriye Meclisi ve Tersane-i Amire yöneticilerini görevlendirdiği de ayrıca bilinen önemli bir husustur.²⁰⁸ Burada, bahriye teşkilatında Kaptan Paşa'nın bulunmadığı zamanlar, onun yerine Bahriye Meclisi Reisinin işlere bakmasının, onun teşkilatta Kaptan Paşa'dan sonra önemli bir mevkiye olduğunu gözler önüne sermektedir.

Bahriye Meclisi'nde zaman geçtikçe işler oldukça yoğun bir hal almaya başlamıştır. Yoğunluk sebebiyle meclis, tek başına tüm işlerle ilgilenememeye başladığından bazı işlerin aksadığının farkına varılmıştır. Böyle durumlarda daha önce görüldüğü üzere eğer, bir meclis tek başına işlere yetemiyorsa, yanına bir başka meclis daha kurularak görevlerinin bazıları ona devredilirdi. Bahriye'de ise bu amaçla, Tensikat-ı Bahriye adında 1848 senesinde geçici Bahriye Meclisi kurulmuştur. Bu meclis, her cumartesi, pazar ve pazartesi günü toplanacaktı. Geçici Bahriye Meclisi'nde şu kişiler yer almaktaydı; “*Bahriye Meclisi Reisi, Bahriye ferîği, Bahriye Meclisi müftüsü, Kapudane-i Hümayun, Liman Reisi, Bahriye Meclisi Azası Miralay Mahmud Bey, Mahmudiye Süvarisi Ahmed Bey, Şerefsan Süvarisi Hacı Ali Bey, Suriye'de olan Ömer Bey, Muhasebeci Efendi, Mektupçu Bey ve Zühdü Efendi*” gibi kişilerden oluşacaktı.²⁰⁹ Bu görevde bulunan kişiler, burada görev yaptıkları için ekstradan maaş almayacaklardı.²¹⁰

Ancak kurulan yeni meclis, Bahriye Meclisi'nin yoğunluğunun azalmasının önüne geçememiş, yoğunlukta işlerini sürdürmeye devam eden meclise başka bir çözüm yolu bulmak amacıyla 1858 yılında iki meclis daha eklemiştir. Eklenen meclislere İnşaiye ve Liman Meclisi adı verilmiştir.²¹¹ Liman Meclisi, içinde bir reis, beş aza, müftü ve Şirket-

²⁰⁷ BOA, A.TŞF, 16/94.

²⁰⁸ BOA, A. MKT. NZD., 7/96.

²⁰⁹ BOA, İ.MSM., 17/380, No:1

²¹⁰ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 200.

²¹¹ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 202-203.

i Hayriyye tüccarlarını barındıran bir meclis olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu meclis 1864 senesinde kaldırılarak yerine Ticaret-i Bahriye Meclisi teşkil edilmiştir. Ardından, liman işlerinin gittikçe artmasını gören Kaptan Paşa, bu meclisin lağvedilerek yerine yeniden Liman Meclisi'nin kurulması gerektiği tavsiyesini sunmuş ve meclis yeniden kurulmuştur. Bir reis, iki miralay baş-mimar, kaymakam baş-mimar ve kalafatçı başından oluşan İnşaiye Meclisi'nin görevi ise, gemilerin inşası, tamiri gibi konular hakkında karar almak, bu işlerle ilgilenmek olmuştur. Meclis teşkil edilmeden evvel tersanede gemi tamirlerini belirleyen görevliler baş mimarlardı. Ancak kurulan İnşaiye Meclisi ile beraber yük yalnızca baş-mimarların omuzunda olmayacaktı. Ayrıca bu meclisler Bahriye Meclisi'nin alt kolu olma özellikleri taşıdıkları için, tek başlarına karar verme yetkisi bulunmamakla beraber her yaptıkları işi Bahriye Meclisi'ne danışmak zorundaydılar.²¹²Yalnızca bu meclis değil, tersane bünyesinde bulunan her meclis Bahriye Meclisi'ne bağlıydı.

Bahsedilen meclisler, Bahriye Meclisi'nin yoğunluğunun azalmasına zaman zaman yardımcı olsalar da tam olarak bir çözüm yolu sunmamışlardır. Yeniden artan iş yüküyle beraber Bahriye Meclisi, bu duruma hem bir çözüm yolu bulmak amacıyla hem de işlerini daha organize bir şekilde ele almak amacıyla kendi içinde barındırdığı kalem sayısını arttırma yoluna gitmiştir. Bahriye Meclisi Kalem Odası ile ilgili 1854 senesine ait edindiğimiz belgeye göre; burada müstahdem olarak görev yapan efendilerin memuriyetlerini hem iyi yaptıkları için hem de aldıkları maaş düşük olduğu için, maaşlarına zam yapılması kararlaştırılmıştır. Buna göre maaşlarına altı yüz yirmi altı buçuk guruş zam yapılması uygun görülmüştür.²¹³

1856 senesinde meclisin bünyesine “*Meclis-i Bahriyye Mümeyyizliği*” kalemi eklenmiştir. Bu kalem, kâtipleri kontrol etmekle yükümlüydü. Ardından ikinci olarak “*Bahriyye Mübâyaat Mümeyyizliği*” kalemi oluşturulmuştur. Bu kalem ise satın alma işleri ile ilgilenerken yazışmaların kontrolünü yapardı. 1864 senesinde ise mecliste bir takım düzenlemeler yapılarak Bahriye Kısmı, Nizam Kısmı ve Levazım kısmı olmak üzere Meclis-i Bahriyye kalemi üç kola ayrılmıştır.²¹⁴ Ardından 1867'de Bahriye

²¹² Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 203-205

²¹³ BOA, İ.DH., 307/195519.

²¹⁴ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 207-208

Nezareti'nin teşkiliyle beraber, Bahriye Meclisi Nezaret'in bir alt kolu olarak varlığını sürdürmüş ve yeni kalemler eklenmiştir.²¹⁵

5.2. İŞLEYİŞ MEKANİZMASI

Bahriye Meclisi tek başına karar verme yetkisinden yoksundu. Bahriye Meclisi, bir karar aldıktan sonra ilk önce alınan karar, Kaptan Paşa tarafından incelenir ardından mazbata Sadaret'e iletilirdi. Sadarete gelen tüm evraklar inceledikten sonra, Meclis-i Vâlâ'ya gönderilirdi. Meclis-i Vâlâ'ya gelen evraklar meclis tarafından incelendikten sonra onay²¹⁶ ya da ret verilirdi. Onay verildiği takdirde evraklar padişaha iletilir ve irade-i seniyye çıkardı. Eğer gönderilen mazbatalarda anlaşılmayan, açık olmayan bir husus varsa, Meclis-i Vâlâ konunun daha açık bir biçimde ele alınması için anlaşılmayan hususlar hakkında sorular hazırlar, hazırladığı sorularla beraber tüm evrakları Sadaret'e tekrar geri gönderir, Sadarete kendisine iletilen bu belgeleri Kaptan Paşa'ya gönderirdi. Kaptan Paşa da meclisi yeniden toplayarak anlaşılmayan hususların açıklanmasını meclisten talep ederdi. Eğer Meclis-i Vâlâ, verilen cevaplardan tatmin olursa, Sadaret'e mazbataların kabul edildiğini bildirdi. Sadaret, tüm mazbataları Sadrazam'ın başkanlığında toplanan Meclis-i Mahsus'da görüşmeler tamamlandıktan sonra Padişah'a arz ederdi ve böylece irade-i seniyye çıkarılırdı.²¹⁷ Bazı durumlarda Meclis-i Vâlâ, kendine gönderilen mazbataları Meclis-i Hass-ı Vükelâ²¹⁸'ya iletirdi. Bunu yapmasının nedeni de kendisine gelen mazbatanın konusu gereği, diğer mecliste görüşülmesinin daha uygun olmasıdır.²¹⁹ Meclis-i Hass-ı Vükelâ'nın üyeleri arasında Kaptan Paşa'da bulunmaktaydı. Bazen Kaptan Paşa bu mecliste, bahriyeyle ilgili bir karar geçtiğinde bu konuyu ya kendisi bildirir ya da bir başkası vasıtasıyla gündeme getirtirdi. Örnek vermek gerekirse, üç adet harp gemisinin alınmasından vazgeçilerek bunun yerine Londra'da

²¹⁵ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 329.

²¹⁶ Hem Meclis-i Vâlâ hem de Meclis-i Tanzimatta gündeme gelen konular ardından Meclis-i Âli-i Umumi'de görüşülmekteydi. Her üç mecliste de bir kararın onaylanabilmesi için oyçokluğuna ihtiyaç vardı. Meclis-i Vâlâ'da karar alınabilmesi için üyelerin üçte ikisinin bulunması gerekiyordu. Eğer bir üye kararı kabul etmediyse karar mazbatasında mührü bulunmayacaktı. Detaylı bilgi için bkz; Seyitdanlioğlu, *a.g.e.*, s. 101.

²¹⁷ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 161-162.

²¹⁸ Meclis-i Mahsus olarak da bilinen meclis, Sadrazam'ın başkanlığında toplanırdı. Bu meclis, en yüksek yasama ve yürütme organıydı. Bkz; Ali Akyıldız, *Osmanlı Merkez Bürokrasisi*, s. 215.

²¹⁹ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 162.

bulunan Londra Sefiri Ali Bey aracılığı ile yalnızca bir adet vapur satın alınıp aynı zamanda kurulacak olan demir fabrikası ile ilgili mezkur mecliste müzakereler yapılmıştır. Meclis-i Vâlâ tarafından bu meclise gönderilen mazbatanın konusu ise deniz askerleri için bir düzenleme getirilmesidir. Sadarete iletilen bu konu, sadaret vasıtasıyla Meclis-i Hass-ı Vükela'da görüşülmüştür.²²⁰ Böyle olmasının nedeni, Meclis-i Vükela nizamnamelerin yürürlüğe girmesinde etkin bir rol oynayan meclisti. Onun için yapılacak olan düzenleme için oluşturulan nizamname buraya gönderilmiştir.

Yukarıda bahsedildiği üzere, Bahriye Meclisi'nin tek başına karar verme yetkisi olmadığı için mazbatalar, bu kanallar vasıtasıyla en son karar merci olarak padişaha iletilmekteydi. Padişahın onayıyla beraber irade-i seniyye çıkararak mazbata yürürlüğe girmiş oluyordu. Ancak tüm bu karar verme mekanizması, bürokratik manada bazı kararların yavaş alınmasına ya da alınan kararların uygulanmaya koyulmasının zamanında gerçekleşmemesine neden oluyordu.²²¹

5.3. ÜYELER VE MAAŞLARI

1840 senesinde kurulan Bahriye Meclisi, bir reis, altı aza, bir kâtip, bir müftü ve bir mukayyitten oluşmaktaydı. Meclis'e reis olarak Liman Reisi İbrahim Bey atanmıştı. Müftü ise Mekteb-i Maarif-i Adliye Hocası Tevhid Efendi. Azalar ise sırasıyla Mekteb-i Bahriye Nazırı İbrahim Paşa, Riştehane Memuru Hasan Bey, Osman Hoca, Ömer Hoca, Yusuf Hoca ve Mahmud Hoca olarak belirlenmişlerdir. Kitabet makamına Salih Efendi ve Hasan Hoca'da Mukayyitliğe atanmıştır.²²² Ancak bu meclis teşkil edildiği tarihten lağvedilişine kadar birçok aza değiştirmiştir.²²³ 1841 senesinde, meclis kurulduktan yaklaşık bir sene sonra işlerin iyice yoğun olmasından ötürü, yeni kâtip ve memurların mezkûr meclise tayin edilmesi düşünülmüştür. Buna göre, Bahriye Mektebi müdürü olan hoca Divan-ı Hümayun'dan İsmail Bey bu işlerde çok yetenekli olduğu için iki bin beş yüz guruş maaş ile mezkur meclise baş katip olarak atanmıştır. Mukayyitlik görevinde

²²⁰ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri.*, s. 163.

²²¹ Dilara Dal, *The Modernization of the Ottoman Navy During The Reign Of Sultan Abdülaziz (1861-1876)*, University of Birmingham, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2015, s. 43.

²²² DTA, ŞUB, 2-3A.

²²³ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri.*, s. 141

bulunan Hasan Efendi'nin iki yüz elli guruş maaşına beş yüz guruş daha artış yapılarak yedi yüz elli guruş maaşı olmuştur. İşlerin yoğunlaşmasından ötürü iki kişi de meclise memur olarak alıncaktı bunların her birinin maaşı ise iki yüz elli guruş olarak belirlenmiştir. Tüm bu maaşlar, tersane hazinesinden her ay düzenli olarak ödenecekti.²²⁴

1841 senesinde lağvedilen Bahriye Meclisi, işlerin yoğunlaşması hasebiyle 1845 senesinde meclis yeniden kurulmuştur. Bir reis, bir müftü, üç aza ve iki kâtipten oluşan meclisin üyeleri şu şekildeydi. “*Reis Eski Liman Nazırı Ferik Edhem Paşa, Müftü Hacı Ali Efendi, azalar sırasıyla Miralay Ragıp Paşa, Ahmed Bey ve Süleyman Bey. Kâtipler ise Zühdü Bey Kâtib-i Evvel, Salih Efendi ise Kâtib-i Sâni*”²²⁵ olarak tayin edilmiştir.

Aldıkları maaşlar ise şu şekildeydi. “*Reis Ferik Edhem Paşa on beş bin guruş, Müftü Hacı Ali Efendi bin iki yüz guruş. Sırasıyla azalar Liva Ragıp Paşa yedi bin beş yüz guruş, Miralay Ahmed Bey bin sekiz yüz guruş, Miralay Süleyman Bey bin sekiz yüz guruş Kaymakam İzzet Bey bin üç yüz elli guruş. Katib-i Evvel Zühdü Bey iki bin guruş, Katib-i Sani Salih Efendi bin beş yüz guruş*”²²⁶ maaşla bu makamlara tayin olunmuşlardır.

Kurulan İlk Bahriye Meclisi'ne dair maaşlarına ulaşabildiğimiz kişilerin sayısı kısıtlıdır. Bunun bir nedeni de bu kişilerin var olan görevlerinin maaşlarını aldıkları için, üyelik için ekstra maaş tayin edilmemiş olabilir.²²⁷ Hem ilk kurulan hem de ikinci kurulan Bahriye Meclisi'nin üyelerinin maaşları Tersane Hazinesi'nden ödenmiştir.

5.4. DİĞER MECLİSLERLE OLAN İLİŞKİSİ

Bahriye Meclisi'nin en çok ilişki içinde olduğu meclis, Meclisi-i Vâlâ'dır. Ardından, Meclis-i Vükela'dır. Yukarıda da belirttiğimiz üzere, mecliste çıkan mazbata, bir üst kurum olarak Meclis-i Vâlâ'ya iletilmekteydi. Meclis-i Vâlâ oldukça titiz bir şekilde bu mazbatayı inceler, inceledikten sonra ya onay verir ya da reddederdi. Onay verildiği

²²⁴ DTA, ŞUB,2-8A.

²²⁵ BOA, A.MKT, 31/36.

²²⁶ BOA, İ.MSM., 16/347, No: 7.

²²⁷ Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri*, s. 152. Ayrıca bkz; Meclis-i Vâlâ'nın teşkiliyle beraber hazineye yük olunmaması için üyelerin bu meclisten ekstra maaş almadığı görülmüştür. Seyitdanlıoğlu, *a.g.e.*, s. 87.

takdirde bir üst kurum olan Sadaret'e iletilir burada padişaha sunulurdu. Meclis-i Vâlâ'nın padişahla oldukça iyi ilişkileri bulunduğu için Meclis-i Vâlâ'dan çıkan kararların padişah tarafından onaylandığını görmekteyiz.²²⁸ Bahriye Meclisi'nin zamanla yoğunlukları arttığı için kendi iç bünyesinde başka meclisler de teşkil olmuştur. Liman Meclisi ve Ticaret-i Bahriye Meclisi gibi meclisler, Bahriye Meclisi'nin yükünü hafifletmek maksadıyla kurulmuşlardır.

Örneğin 1856 senesine ait bir belgede; Liman meclisinde görev yapan bazı azaların ihracı sebebiyle, yerlerine yeni azalar tayin edilmesi gündeme gelmiştir. Bu karar Bahriye Meclisi'nde tasdik olunduktan sonra padişaha sunulmuştur.²²⁹ Liman Meclisi'nin reisi, Hobart Paşa olarak da bilinen, Osmanlı bahriyesinde istihdam ettirilen İngiliz Paşasıdır. Altı yıl kadar hizmet veren bu meclis, 1864 senesinde ilga edilmiş, yerine Ticaret-i Bahriye Meclis-i kurulmuştur. Bu mecliste, Bahriye Meclisi'nin idaresi altında bir meclisti. Aradan birkaç yıl geçtikten sonra mezkur meclisin işlere tek başına yetemediğinin farkına varılmış ve Liman Meclis'i yeniden teşkil edilmiştir. Riyasetine Bahriye Meclisi Edhem Paşa atanmış, Edhem Paşa'dan boş kalan rütbeye de Bahriye Meclisi azası Mustafa Paşa atanmıştır.²³⁰

Bahriye Meclisi'nin idaresi altında olan bir diğer mecliste, İnşaiye Meclisidir. Mezkur meclis, Bahriye Meclisi'ne gemi inşaat işleri konusunda yardımcı olması için teşkil edilmiştir. Reis, mimarlar ve kalafatçıdan oluşan bu mecliste alınan kararlar, Bahriye Meclisi'nde tasdik ediliyordu.²³¹

Bahriye Meclisi'ne yardımcı olan onun maiyetinde olan meclislerin her biri kendi içinde karar aldıktan sonra tasdik amacıyla Bahriye Meclisi'ne gönderiyorlardı ve orada verilen karara göre, üst mercilere iletilerek kabul edildiği takdirde irade-i seniyye çıkıyordu.

Protokol bakımından meclisin yerine baktığımız takdirde, bazı yapılan bayramlaşma törenlerinde meclis reisinin ismine rastlayamadık.²³² Ancak bazı merasimlerde ise

²²⁸ Seyitdanlıoğlu, *a.g.e.*, s. 129.; Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri.*, s. 162.

²²⁹ BOA, İ.DH., 368/24385.

²³⁰ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 204-205.

²³¹ Gencer, s. 205.

²³² BOA, A.TŞF.,33/36.

Bahriye Meclisi Reisi'nin ismi Kaptan Paşa'dan sonra gelmekteydi.²³³ Zaten meclis içindeki hiyerarşide de Kaptan Paşa'nın deniz kuvvetlerinin başında olduğu için her zaman Bahriye Meclisi Reisi'nin üstünde olduğunu görmekteyiz.

²³³ BOA, İ.DH., 1287/101303. / BOA, İ.DH., 1289/101424.

6. BÖLÜM: BAHRIYE MECLİSİ'NDE GÖRÜŞÜLEN KONULAR

Meclis'in hangi görevleri üstlendiğini anlayabilmemiz için öncelikle bu mecliste hangi kararların alındığını incelememiz daha doğru olacaktır. Bu nedenle bu bölüm, mecliste alınan bazı kararlara ayrılmıştır.

6.1. GÖRÜŞÜLEN KONULAR

6.1.1. Bürokratik İşler

XIX. yüzyılda yeni kurumların artış göstermesi, birtakım sorunları da beraberinde getirmiştir. Özellikle bazı kuralların, görevlerin tam olarak belirlenememesinden hem de yeni kurumların artış gösteren sayısından dolayı sahip olunan yoğunluk, bazı işlerin yapılması gereken vakitten sonra tamamlanmasına sebebiyet veriyordu. Bu nedenle 1846 senesine gelindiğinde, bazı belgelerde yazılmayı unutulmuş ve belgelerde eksik olan mühür imza gibi yazılardan dolayı bazı karmaşalar ortaya çıkmıştır. Çıkan eksikliklerin karmaşaya sebebiyet verip işlerin aksamasına sebep olduğunun farkına varılmıştır. Dikkat edildiği üzere kimi belgelerde tarih, mühür veya imza gibi önemli yazıların eksik olduğu görülmüş, bu durumun bürokrasinin oldukça yavaşlatmasına sebep olduğu anlaşılmıştır. Özellikle geçmişe dönük bir belgeye tekrar bakılmak istenildiğinde, belgede eğer tarih bulunmuyorsa, işler daha da karışık bir hal alıyordu. Bu nedenle 1846 senesinde Meclis-i Vâlâ tüm resmî ve gayri resmî yazışmalara tarih atılmasını zorunlu hale getirmiştir.²³⁴ Bu sebeple Kaptan Paşa'ya da Bahriye Meclisi'nde de bu kurala riayet edilmesine dair bir belge gönderilmiştir.²³⁵

Evrak sayısının artmasından dolayı ortaya çıkan çok fazla sayıdaki kâğıt trafiği, biriken evraklar bürokraside yavaşlamaya neden oluyordu. Bir diğer yavaşlamaya neden olan şey belgelerdeki gereksiz uzunluklardaki elkabların yer almasıydı. Elcablar çok uzun olduğu için belgenin kime ait olduğunu okuyup anlamak için fazladan zaman gerekiyordu. Bu nedenle Meclis-i Vala tarafından uzun elkabların kaldırılması ve belgelerin bir düzen

²³⁴ Akyıldız, *a.g.e.*, s. 69.

²³⁵ DTA, ŞUB, 5-13A.

dâhilinde oluşturulmasına karar verilmiştir.²³⁶ Bu nedenle Bahriye Meclisi'nde de öncelikle, bir belge kime gönderiliyorsa ona göre bir elkab oluşturulması gündeme gelmiş, belge yazıldıktan sonra içine konulan mektubun üstüne, belge kime gidecekse elkabın ve o zatın isminin yazılması gerektiği kararlaştırılmıştır.²³⁷ Böylece evrakların karışmadan ve zaman kaybına yol açmadan gerekli kurumlara gönderilmesi sağlanmaya çalışılmıştır.

İşlerin yavaşlamasını engellemek için atılan bir diğer adım da memurların işe saatinde gelmeleri, vazifelerinin başında bulunmaları ve işten geç çıkmalarının önüne geçmektir. Memurların işe gelme saati dört olarak belirlenirken işten çıkmaları da akşamüzeri saat on²³⁸ olarak belirlenmiştir.²³⁹ Bu nedenle işlerin aksamasına engel olmamak için İdare-i Mahsusa Vapur İşletme Dairesi, memurların zamanında işe gidip gelmelerini sağlamak amacıyla vapurların hareket saatinde memurlara kolaylık olması için, onların iş giriş çıkış saatlerine yönelik düzenleme yapmıştır.²⁴⁰ Ancak karşımıza dönem dönem mesai saatlerinde değişiklik yapıldığı çıkmaktadır. Örneğin Ramazan ayında yapılan düzenlemeye göre mesai saati altıda başlayacak ve çıkış saatinde bir düzenleme yapılmayarak akşam saat ona kadar çalışacaklardı.²⁴¹ Ancak yine de işlerin aksamaması için bu mesai saatlerine yönelik vapurlarda düzenlemelere gitmiş olmaları da muhtemeldir.

²³⁶ Akyıldız, *a.g.e.*, s. 71.

²³⁷ DTA, ŞUB 5,-21A.

²³⁸ Bu belirtilen saatlerin alaturka saat sistemi olduğunu belirtmekte fayda vardır. Bu saat sisteminde güneşin batış saati 12.00 olarak kabul edilirken bu saatten sonra yeni bir gün başlamış olurdu. Bu saate göre mesai başlama saati genelde sabah ezanından bir veyahut iki saat sonrası olup mesainin bitimi ise yeni güneş doğmadan bir ya da iki saat öncesiydi. Osmanlı İmparatorluğu'nda alafranga saatin kullanımı ise 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren yaygınlaşmaya başlamıştır. Bkz; Ahmet Yüksel, "Osmanlı Devlet Dairelerinde Mesai Kavramı ve Uygulamaları", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, S. 16/1, 2014, s. 28.

²³⁹ DTA, ŞUB 5,-25A.

²⁴⁰ Ahmet Yüksel, *a.g.m.*, s. 34.

²⁴¹ DTA, ŞUB, 5,-42B.

6.1.2. Bahriye Nizamnamesi ve Kanunnameler

Mecliste görüşülen en önemli konulardan birisi de hiç şüphesiz bir Bahriye Nizamnamesi yapılması gerektiğidir. Bilindiği üzere nizamnameler hem düzen ve tesisi sağlarken hem de konulan bazı kurallar neticesinde işleyişin nasıl olması gerektiği hususunda önemli kaideleri ortaya koymaktadır. Bahriye nizamnamesi, meclis kurulduktan beş yıl sonra yani 1849 senesinde yüz altmış yedi maddeden oluşturulmuş ve bir üst merci olarak onay için Meclis-i Vâlâ-yı Âhkâm-ı Âdliye'ye gönderilmiştir.²⁴² Meclis-i Vala tarafından onaylanan Nizamname, irade-i seniyyenin çıkmasıyla beraber aynı yıl yürürlüğe girmiştir. Bazı konular, nizamnamede yer alsa da bazı askerlerin buna riayet etmediği anlaşıl原因 olarak mecliste yeniden gündeme gelmiştir. Bunlardan birisi bahriyede bulunan askerlerin resmi kurallara uyması ve alt-üst ilişkilerine dikkat etmesi için bir kıt'a tezkire hazırlanması olmuştur.²⁴³ Bu kural şu şekildedir, karşıda bulunan kişi üst rütbeye sahip olsa bile, karşısındaki kişinin saygı göstermek amacıyla eteği öpülmeyecek ve odada, kişinin önünde yerlere kapanmayacaktır.²⁴⁴ Yeni kurulan kurumlarla beraber, eski geride bırakılarak, uyulması gereken yeni kurallar da gündeme geliyordu.

1849 senesinde oluşturulan Bahriye Nizamnamesi, her ne kadar yüz altmış yedi maddeden oluşsa da bütün bahriye ve tersaneyi ilgilendiren konuları içinde barındırması elbette mümkün olmamıştır. Bu nedenle, eksiklikler belirlendikçe o konular hakkında bazı kanunnameler ve talimnameler çıkarılmıştır. İlk olarak 1849 senesinde otuz üç maddelik “*Bahriye Topçuları Talimatnamesi*” çıkarılmıştır. İçeriğinde, nasıl top talimi yapılacağı, hangi topların hangi aletlerle kullanılması gerektiği gibi konular yer almaktadır. Hazırlanan Talimname, Bahriye Meclisi'nde görüşülüp onaylandıktan sonra Kaptan Paşa'ya sunulup ardından Meclis-i Vâlâ'da görüşüldükten sonra padişaha arz edilerek, irade ile yürürlüğe girmiştir. Ardından 1850 senesinde “*Limanlar Talimatnamesi*” ve “*Çarkçı, Ateşçi ve Kömürcüler Talimatnamesi*” çıkarılmıştır. Bazen, yaşanan eksiklikler neticesinde de yeni kanunların çıkarılması lazım gelmiştir. Örneğin 1850 senesinde vuku bulan bir suç olayı neticesinde, bahriyede Ceza Kanunnamesinin bulunmadığı ortaya çıkmıştır. Bu nedenle suçluya bir ceza vermek oldukça zor olmuştur.

²⁴² DTA, ŞUB, 5-79A.

²⁴³ DTA, ŞUB, 5- 15A

²⁴⁴ DKK, ŞUB, 5-15A

Kaptan Paşa tekrar aynı durumun yaşanmasını engellemek için Bahriye Meclisi'ne Ceza Kanunnamesini hazırlatmıştır.²⁴⁵

1849 senesinde Dâr-ı Şurâ-yı Askeriye tarafından askerler için bir takım yeni düzenlemeler getirilmiştir. Oluşturulan maddelerin, Bahriye Meclisine 'de gönderilmesi ve bu maddelerin meclis tarafından bilinmesi gerektiği, çünkü Bahriye askerlerinin de bu kurallara tabi tutulması gerektiği bildirilmiştir.²⁴⁶ Ancak bazı durumlarda ordunun kanunları direkt olarak bahriyeye alınmamış, bahriye askerlerine uyarlanmaya çalışılmıştır.

6.1.3. Mali İşler

Meclis, açılırken de gündeme gelen masrafların nasıl karşılanacağı konusu, meclis açıldıktan sonra da mecliste gündeme gelmeye devam eden bir konu olmuştur. Tersane-i Amire'ye verilecek olan ödenek için bir an evvel çözüm yolu bulunması gerekmektedir. Çünkü hazinenin, masraflardan dolayı tedarik edebileceği şeyler kısıtlıydı. Bu da yapılacak olan reformların önünün kesilmesine sebebiyet vermekteydi. Ayrıca bir senede ortaya çıkan masraf, gelire kıyaslandığında bütçe açığı bulunmaktaydı. Bu nedenle zor bir durum ortaya çıkıyordu. Bu durumu ortadan kaldırmak için bahriye masraflarına bir düzenleme getirmek gerekiyordu. Özellikle tersanenin gün be gün artan masrafları için bunu yapmak zaruriydi.²⁴⁷

1845 senesinde Sultan Abdülmecid, tersaneyi ziyaret etmiş ve bu ziyaretinde, gemilerin birçoğunun bakıma ihtiyacı olduğunu fark edip bu konuyu derhal Kaptan-ı Derya'ya iletmiştir. O dönemde Kaptan-ı Deryalık mevkiisinde bulunan Mehmet Ali Paşa, bu konuyu derhal Bahriye Meclisi'ne taşıyarak, hemen durum tespiti yapılmasını istemiştir. Bu konuyla ilgilenen baş mimar, bir defter hazırlamış, hazırlamış olduğu defterde hangi gemilerin tamire ihtiyacı olduğunu, tamirleri için ne kadar masraf tutacağı gibi konuları yazarak Bahriye Meclisi'ne sunmuştur. Ortaya çıkan durum oldukça külfetliydi. Tamire muhtaç olan, aralarında üç anbarlı kalyon, firkateyn, korvet ve uskuna gibi gemi türlerinin

²⁴⁵ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 246-248.

²⁴⁶ DTA, ŞUB, 15-72A.

²⁴⁷ DTA, ŞUB, 5-31A.

bulunduğu, on dokuz adet gemi bulunmaktaydı. Toplam on dokuz geminin masrafı için 45.781.690 kuruşa ihtiyaç vardı. Ancak Tersane Hazinesi'nin bu denli masrafı kaldırarak gücü yoktu.²⁴⁸

Hazinenin gelir ve giderlerine baktığımızda, tersanenin aylık geliri yaklaşık 4960 kese iken gideri 8598 kese idi. Bu nedenle her ay yaklaşık olarak 3638 kese açık ortaya çıkmaktaydı. Ancak Sultan Abdülmecid'in de gördüğü üzere tersanede bulunan, tamire ihtiyaç duyan gemilerin tamirinin yapılması gerekiyordu aksi halde gemiler kaderlerine terk edilerek çürümeye bırakılacaktı. Kaptan Paşa durumu özetleyip, tersanenin kendi başına bu kadar yüklü bir miktardaki masrafı karşılayamayacağını Meclis-i Vâlâ'ya iletmiştir. Meclis-i Vâlâ'da bunun üzerine Trabzon ve Bağdat'tan gelen gelirlerin bir kısmını Tersane Hazinesine yönlendirmiş, ayrıca her ay bin guruşun da tersane hazinesine aktarılması kararını almıştır.²⁴⁹

1848 senesine gelindiğinde ise Tersaneye ait giderler 101.629 bin guruş iken gelirleri 79.720 bin guruştur.²⁵⁰ Hazinede 21.909 bin guruş açık bulunmaktaydı. Her ne kadar tersanede bu denli açık bulunsa da, yapılması gereken işler vardı ve bunlar için para lazımdı. Aynı sene, tersanede işler çoğaldığından mevcut olan amele sayısı az gelmekteydi, bu nedenle yapılacak olan işler çalışacak kişilerin sayısının azalmasından dolayı daha fazla zaman alacaktı. Bahriye Meclisi bu konuda kapsamlı bir çalışma gerçekleştirerek iki bin yüz yetmiş beş ameleye ihtiyaç duyulduğunu tespit etmiştir. Bu nedenle amelelerin alınması için hazine, borçlanma yoluna gitmiştir. Ancak hazine neredeyse her sene borçlanma yoluna gittiği için 1851 yılında Tersane Hazinesi için bir düzenleme yapılması gerektiğiyle ilgili karar alınmış, bu görev Bahriye Muhasebecisine verilerek onun bu konu hakkında çalışma yapması istenmiştir. 1841 senesinden 1851 senesine kadar yaptığı tespit çalışmasında muhasebeci, elli üç bin dört yüz altmış sekiz kese üç yüz otuz buçuk kese tersanenin borcu olduğu tespit edilmiştir. Bu borcun bir kısmı tersaneye ait olan gelirlere kapatılmaya çalışılmıştır. Mevcut borç, 1852 senesine geldiğinde yirmi bir bin yedi yüz on keseye kadar düşmüştür. Aynı sene Kaptan Paşa, var

²⁴⁸ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 167-171., Ayrıca bkz; Tanzimatla beraber artan hazine giderleri, İkinci, *a.g.e.*, s. 47.

²⁴⁹ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 173-175.

²⁵⁰ Gencer, s. 226

olan borcun nasıl kapatılacağına dair bir tezkire hazırlamıştır. Kaptan Paşa tezkiresinde; borcun çok fazla olmadığını belirterek, Tersane'nin on sekiz bin keseye ihtiyaç duyduğunu, geri kalan üç bin kesenin de Maliye Hazinesi'nin göndereceği tahsisattan karşılanacağını söylemiştir, padişahta bu fikri kabul eder ancak Kırım Harbi'nin ortaya çıkmasıyla devlet mali yönden oldukça zor bir duruma girer.²⁵¹ Özellikle bu harple beraber tersane ıslahatları durma noktasına gelirken, donanmanın yakılmasıyla beraber işler daha da kötü bir hal alır.

Bahriye Meclisi yalnızca tersane ve donanma ile ilgili işlerle ilgilenmiyordu. Aynı zamanda Bahriye Mektebi'nde ortaya çıkan eksiklikler, öğrencilerin kırtasiye eksikleri, bahriye mektebine konulacak dersler, hocaların tayini, İngiltere'den ya da Fransa'dan gelen hocalar için kaç gürüş maaş uygun görüleceği mecliste karara bağlanan mali konuları oluşturuyordu.

6.1.4. Malzeme Temini

Meclis için tersanede bulunan gemilerin tamirâtı ve inşası için malzeme temini oldukça önem verilen bir konuydu. Donanmada hizmet veren bazı gemiler, artık eskidiği için tamirat gereksinimleri ortaya çıkmıştır. Meclis tarafından yapılan tespitlere göre tamir için gerekli malzeme keresteydi.²⁵² Aynı zamanda gemiler için en önemli malzemelerden birisi kereste olduğu için, kereste²⁵³ kaçakçılığı gibi konulara ekstra dikkat edilmesi gerektiği de mecliste konuşulan bir konu olmuştur.²⁵⁴ Meclis, yalnızca İstanbul'dan değil, aynı zamanda taşradan da sorumluydu. Buna göre 1845 senesinde meclis tarafından inşa edilecek kalyonlara nereden kereste temin edileceğine dair bir çalışma yapılmıştır. Bu çalışmanın yapılma nedeni, tersane uzun zamandır Ahu Dağı'nı kereste kaynağı olarak kullanmaktaydı ancak talebin artmasına paralel olarak bu dağın kaynakları tükenmek üzereydi. Bu nedenle tersane, kendisine başka bir kaynak bulmak

²⁵¹ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 228-229.

²⁵² DTA, ŞUB, 5-7A

²⁵³ Kereste, yelkenli gemiler için olmazsa olmaz bir parçaydı. Yalnızca yelkenli gemiler için değil, buharlı gemilerde 19. Yy'ın yarısına kadar ahşap kaplama oldukları için buharlı gemiler için de çok önemli bir malzemeydi. Tersane için temin edilecek kerestenin denize kıyısı olan yerlerden alınması bir kuraldı. Muhtemelen bu kural, ulaşım için kolaylık sağlaması için getirilmiştir. Kereste için genellikle kullanılan ağaçlar, meşe ve gürgendi. Ayrıntılı bilgi için bkz; Levent Düzcü, *a.g.e.*, s. 314-342.

²⁵⁴ DTA, ŞUB, 5-20A

zorundaydı.²⁵⁵ Bahriye Meclisi'nin yaptırdığı çalışma sonucunda Eskişehir Kazasındaki Somdöken Dağı'ndan kereste ihtiyacının karşılanabileceği ortaya çıkmıştır.²⁵⁶

Kereste, yalnızca gemi yapımı değil aynı zamanda gemilerin tamiratında sıklıkla kullanılan bir malzemedir. Bu nedenle fiyat belirlenmesi oldukça mühim bir mesele olduğu için mecliste görüşülen bir diğer konu olmuştur. Belgelerden anlaşıldığı kadarıyla her yörenin kereste fiyatı kendine özgüydü. Örnek teşkil etmesi maksadı ile Bahriye Meclisi'nde Selanik ve çevresindeki kereste fiyatı belirlenmiştir. Burada fiyatı belirleyen asıl husus, kereste türüdür.²⁵⁷ Örnek vermek gerekirse, Selanik'te 1848 yılında bazı tür kerestelerin birim fiyatları; omurga kalyon 400 guruş, astar omurga kalyon 200 guruş, pare-i bodoslama-i ser kalyon 70 guruş, lata-i kebir meşe kalyon 225 guruş, koğuş meşe-i kalyon 165 guruş, yalı kütüğü 300 guruş, iskarmoz-ı kalyon 75 guruştur.²⁵⁸

Yalnızca kereste değil, bakır da meclisin önem verdiği konulardan birisi olmuştur. Bakır, gemiler için oldukça önemli bir maddedir. Bakırın en önemli özelliği geminin çürümesini engelleyen süreyi uzatıyordu buna paralel olarak, gemiler daha uzun süre donanmada kullanılabilirdi. Ancak bakır, oldukça pahalı ve temin açısından da sıkıntılı bir maddeydi çünkü her yerde bulunamıyordu. Ayrıca insan sağlığı üzerinde olumsuz etkileri bulunmaktaydı. İnsan derisiyle temas ettiğinde deriyi çürütebiliyordu. Ancak yine de, gemileri bakır ile kaplamak gemilerin ömrünü uzatıp daha fazla süre hizmet göstermelerine olanak verdiği için, tersane tarafından gemileri kaplamak için oldukça sık kullanılan bir yöntemdi.²⁵⁹ 1848 senesinde alınan karara göre, farklı gemi çeşitleri farklı miktarda bakırla kaplanacaktı aksi halde ortaya müsrif bir durum çıkıyordu. Alınan karara göre *“firkateynlerin ikişer buçuk, korvet ve briklerin ise ikişer dirhem bakırla”* kaplatılması uygun görülmüştür.²⁶⁰

Halat yapımında, arma takımında kullanılan önemli malzemelerden birisi de Fatsa Teli olarak bilinen kendirdir. Genellikle bu ürün, vergi karşılığında halktan toplanırdı. Batı

²⁵⁵ Levent Düzcü, *a.g.e.*, s. 322-323

²⁵⁶ DTA, ŞUB, 5-14B

²⁵⁷ Düzcü, *a.g.e.*, s. 320.

²⁵⁸ DTA, ŞUB, 5-35A.

²⁵⁹ Levent Düzcü, *a.g.e.*, s. 272.

²⁶⁰ DTA, ŞUB, 5-45A

Anadolu ve Karadeniz kendir bakımından zengin olduğu için tersane genellikle ihtiyacını bu bölgelerden temin ediyordu. Özellikle Ordu ve Trabzon, her sene yaklaşık olarak 1500'er kantar Kendir'i Dersaadet'e göndermek zorundaydı.²⁶¹ Önceki senelerde, bin beş yüz kantar kendirin birim fiyatı yirmi iki guruşa alınıyordu. 1849 senesinde, bir düzenleme yapılarak Trabzon eyaleti civarından alınan kendirin birim fiyatı doksan guruş olarak belirlenmiştir.²⁶²

Buharlı gemiler için en önemli enerji kaynağı kömürdür, buhar makinesinin çalışması kömüre bağlıdır. Bu nedenle, buharlı gemilerin sayısı arttıkça talep edilen kömür miktarında da artış gözlenmiştir. Tersane'nin kömür ihtiyacı yalnızca gemiler için değildi, aynı zamanda içinde barındırdığı fabrikaların çalışması için de kömür gerekli bir madendi. Gemilerin kömür ihtiyacını karşılamak için için ya tüccardan satın alma yoluna gidiyordu ya da Ereğli Kömür Madeninden karşılanıyordu. Ereğli kömürleri henüz kullanıma açılmadan evvel ise tersane, İngiliz kömürü kullanmaktaydı. İngiliz kömür yatakları denize yakın alanlarda oldukları için ulaşım daha kolaydı²⁶³ ancak bu kömürü kullanmanın tek nedeni bu değildi. İlk buharlı gemiler İngiltere'den alındığı için uzun süre boyunca tersanede İngilizler'in desteği görüldüğü için gerekli olan malzemeleri devlet, İngiltere'den temin etme yoluna gitmiştir.²⁶⁴ Bir diğer neden de İngiltere'ye ait kömürlerin kaliteli olmasıydı. Özellikle New Castle kömürleri enerji bakımından oldukça yüksekti ve bu nedenden dolayı oldukça pahalıydı. Zamanla devlet, bu konuda dışa bağımlı olmanın uzun vadede de hazineye zarar vereceğinden dolayı, 1848 senesinde Ereğli havzasına²⁶⁵ yöneldi. 1865 senesinde Bahriye Meclisi'nin idaresine geçen bu

²⁶¹ Düzcü, *a.g.e.*, s. 290.

²⁶² DTA, ŞUB, 9-50A; BOA, İ.MVL, 325/23, No: 2.

²⁶³ Hamdi Genç, *Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2017, s. 5.

²⁶⁴ Düzcü, *a.g.e.*, s. 343-344.

²⁶⁵ İngiliz seyyah Howard, buradan Karadeniz Bölgesinde bulunan eski Heraclia şehri yakınlarında olduğundan bahseder. Edindiği bilgilere göre burada bulunan kömür, enerji bakımından oldukça iyi olmasına rağmen Türkler'in tembelliği dönen bir takım usulsüz olaylardan ötürü bölgenin kıymetinin bilinemediğini aktarmıştır. İngilizler'in bu bölgeyi işletmek istemesine rağmen kıskançlıktan ötürü izin vermiyorlarmış. Bkz; Howard, *a.g.e.*, s. 48-49.

havza²⁶⁶ ilk açıldığı zaman Darphane-i Âmire tarafından işletilmiştir, 1850 yılında ise Hazine-i Hassa Nezareti'ne devri gerçekleşmiştir.²⁶⁷

Örnek teşkil etmesi amacıyla alınan kömür miktarına bakılırsa; 1845 senesinde Tersane-i Amire, Ereğli'den 567.514 kantar kömür almaktaydı. Diğer kurumlara oranla, en fazla kömür alımı tersane tarafından gerçekleştiriliyordu. 1846 senesinde ise 590.747 kantar kömür için 3.477.288.5 guruş ödemiştir. Kömürlerin kantar fiyatı bölgelere göre değişiklik göstermekteydi, çıkartılan kömürler mahzenlere taşınmaktaydı. Kömürü, Amasya ya da Ereğli'den 5,8 ya da 4,5 kantar fiyatına alabilirken, İstanbul'da bulunan mahzenden satın almak 9.5 guruşa mal oluyordu.²⁶⁸

Malzemelerin ortaya çıkması için Tersane-i Amire'ye bağlı bazı fabrikalar bulunsa da teknolojinin yetersizliği, kalifiye elaman eksikliği gibi konulardan dolayı bazen dışa bağımlılık yaşanıyordu. Ancak 1848 senesinde Zeytinburnu Demir Çelik Fabrikası'nın açılması ile beraber dışa bağımlılığın en aza indirgenmesi amaçlanmıştır. Fabrikanın kuruluşu için gerekli olan aletler İngiltere'den sipariş edilmiş²⁶⁹, beraberinde bu aletlerin nasıl kullanılacağını öğretmesi açısından İngiliz mühendisler de bir yıllık sözleşmeyle İstanbul'a gelip fabrikada çalışmaya başlamışlardır. Yalnızca İngiliz mühendisler değil, aynı zamanda fabrika bünyesinde çalışan Avusturya ve Prusyalı işçiler de bulunmaktaydı. Fabrikada işlenecek olan bazı malzemeler dışarıdan değil, ülke içinden temin edilecekti. Demir madeni Büyükada'dan, taş kömürü Karaburun ve Ereğli'den, Meşe kömürü ise Silivri'den getirilecekti.²⁷⁰ Kurulacak olan fabrikada her türlü eşya imal edileceği için Bahriye Meclisi'nde de Tersane-i Âmire için malzemeye ihtiyaç duyulduğunda dışarıdan almak yerine, gerekli olan malzemelerin bu fabrikadan temin edilmesi gerektiği kararlaştırılmıştır.²⁷¹ Ancak işler yoğun olduğu için, istenilen tarihte siparişin ulaşması isteniyorsa, eşyanın yapımı için bir ay önceden fabrikaya haber vermek gerekiyordu. İlk

²⁶⁶ Gülen, *a.g.e.*, s. 72-73. Ayrıca bkz; Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri.*, s. 196-197.

²⁶⁷ Genç, *a.g.e.*, s. 14-15.

²⁶⁸ Genç, *a.g.e.*, s. 10, 16.

²⁶⁹ 1848 tarihli bir belgeden edindiğimiz bilgilere göre, Londra'dan çekiç makinesi almak için gereken ücret, tersane hazinesinin üstünde bir ücret olduğu için Bahriye Meclisi'nde görüşülen bu konu, Meclis-i Vâlâ'ya gönderilmiştir. Bkz; DTA, ŞUB, 9-55A.

²⁷⁰ Mehmet Yıldırım, "İstanbul'da Bir Ağır Sanayi Yatırımı: Zeytinburnu Demir Fabrikası", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi İktisat Ulaşım ve Haberleşme*, ed: Coşkun Yılmaz, İSAM, İstanbul 2015, s. 219-223.

²⁷¹ DTA, ŞUB. 9-86A.

etapta Tersane-i Amire'ye bağlanması düşünülen fabrika daha sonradan İstanbul'da bulunan tüm fabrikaların ve buharlı gemilerin malzeme ihtiyacını karşılayacağı için Tophane-i Âmire Müşirliği'ne bağlanmasının daha doğru olduğuna karar verilmiştir.²⁷²

6.1.5. Gemi İnşası ve Tamiri

Bahriyede öncelik, yeni bir gemi alımından ziyade elde var olanları değerlendirme şeklinde ilerlemekteydi. Yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçiş, ilk olarak elde var olan yelkenli gemilere buhar makinesi takılmasıyla gerçekleşmiştir. Bunun nedeni buhar teknolojisiyle inşa edilmiş bir gemi alımına oranla, yalnızca makinenin getirilerek tersanede bulunan yelkenli gemiye montelenmesinin hazine açısından daha karlı olması olabilir. Tersanede eğer bir gemi, kullanılmayacak hale gelmediyse, yenisinin alınmasının yerine tamir edilerek kullanıma devam etmesi sıklıkla kullanılan bir yöntemdi. Hatta 1849 senesinde çıkan Bahriye Nizamnamesine göre, eğer bir harp gemisinin tamir ya da onarıma ihtiyacı varsa, bu ihtiyaç memurlar tarafından belirlenip kontrollerinin yapılmasının ardından ferîğe arz edilip onay alındıktan sonra Bahriye Meclisi'ne havale edilecek, eğer meclis onay verirse gereken malzemelerin temini yapılacaktı.²⁷³ Örneğin, Batum Limanında bulunan korvetin, tamire muhtaç olması sebebiyle Kaptan Paşa'ya danışılarak bu konu Bahriye Meclisi'nde müzakere edilmiştir. Kaptan Paşa'da korvetin tamire muhtaç olduğunu belirterek, tamir için bölgeye uskuna gönderilmesini belirtmiştir. Ancak elbette verilecek olan nihai karar padişaha aitti.²⁷⁴ 1852 senesinde ise Kaptan Paşa ve Bahriye Meclisi'nin maliyeye mazbatasıyla tersanede bulunan iki adet firkateynin artık tamir edilemeyecek hale gelmesinden dolayı, bunların yerlerine bir adet kalyon ve bir adet firkateyn inşa edilmesi uygun görülmüştür.²⁷⁵ Bu örneklerle beraber görüldüğü üzere ilk etapta gemi, eğer tamir edilemeyecek hale geldiyse onun yerine yeni bir gemi inşası yapıldığı gözlemlenmektedir.

Tersaneye buharlı gemilerin girişiyle beraber, devletin dışa bağımlılık oranı iyice artış göstermiştir. İyi durumda olmayan hazine, dışa bağımlılıkla beraber daha da kötüleşmeye

²⁷² Nurcan Bal, *a.g.e.*, s. 225.

²⁷³ Bahriye Nizamnamesi (1849), s. 43-44.

²⁷⁴ BOA, A.AMD, 36/63.

²⁷⁵ BOA, A.AMD, 41/52.

başlamıştır. Buna bir çözüm yolu bulmak, yerli sanayide gelişmek için Tanzimat'la beraber devletin birçok bölgesinde fabrikalar da açılmaya başlamıştır. Ancak, fabrikalarda üretilen ürünleri dışarıdan almak daha kârlıydı çünkü fabrikalar, malzemeyi dışarıdan ithal ettikleri için kârı satıştan elde etmeye çalışıyorlardı. Bu nedenle yaptıkları satış oldukça pahalıydı.²⁷⁶ Tersaneye bağlı fabrikalar yalnızca Dersaadet'te değil aynı zamanda birçok taşra şehrinde de bulunmaktaydı. Hatta öyle ki ilerleyen zamanlarda kimi taşra fabrikaları zırhlı gemi inşa edecek kadar gelişmiş bir düzeye gelmişti.²⁷⁷

Yelkenli gemileri buharlı gemilere dönüştürme Bahriye Meclisi'nin de oldukça ilgisini çeken ve yakından takip ettiği bir konu olmuştur. 1852 senesine gelindiğinde bazı Düvel-i Bahriye donanmalarının çoğunlukla firkateyn ve kalyonlarını vapura dönüştürmek için yelpaze makinesi²⁷⁸ taktırdığı fark edilmiştir. Bu uygulamanın Osmanlı gemilerine de yapılması için Bahriye Meclisi bir kıta mazbata, Kaptan Paşa'da konuyla ilgili bir kıta tezkire hazırlamıştır. Bu mazbata ve tezkire son karar merciisi olduğu için Meclis-i Mahsusa olarak da bilinen Meclis-i Vükela 'ya gönderilmiştir. Alınan kararda, şimdilik yalnızca iki gemiye, Zafer Kalyonu ile Fethiye Kalyonuna bu makinenin takılması uygun görülmüştür. Bu gemiler için ihtiyaç duyulan makine Londra'dan gelecek olup, iki adet 500 beygir olacaktır. Bu iki makine için istenen tutar otuz bin kesedir. İlk etapta bu paranın tersanenin kendi hazinesinden karşılanması kararlaştırılmıştır.²⁷⁹ Ancak daha sonra, tersane hazinesinin bu masrafı karşılayamayacağı görüldüğü için bu miktarın Mısır vergisinden ödenmesi kararlaştırılmıştır.²⁸⁰

Osmanlı Devleti'nde 1853 yılına kadar, tersanede inşa edilen buharlı gemi sayısı 13'tür. Bu gemilerin de yalnızca tekne kısmı tersanede inşa ediliyor, geri kalan kısımları ise İngiltere'den satın alınıyordu²⁸¹ Bir diğer dikkat çeken husus bazı durumlarda ise

²⁷⁶ Düzcü, *a.g.e.*, s. 165.

²⁷⁷ Örenç, *a.g.m.*, s. 176.

²⁷⁸ Burada bahsedilen yelpaze bahsi, uskurlu/pervaneli gemilerdir. Yelkenli gemileri buharlı gemilere dönüştürmek için bu sistem kullanılmıştır. Bkz, Düzcü, *a.g.e.*, s. 129. Ayrıca detaylı bilgi için bkz; Panzac, *a.g.e.*, s. 320-321.

²⁷⁹ BOA, A.MKT.NZD, 587/9.

²⁸⁰ Düzcü, *a.g.e.*, s. 128.

²⁸¹ Bu şekilde olmasının nedeni; yelkenli bir gemi inşa edildiğinde ona uygun makineler takmak daha pahalıya denk geliyordu. Bu nedenle makine takılacak kısımlar boş bırakılarak gemiler inşa edilmekteydi. Bkz, Düzcü, *a.g.e.*, s. 128-129.

İngiltere'den, tersanede bulunan gemiye monte etmek için makine sipariş edilirken, beraberinde bu işi bilen personellerde isteniyordu. Meclise ait vesikadan öğrendiğimiz bilgiye göre, yine bu şekilde makine sipariş edilişi esnasında, makine gelirken beraberinde altı tane çarkçı da istenmiştir. Bu personellerin üç tanesi önceden gelmiş, üç tanesinin yapılan anlaşma ile beraber gelmesi isteniyordu.²⁸² Bu durumun nedeni hiç şüphesiz Osmanlıların yeni tanıştığı bu teknoloji karşısında yetersiz olmasından kaynaklanıyordu.

Tersane'de inşa edilen bazı buharlılara örnek vermek gerekirse; “*Eser-i Hayr, Mesir-i Bahri, Eser-i Cedid ve Peyk-i Ticaret, Mecidiye ve Taiif*” isimli buharlılardı. Gemilere isimin nasıl verildiği konusuna gelirsek, yelkenli gemilerde isim, çoğunlukla denize indirildikten sonra veriliyordu ancak buharlı gemilerde, isim verme süreci yelkenli gemilerde olduğu ilerlememiştir. Bazı buharlı gemilere inşa aşamasındayken de isim verildiği zamanlar olmuştur. İsimlerin nasıl seçildiği ise dönem dönem farklılıklar göstermiştir. Bazı buharlılara yer isimleri verilirken, bazılarına ise güzel anlamlara gelen kelimeler kullanılmıştır.²⁸³

Gemilerin tersanede inşası tamamlandıktan sonra denize indirme töreni hazırlanıyor, bu tören eğer İstanbul'daysa padişah'ta teşrif ediyordu. Gemilerin denize ne zaman indirileceği ise müneccimbaşı tarafından belirleniyordu.²⁸⁴ 1848 senesinde inşası tamamlanan bir firkateyn ve iki vapur, padişahın katılımı ile denize indirilmiştir.²⁸⁵ Tören, “padişahım çok yaşa” sözleri eşliğinde yirmi bir pare top atışı ile gerçekleşmiştir.²⁸⁶

1848 senesinde, firkateyn inşası için yirmi iki çapında sekiz adet peksan ve yedi çaplı yirmi sekiz tane balyemez topu ile beraber toplamda otuz altı adet topa ihtiyaç vardı. Bu topların inşası Tophane-i Âmire'de toplam on sekiz aylık bir süre zarfında gerçekleşecekti. Topların inşası için gerekli olan malzemeler ise tersane tarafından

²⁸² DTA, ŞUB, 9-158A.

²⁸³ Düzcü, *a.g.e.*, s. 179-194.

²⁸⁴ Düzcü, *a.g.e.*, s. 190.

²⁸⁵ DTA, ŞUB, 6-33B

²⁸⁶ DTA, ŞUB, 6-34A.

karşılancak olup her ay boyunca tersane, tophaneyeye inşa için gerekli olan miktar için ödeme yapacaktı.²⁸⁷

1850 senesinde, İngiltere filosu Çanakkale Boğazı'nda konaklamaktaydı. İngiltere donanmasının Amiralini ziyaret etmek için memur gönderilmesi ve bu memurların bahriye ümerasından olması kararlaştırıldı. Bu sebeple ziyaret edecek olan kişilerin, Serasker Paşa, Fethi Paşa, Kaptan Paşa ve Bahriye Meclisi Reisi Ragıp Paşa olmasına karar verildi, ziyaretin Mecidiye Vapuru ile gerçekleşmesi de yine karar verilen başka bir konu olmuştur. Bu ziyaret esnasında İngiliz amiral Parker ve Bahriye Meclisi Reisi Ragıp Paşa bir görüşme gerçekleştirmiştir. Görüşmede dikkat çeken husus İngiliz Amiral Parker, Osmanlı donanmasına ait birkaç geminin ve gemi içinde bulunan personellerin İngiltere'ye getirilmesini söylemiştir, bu daha önce de İngiliz Sefareti tarafından dile getirilen bir husustu.²⁸⁸ Muhtemelen bu davet, İngiltere'nin gemi teknolojisini yerinde görmeleri ve iki devlet arasında yakınlığı arttırmak için yapılan bir davetti. Daha önceki senelerde de Bahriye Meclisi'nin onayıyla İngiltere'ye giden öğrenciler bulunmaktaydı. 1848 senesinde yedi öğrencinin daha İngiltere'ye eğitim amaçlı gönderildiği bilinmektedir.²⁸⁹

6.1.6. Askerler ve Personelle İlgili Alınan Kararlar

Tanzimat Fermanı'nın ilanıyla beraber, hem asker alımında hem de alınan askerlerin ne kadar süre askerlik yapacağına dair düzenlemeler getirilmiştir. Buna göre; askerlik müddetinin dört veya beş sene olması kararlaştırılmıştır.²⁹⁰ Ancak alınan kararların pek uygulanmadığını görmekteyiz. Askerlik süresi uzun olduğu için bazı aileler, evlatlarını askere göndermemek için yalan söyleyerek vefat ettiğini öne sürüyorlardı.²⁹¹ Askerliğin çok uzun olması Bahriye Meclisi'nde de gündeme gelen bir konu olmuştur. Bahriyede erlerin askerlik müddetinin on sene olması belirlense de bu dönemde girilen savaşlar neticesinde her daim askere ihtiyaç duyulduğundan, bir er on sene askerlik yapmış olsa

²⁸⁷ DTA, ŞUB, 9-19B.

²⁸⁸ BOA, i.HR., 60/2888.

²⁸⁹ BOA, i.HR., 52/2449, No: 2.

²⁹⁰ Çoker, *a.g.e.*, s. 107.

²⁹¹ DTA, ŞUB, 6-42C.

bile, bir on sene daha askerde kalması kararlaştırılmıştır. Daha sonra askerliğini yapanların bir on sene daha askerde kalmasının çok ağır olduğu kanısına varılarak beş seneye düşürülmüştür. Ancak en son karar merci, Bahriye Meclisi'ne ait olmadığı için alınan karar onaylanmak üzere Meclis-i Vala ve Meclis-i Âli-i Umumi 'ye gönderilmiştir.²⁹² Askere alınma yaşı ise, kara ordusunda 20 ila 25 yaş arası olmasına rağmen bahriye askerlerinin bu yaştan üç, dört, beş yaş daha küçük olması gerektiği mecliste görüşülen bir diğer konu olmuştur.²⁹³

1848 senesinde bahriyede mevcut askerlerin rütbe sahibi olabilmeleri için imtihana tabi tutulmaları kararlaştırılmıştır. Karara göre, bahriye zabitlerinin kaymakam rütbesine sahip olanlardan binbaşı ve onbaşılık rütbelerine ve sefain hocalarının tayin edilmesi nizam gereği, imtihana tabi tutularak yapılması ve bunun usulünün de bahriye meclisince belirlenmesi gerektiği konuşulmuştur.²⁹⁴

1850 senesinden itibaren de ilk kez terhis işlemi gerçekleşerek, on yıl bahriyede hizmette bulunan askerler için terhis töreni hazırlanmıştır ancak elde ettikleri terhis belgesi, askerliklerinin bittiği anlamına gelmiyordu, terhis edilen askerler, yedek olarak tutulmak üzere redif grubuna alınacaklardı.²⁹⁵ Böylece devlet, askere ihtiyaç duyduğu zaman redif grubunda bulunan askerleri, savaşa çağırıp silahaltına alabilecekti.

Kara ordusunda, bilindiği gibi askerler ait oldukları tabur ve alaylara göre bir düzen içindeydiler. Ancak Bahriye'de her bir asker ya da subay bir gemiye kayıtlıydı. Ancak bazı subayların memuriyete terfi etmesiyle birlikte gemide ortaya çıkan personel eksiliği, bir başka gemiden kapatılmaya çalışıldıkça bu sefer yoklama defteri karışıyor, maaş veya elbise konusunda karışıklıklar meydana geliyordu. Bu nedenle bahriyede de askeriyedeki gibi bir düzenleme yapılması gerektiği düşünülerek bu konu Bahriye Meclisi'nde görüşüldü. Buna göre; Bahriye'de bulunan gemilerin üç filoya taksim edilmesi kararlaştırıldı. Gemiler birincisi, Kapudane İkincisi Patrona ve üçüncüsü de Riyale-i Hümayun olmak üzere üç ayrı filodan oluşacaktı. Her bir filoya, ayrı ayrı mirlivalar

²⁹² DTA, ŞUB, 6-33A.

²⁹³ DTA, ŞUB, 9-143B.

²⁹⁴ DTA, ŞUB, 5-64A.

²⁹⁵ Hüsnü Tengüz, *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 1995, s. 42.

komutanlık edecek her zabıt ve nefer mirilivanın emrinde olacaktı. En üst rütbedeki kişi, birinci filonun sahibi Kapudane olacak bu yüzden diğer filo livaları her şeyi ona bildirecek o da Bahriye Meclisi'ne iletilecekti.²⁹⁶ Bilindiği üzere, Bahriye Meclisi'nde alınan kararlar, onaylanmak üzere bir üst kurum olan Meclis-i Vâlâ'ya havale edilmekteydi. Bahriye'nin de üç filoya taksim edileceği kararı Meclis-i Vâlâ'ya bildirilmişti. Ancak Meclis, bazı yerleri tam anlaşılır bulmamış olacak ki, kimi yerleri daha iyi anlayabilmek için bu konu hakkında 12 tane soru hazırlayarak Bahriye Meclisi'ne göndermiştir. Sorularda öne çıkan hususlar, donanma Akdeniz'e çıkacağında tüm filonun katılıp katılmayacağı, filoların masraflarının birbirinden farklı mı olacağı, filoların yeni mi ya da eski mi olduğu, tamire ihtiyaç duyulup duyulmadığı, mühimmatları birbirinden ayrı mı olacak gibi sorular sorulmuştur. Bu soruların cevabı Bahriye Meclisi'nce verildikten sonra Kaptan Paşa tarafından evraklar Sadarete gönderilmiştir. İki ayın sonunda irade yürürlüğe girmiş ve böylece bahriye üç ayrı filoya taksim edilmiştir.²⁹⁷

Donanmaya asker olarak alınan kişiler genelde deniz kenarında ikametgâh eden kişilerden oluşmaktaydı. Özellikle devletin, Akdeniz ve Ege kıyısında yaşayan Rumlar, donanmada sıklıkla istihdam ettirilmişlerdir. Ancak Yunanların isyan etmesi hasebiyle, Rumlardan asker alınması bir müddet rafa kaldırılarak onun yerine Ermeni ve Yahudiler donanmada asker olarak bir müddet istihdam ettirilmişlerdir. Bazı yıllar, gayrimüslimleri donanmaya asker olarak almamışlardır ancak yıllar geçtikçe az da olsa bazı gayrimüslimler, donanmada hizmet göstermişlerdir. 1847 senesine gelindiğinde, Akdeniz'e sefere çıkmakta olan donanmada fazla sayıda gayrimüslim bulunmaktaydı ve tam da bu sıralar kutsal bayram olan yortu, sefere çıkışla çatıştığı için Gelibolu'da gemi çapa atmış ve mürettebatta bulunan askerler, üç gün boyunca dini vecibelerini yerine getirmek için kiliseye gitmişlerdir. Kaptan Paşa, bu tarz oyalanma durumlarının önüne geçebilmek hem de dini bayramları bahane ederek askerlerin kaçmasını engellemeye çalışmak için sadarete gemilere papaz atanması yönünde bir teklifte bulunmuştur. Sadarete incelenen bu mazbata, dini bir konu olduğu için Meşihat'a havale edilmiştir. Ancak böyle bir durum daha önce Osmanlı Devleti'nde yaşanmadığı için bunun tıpkı yeni

²⁹⁶ BOA, İ. MSM., 17/372, No: 3., DTA, ŞUB, 5-29B; DTA, ŞUB, 4- 112A.

²⁹⁷ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 183-187.

bir kilise daha açılmasıyla eş değer olacağını ve bazı kötü niyetli kişilerin olayı yanlış anlamasıyla, devletin zor durumlar yaşayabileceği nedeniyle bu karar reddedilmiştir. Bu olaydan sonra, donanmada gayrimüslimler yerine Müslüman askerlere şans verilmesi gerektiği gündeme gelmiştir ve 1848 senesinde çıkan Bahriye Meclisi mazbatasıyla bundan sonra Hıristiyan tebaadan donanmaya asker alınmayacağı Meclis-i Vâlâ'da da onaylanmıştır. Ancak ortaya çıkan bu durum İngiltere'yi rahatsız etmiş ve Osmanlı Devleti'nin Hıristiyan tebaaya ayrımcılık yaptığını ve bu durumun bazı Avrupa devletlerince yanlış anlaşılacağına dair konuları içeren bir mektupla ultimatoma vermiştir. Daha sonrasında ise bu konuda çok keskin kararlar almamakla beraber zaman zaman Bahriye'de gayrimüslim tebaadan yararlanılma yoluna gidilmiştir.²⁹⁸

6.1.7. Bahriye Mektebi

Kuruluşu 18. yüzyıla dayanan Bahriye Mektebi, modernleşme hareketleri ile beraber derslerin müfredatı, öğrencilerin okula kabulü gibi durumlarda yeni yollar arayışında olmuştur ve yenilikleri yaparken, Bahriye Meclisi oldukça etkin bir planda karşımıza çıkmaktadır. Mektepte yapılacak olan yenilikler, öğretmenlere kaç lira maaş verileceği ya da hangi öğretmenlerin tayin olacağı gibi konular önce mecliste konuşulmuş ardından, sadarete iletilmiştir.

Bahriye Mektebi, 1848 senesine gelindiğinde yapısında bozulmalar yaşadığı için Bahriye Mektebi Nazırı Mustafa Paşa, kötü giden durumu bir nebze iyileştirmek amacıyla bir layiha hazırlatmıştır. Layihanın içeriğine bakacak olursak genelde; mektepte eğitim gören öğrencilerin yaşından, görecekleri derslerden ve bu mektepten mezun olduklarında nerelerde hizmet edeceklerinden bahsedilmiştir.²⁹⁹ Hazırlanan bu layiha, Bahriye Meclisi'ne gönderilmiş, mecliste onaylandıktan sonra sadarete gönderilerek irade çıkmıştır.³⁰⁰

²⁹⁸ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 86-90.

²⁹⁹ Safvet, *a.g.e.*, s. 11-15.

³⁰⁰ Safvet, *a.g.e.*, s. 18.

Bahriye Mektebi'ne seçilen öğrenciler, genellikle Müslümanlardan oluşmaktaydı. Ancak 1856 yılında ilan edilen Islahat Fermanı³⁰¹ ile beraber, eşitlik sağlanması amacıyla Müslümanların yanı sıra gayrimüslimlerin de idadi, bahriye ve hendesehane gibi okullarda eğitim görmelerini ancak şimdilik, yalnızca on kişiyle eğitime kabulün başlanması mecliste alınan bir karar olmuştur.³⁰² Yalnızca bu değil, mektebe alınacak öğrencilerin yaş aralığını belirlemek de yine mecliste görüşülen konulardan bir diğeri olmuştur. Alınan karara göre, mektepte eğitim çok uzun sürdüğü için başlangıç yaşının 10 ila 12 olması kararlaştırılsa da uygulanmaya gelindiğinde bu şekilde olmamış, genellikle 13 ila 17 yaş arasındaki çocuklar mektebe kabul edilmiştir. Burada eğitim 8-9 sene olduğu için, öğrencilerin küçük yaşta olması, hem derslere dikkat açısından hem de küçük yaştaki çocukların daha kolay öğrenebilmesi ve yaş itibarıyla motivasyonlarının daha yüksek olması açısından çok önemlidir.³⁰³ İlk etapta bu mektebe kabul edilen öğrenciler, okuma-yazma bilmiyordu. Bu nedenle mektep, okuma yazma ile beraber hem Fransızca hem de Arapça dillerini öğretiyor, bunun yanı sıra burada öğrenciler, müfredat derslerini de görüyorlardı. Ancak daha sonra, öğrencilerin okuma yazma bilmeyişi eğitim açısından süre kaybına neden olduğu için, mektebe talebe olarak seçilecek öğrencilerin okuma-yazma bilenlerden alınması kararlaştırılmıştır. Mektepten mezun olan kişilerin çocuklarına, mektebe öğrenci seçiminde öncelik verilmiştir, şayet öğrenci sayı yetersiz olursa başka çocukların da bu mektebe öğrenci olarak kabul edildiği de görülen bir başka husustur.³⁰⁴ 1848 senesinde hazırlanan layihaya göre mektebe alınacak olan öğrencilerin makine ve inşaiye olarak iki gruba ayrılması gerektiği düşünülmüştür. Öğrenciler, mektebin ilk iki yılında ortak dersler alacak; üçüncü sınıfta alanlara ayrılacaklardı. Üçüncü ve dördüncü sınıfa geçtiklerinde ise; *ilmihal*, *Arapça*, *hesap*, *hendese*³⁰⁵, *cebir*³⁰⁶, *resim Fransızca*. Güvertede bulunacak öğrenciler için ise *hey'et*³⁰⁷, *müsellat-ı küreviye*³⁰⁸

³⁰¹ Bu ferman, Müslümanlar ve Gayrimüslimler arasında bulunan farkları –memurluk, askerlik, eğitim gibi- kaldırmak, bir eşitlik ortamı yaratmak için ilan edilmiştir. Bkz; Armaoğlu, *a.g.e.*, s. 258

³⁰² DTA, ŞUB, 27-55A.

³⁰³ Timur Demir, *Eğitim Tarihimizde Heybeliada Bahriye Mektebi'nin Yeri*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri 2011, s. 9.

³⁰⁴ Ergin, *a.g.e.*, s. 318.

³⁰⁵ Geometri.

³⁰⁶ Matematik

³⁰⁷ Kozmografya: astromi, yıldızların hareketi ile ilgilenen bilim dalı..

³⁰⁸ Trigonometri.

ve *seyr-i sefain*³⁰⁹ dersleri mevcuttur. Makine bölümünde eğitim göreceğ olan öğrenciler ise; *cerr-i eskal*³¹⁰ dersini işleyeceklerdi. İnşaiye bölümünde öğrenci olan gençler ise kendi alanlarına ait dersleri işleyeceklerdi. İngilizce dilini öğrenmek zorunlu iken, Fransız dili ise isteğe bağlıydı. Ayrıca bu öğrenciler için teori kadar pratiğinde çok önemli olması hasebiyle mektepte öğrendiklerini uygulamaları amacıyla bir gemi tahsis edilecekti.³¹¹ Bu mektebi bitiren öğrenciler donanmaya asker olarak alınacaktı.³¹² Yalnızca donanma askeri olarak değil, Sefain-i Hümayun'a zabıt olarak ya da donanmada çarkçı olarak görev yapabileceklerdi. Ancak, görev yapan ya da göreve alınacak olan çarkçıların, imtihana tabi tutulmadan donanmada istihdam edildikleri dikkat çektiği için bu nedenle herhangi bir karışıklığa mahal vermemek üzere, 1860 senesinden itibaren, mektepte hizmet veren çarkçıların imtihana tabi tutularak derecelerinin belirlenmesi ve bu derecelere göre, gemilere çarkçı olarak tayin edilmesi belirlenmiştir.³¹³

Mektep ilk kurulduğu yıllarda, Fransız ekolü etkili olduğu için öğrenciler Fransız dili üzerine eğitim alıyordu ancak daha sonra, İngiltere'nin Osmanlı donanmasında etkin olması hasebiyle öğrenciler mektepte İngiliz dili üzerine eğitim almaya başlamışlardır.³¹⁴ Hem İngiltere'den hocalar, geliyor hem de başarılı öğrenciler İngiltere tersanelerine ya da fabrikalarında stajyer olarak göreve başlıyorlardı. Bu şekilde göreve tayin olan Sang isimli İngiliz, ilk olarak Osmanlı Devleti'ne Zeytinburnu Fabrikası'nda hoca olarak tayin edilmiştir. Ancak daha sonra, kendi isteği doğrultusunda³¹⁵ Bahriye'de hocalık yapmak istemiştir. Bu isteği kabul görmüştür, fabrika için aldığı beş bin gurus maaşın, tersane hazinesince verilmesi uygun görülmüştür.³¹⁶ Bahriye Mektebi'nde alınan maaşlara baktığımız zaman, İngiliz hocanın aldığı maaş, oldukça iyi rakamdır. 1848 yılına gelindiğinde Bahriye Mektebi'nde görev yapan öğretmenlerin maaşlarına zam yapılmıştır. Buradan maaşlarına yönelik bir çıkarım yapmamız mümkündür. Buna göre

³⁰⁹ Bu ders gemilerin daha güvenli yol alması nedeni ile koyulmuş olabilir.

³¹⁰ Mekanik ilmi.

³¹¹ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s. 510-511.

³¹² Anonim, *Deniz Mektepleri Tarihçesi*, Deniz Matbaası, 1931 s. 24.

³¹³ DTA, ŞUB, 9-165B.

³¹⁴ Ergin, *a.g.e.*, s. 311.

³¹⁵ Charles MacFarlan seyahatnamesinde şu şekilde bahsetmektedir; Sang'ın Zeytinburnu Fabrikası'na mühendis olarak geldiği ancak yapacak hiçbir işinin bulunmamasından dolayı aldığı maaştan rahatsız olduğu için Bahriye Mektebi'nde tahsil gören öğrenciler için ders verme isteğini Kaptan Paşa'ya bildirmiş, Kaptan Paşa'da bu durumu oldukça olumlu karşılamıştır. Bkz; Ergin, *a.g.e.*, s. 321.

³¹⁶ DTA, ŞUB,9-45A.

düzenlenen maaşlara baktığımız zaman rütbelere göre bir düzenleme yapıldığını görmekle beraber, herkese aynı oranda zam uygulanmamıştır. Örneğin Miralayın aldığı maaş 1800 bin guruş iken, binbaşı 1125 guruş ve kolağalarının aldığı maaş arasında bulunan farklar da kaldırılarak 750 guruşa sabitlenmiştir.³¹⁷

Bu dönemde maddi açıdan yaşanan bazı zorlukların çeşitli etkilerini Bahriye Mektebi öğrencileri üzerinde de görmekteyiz. Londra'ya tahsil amacıyla gönderilen öğrencilerin okulu bitirmelerine az vakit kala masrafların artması nedeniyle eğitimlerine memleketlerinde devam etmeleri Bahriye Meclisi'nde müzakere edildikten sonra uygun görülmüştür.³¹⁸ Böylece aldıkları eğitimi yarıda bırakarak ülkelerine dönmüşlerdir. İngiltere'ye gönderilen öğrencilere örnek olarak; 1860 yılında Londra'da eğitim gören iki Bahriye Mektebi öğrencisi Arif ve Ahmed Efendi'nin İngiltere'de staj görmeleri Bahriye Meclisi'nde gündeme geldikten sonra, gönderilmeleri meclis tarafından uygun görülmüştür. Arif Efendi kömür fabrikasında, Ahmed Efendi'nin ise bakır fabrikasında staj görmesi kararı kabul edilmiştir.³¹⁹ Belgeler aracılığı ile yaklaşık bir ay sonra Ahmed Efendi'nin Kraliyet Bakır Fabrikası Chatham'da iki ila üç yıllığına staja kabul edildiğine rastlıyoruz.³²⁰ Özellikle Balta Limanı Antlaşması'ndan Kırım Savaşı'na kadar olan dönemde 42 Osmanlı gencinin İngiltere'de bu anlamda eğitim hayatlarına devam ettiği bilinmektedir.³²¹ 1846 senesine gelindiğinde İngiltere'de tahsil almak maksadıyla on sekiz kişiden oluşan bir grup mektep öğrencisinin Londra'ya gönderildiği bilinmektedir. Burada öğrenciler beş sene kalacaklar ve buldukları süre zarfında gerekli eğitimi tamamladıkları takdirde ülkelere geri dönüp, Osmanlı tersanelerinde hizmet göstereceklerdi. Bazı öğrenciler; burada kaldıkları süre boyunca eğitimlerini ciddi bir biçimde tamamlarken, bazı öğrenciler de aksine, gezmekten eğitimlerini aksatmış ve elçiler tarafından eğitim sürelerinin azaldığına, bir an evvel dersleriyle ilgilenmeleri gerektiğine dair uyarılar almışlardır.³²²

³¹⁷ DTA, ŞUB, 9-77A.

³¹⁸ BOA, HR.SFR.3, 54/4

³¹⁹ BOA, HR.SFR.3, 52/20.

³²⁰ BOA, HR.SFR.3, 53/16, No:1

³²¹ Panzac, *a.g.e.*, s. 350

³²² Bal, *a.g.e.*, s. 280, 286.

İlk olarak Osmanlı bahriyesinde II. Mahmud Dönemi'nde Amerika'yla karşılıklı ilişkilerin geliştiği, bu nedenle Henry Eckford'un İstanbul'a gelip tersanede görev yaptığı bilirse de, II. Mahmud döneminden itibaren yavaş yavaş Osmanlı tersanelerinde İngiliz etkileri görülmeye başlanmış ve İngiltere'den mühendisler ve hocalar hem tersanede, hem de Bahriye Mektebi'nde hizmet vermişlerdir. Hatta karşılıklı ilişkilerin bir neticesi olarak Bahriye Mektebi'nden mezun olan hali hazırda eğitime devam eden başarılı öğrenciler, stajyer olarak İngiltere'ye gönderilmeye başlanmıştır. Ancak 1850 yılına gelindiğinde daha önce hiç alışkın olunmayan bir durum meydana gelmiş ve Bahriye Mektebi'nde görev yapan bir kişi, Amerika'da eğitim almak üzere yola çıkmıştır. Bu kişi Amerika sefareti baş tercümanı ile yola çıkan, Bahriye Mektebi'nde öğretmen olarak görev yapan Binbaşı Emin Bey'dir. Emin Bey, Amerika'da bulunduğu süre boyunca burada eğitim görecekti.³²³ Amerika'dan dönüşünde yanında, bahriye mektebinde kullanılmak üzere yaklaşık 430 kadar kitap getirmiş ve bir müddet sonra mektebe ders nazırı olarak atanmıştır.³²⁴

Ayrıca, başkentten uzak olan bölgelerde, öğrencilerin eğitim almak amacıyla uzak diyarlara gitmesini engellemek maksadıyla Özel Bahriye Mektepleri kurulmuştur. Bu mekteplerde hocalık yapan kişilere maaş bağlanmasıyla beraber bazı kişiler bu durumu suiistimal etmeye başlamıştır. Bahriye Mektebi çözüm yolu olarak burada hocalık yapacak olan kişilerin, durumunu önceden yazılı dilekçe ile bildirip Bahriye Meclisi'ne gelerek burada sınava tabii tutulup, sınavdan sonra eğer başarı gösterirlerse bu hakkı elde edebilmelerine yönelik bir düzenleme getirilmiştir. Ayrıca mektep açmanın da bazı belli başlı kriterleri ortaya koyulmuştur. Bunlardan en önemlisi, mektebi açacak olan kişinin Osmanlı tebaasına ait bir vatandaş olması gerektiğiydi. Ayrıca Osmanlı tebaasına ait bir kişi olduğunu da dilekçelerini başkente göndermeden evvel mahalli meclislerden doğrulatmaları gerekiyordu.³²⁵ Bu duruma örnek olması maksadıyla devletin, denizcilikte Rumlardan faydalandığı dönemde Sakız Adası'nda ikamet eden, Rum gençlerinin civarda eğitim görecekları bir okul yoktu. Eğitim almak amacıyla ya Yunanistan'a ya da Avrupa kentlerine gitmek zorunda kalıyorlardı. Bu duruma çözüm bulmak amacıyla Ali Çelebi-zade Mehmet Efendi isimli bir şahıs başkente gelerek tersanede bir sınava tabii tutularak

³²³ DTA, ŞUB, 9-180B; Demir, *a.g.e.*, s. 51.

³²⁴ Demir, *a.g.e.*, s. 51.

³²⁵ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 76.

bölgede yaşayan, denizci olmak isteyenler gençler için eğitim vermeye hak kazanmıştır. Ancak evinin yanması gibi yaşanan bir takım aksaklıklar sebebiyle açtığı mektep, 1849 senesinde kapanmak zorunda kalmıştır. Yine bölgede, eğitim görmek isteyen gençlere ne olacak düşüncesi ile çözüm yolları aranmaya başlanılmış ve Mehmet Efendi'ye ye 500 kuruş maaş bağlanarak onun tekrar yaşadığı yerde, Rum ve Türk öğrencilerine ders vermesi gündeme getirilmiştir. Ancak bunu öğrenen bazı kötü niyetli kişiler, bu kararı suiistimal ederek Akdeniz bölgesinde bu şekilde bahriye mektepleri açmaya teşebbüs etmişlerdir. Durumun farkına varan Mehmet Efendi, hemen Kaptan Paşa'ya bildirmiş ve bu durumun önüne geçilmek amacıyla bu tarz mektep açmak isteyen kişilerin Tersane'de sınava tabii tutulmaları kararına varılmıştır.³²⁶

Bu tarz mektepler, hem öğrencilerin uzaklara gitmemesi açısından hem de mektepte görev yapacak olan hocaların burada göreve başlamadan önce bilgi seviyelerinin ölçülerek eğitime başlattırılması, devletin denizcilik alanına ve bu alanda yapılan eğitime önem verdiğini göstermektedir.

6.1.8. Alman Diğer Kararlar

Bahriye Meclisi'nde alınan kararlar, yalnızca önceki bölümde başlıklar altında toplanan kararlardan oluşmamıştır. Bu bölümde, başlıklar altında toplanmayan ancak yine de meclis tarafından alınan kararlara ayrılmıştır.

İlk olarak dikkat çeken husus, Tersane zindanında yönetimin Bahriye Meclisi'ne ait olduğudur. Tersane zindanı, çok uzun zamanlardan beri suçluların cezalarını çekmesi amacıyla kullanılan, etrafı yüksek tepelerle çevrili pencereden yoksun bir yerdi. 16. Yüzyılda üç bölümden oluşan zindanın; birinci bölümde sanatkârlar, ikinci bölümünde kürek çekmeye mahkûm kişiler, üçüncü bölümü de hastaneden oluşmaktaydı.³²⁷ Hatta Slade Paşa, zindanı ziyaret ettiği için seyahat notlarında buraya da yer vermiştir. Slade Paşa, ilk önce burası bir hapishane olduğu için çok kötü manzaralara şahit olacağını düşündüğü için önyargıyla yaklaşmış ancak daha sonra gördükleri karşısında hayal kırıklığına uğramıştır. Gördükleri, beklediği bir manzarayı karşılamamaktaydı. Burayı

³²⁶ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 72-76.

³²⁷ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire*, TTK, Ankara 1992, s. 11-12.

Fransa'nın Tulon zindanlarıyla karşılaştıran Slade Paşa, Fransa'dakilerin çok daha zor durumda olduğundan ve oradaki mahkûmların tahta üzerinde yattığından bahseder. İstanbul zindanlarındaki mahkûmların ise yatakta yattığından ve Fransa'dakilerin aksine onar onar zincirlenmekten ziyade ikişer ikişer zincirlendiklerini de ekler. Ayrıca İstanbul'daki zindanda bulunan mahkûmların ibadet etme şansı da bulunmaktaydı. Burada hem camii hem kilise hem de sinagog bulunmaktaydı.³²⁸

Tersane zindanında, aynı zamanda çeşitli görevlerde çalışan kişiler de bulunmaktaydı. Güvenliği sağlayan muhafız ve zabıtların yanı sıra hastalananlara bakmak için doktorlar da bulunmaktaydı. Tersane zindanının yönetimi uzun zamanlardan beri Liman Reisi'nin idaresi altında bulunmaktaydı. Bahriye Meclisi'nce çıkartılan mazbataya göre; zindanda bulunan mevcut suçlu sayısının belirlenmesi, suçlulardan ceza süresi bitenlerin ya da yeni hapse girecek olanların kayıtlarının jurnal veya yoklama defterlerine zindan kâtibi tarafından kaydedilmesi³²⁹ ve zindana ait tüm işlerin liman dairesi başkanlığında olması nizamnamede belirtilmiştir.³³⁰

Bahriye Meclisi'nde alınan bir diğer kararda fener rüsumatlarıyla ilgilidir. Fenerler, aydınlatmada çok önemli unsurlar olup, geceleri ve sisli havalarda etrafı aydınlatarak gemilerin birbirleriyle çarpışmalarını engellediği için tersane için oldukça önemlidir. Fenerlerin yaygınlaşması, buharlı gemilerle beraber artan gemi trafiğinin nedeni olarak karşımıza çıkmaktadır. 19. yüzyılda buharlı gemilerden önce deniz trafiği bu kadar yoğun olmadığı için fenerlere alternatif olarak belli başlı yerlerde ateş yakılmaktaydı. Özellikle boğaz giriş çıkışları ve limanların kıyıları gibi trafiğin fazla olduğu alanlarda ateş yakılıyordu. Ancak bu durumun olumsuz ve tehlikeli yönleri de vardı. Yakılan ateşler yangına sebebiyet verebiliyordu. Bu yüzden buharlı gemilerle beraber fenerlerin kullanımını da yaygınlaştırmıştır.³³¹ Hatta bazı durumlarda, Osmanlı donanmasına ait gemi, giriş çıkışın fazla olduğu limanlarda demir attığında herhangi bir kazaya sebebiyet vermemesi için pruva direklerine fener çekilmesi hususu da Bahriye Nizamnamesinde

³²⁸ Sir Adolphus Slade, *Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması ile Yaptığı "Karadeniz" Seferi*, Deniz Matbaası, 1945, s. 22.

³²⁹ Bahriye Nizamnamesi (1849), s. 49.

³³⁰ BOA, A.MKT, 158/71.

³³¹ Mesut Karakulak, Halim Kılıç, "Bir Buharlı Güzergahını Aydınlatmak: Kıbrıs'ta Buharlılar ve Kıbrıs Deniz Fenerleri", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, c. 11, S. 23, 2018, s. 141-144.

yer almıştır.³³² Ancak, fenerlerin masraflarının nasıl karşılanacağı sorunu ortaya çıkmıştır. Buna göre vergi alınması Meclis-i Vâlâ'da da görüşülerek bir kıta tezkire hazırlanmıştır. Tüccar gemileri, başkent İstanbul'dan taşraya geldikleri zaman rüsumat ve fener harcı alınacaktı.³³³ Yalnızca bu durumlar da değil aynı zamanda, bir limandan başka bir limana seyir edecek olan gemi kaptanları da vardığı limanda fener rüsumatı ödeyeceklerdi.³³⁴ Yani kaptanlar, çıktıkları limanlardan değil de, vardıkları limanlarda ücretlerini ödeyeceklerdi.

19. yüzyılda karşımıza çıkan en önemli gelişmelerden birisi de deniz ulaşımıdır. Buharlı gemilerin yaygınlaşmasına paralel olarak hem ülke içinde hem de başka ülkelerle ticaret yapmak oldukça yaygın hale gelmiştir. Hatta ticaret için kullanılan özel gemiler bulunmaktaydı, savaş zamanında bu gemilere ihtiyaç duyulduğu takdirde donanma için görev yapmaktaydılar. 1850 senesinde Bahriye Meclisi'nde alınan karara göre; ticaret gemileri kaptanları için üç ayrı sınıf oluşturulacaktır. Her sınıfın farklı güzergahları olacak ve o güzergahlar dâhilinde seyrüsefer gerçekleştireceklerdi. Kimisi ülkedeki her limana giriş çıkış sağlarken, diğer sınıf daha kısıtlı yerlerde bulunacaktı. Sınıflar arası geçiş ise yalnızca sınavla mümkündü. Ticaret gemileri kaptanları Bahriye Meclisi'ne gelerek fünün-ı bahriyeye dair imtihan olacak ve aldığı dereceye göre bu sınıflardan birisine tayini gerçekleştirecektir.³³⁵ Böylece sınıf atlama imkânına sahip olacaklardı.

Şirket-i Hayriye³³⁶, İdare-i Mahsusa³³⁷ gibi yolcu taşıyan vapur şirketlerinin idaresi Bahriye Meclisi'ne ait değildi. Şirket, Ticaret Nezareti bünyesinde yedi azalık komisyon

³³² Bahriye Nizamnamesi (1849), s. 37.

³³³ DTA, ŞUB, 10-6A. Buna göre her bin kilede altı guruh on para ödeyeceklerdi.

³³⁴ DTA, ŞUB, 41B-23B.

³³⁵ DTA, ŞUB, 9-107A.

³³⁶ Şirket-i Hayriyye ise 1854 senesinde Boğaziçi'nde oturan kişilerin daha kolay ulaşım sağlaması amacıyla kurulmuştur. Yalnızca tek bir vapur diğerlerinden ayrılarak devlet adamları ve memurların iş çıkış saatlerine göre ayarlanıp onlara tahsis edilmiştir ve bu vapura halktan kişiler alınmamıştır. İlk etapta bu şirketin idaresi için üyeler seçilerek bir komisyon oluşturulmak istense de bu başarısız olmuş, şirketin idaresi ticaretle uğraşan Mösyö Lafonten'in müdürlüğe getirilmesi ile ona devredilmiştir.; Bkz; Ali Akıldız, *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş, İstanbul 2019, s. 48-58.

³³⁷ İdare-i Mahsusa'nın kuruluşunun oldukça ilginç bir öyküsü vardır. Ereğli'deki kömür havzasının işleme açılması gündeme geldiğinde, yabancı devletlerin o bölgeye ilgisi çok olmuştur. Ancak orası, Sultan Abdülaziz'in annesine ait bir arazi olduğu için yabancı devletlerin talebi reddedilerek Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası kurulmuştur. Ereğli kömür madenleri havzasının işletimi bu kumpanya tarafından yapılacak, bu şekilde elde edilen gelirlerden biriken parayla da yeni vapurlar alınacaktı. Bkz; Arzu Terzi, "Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma*

kurularak bu kişiler tarafından idare edilecekti. Kaptan Paşa'ya gönderilen evrakta, Tersane-i Amire'den de makine ve gemi işlerine vâkıf bir aza istenmekteydi.³³⁸ Ancak vapur işletmeleri meclise ait olmasa bile bazı konularda meclis, bu işletmelerle ilgili kararlar almaktaydı.

Yalnızca yukarıda adı geçen vapur şirketleri değil, Osmanlı Devleti'nde çok sayıda yabancı vapur şirketlerine ait kumpanyalar da bulunmaktaydı. Bu kumpanyalar, ülkeler arası yolculuk yapıp aynı zamanda postacılık faaliyetlerini de yürütürlerdi. Osmanlı Devleti'ne bağlı kumpanyalardan birisi olan Ereğli Kömür Havzası Kumpanyasına ait olan Persud Vapuru, Süveyş kanalına işletilmek üzere gönderilmiştir, ardından İngiltere'de inşa edilen yeni bir vapurun da aynı bölgeye gönderilip orada işletilmesine karar verilmiştir. Ancak İngiltere'den gelen vapur önce Dersaadet'e uğrayarak bölgede işletim için lazım olacak kömür ve diğer aletleri alarak Süveyş'e geçecektir. Kömür ve gerekli olan tüm aletler için ortaya çıkan masraflar Meclis-i Bahriye'de müzakere edilecekti.³³⁹ Kumpanyaların ve Ereğli Kömür Madeni Havzası'nın işletim hakkı Bahriye Meclisi'nde bulunmasa da bazı durumlarda gerekli olan konular bu mecliste konuşulmaktaydı.

Alınan bir diğer kararda Bahriye esnaf alaylarıyla ilgiliydi. Tersane-i Amire'de hizmet gören başıbozuklara ruhsat verilerek bahriyede istihdam ettirilecekler ve ayrıca iki tabur da esnaf askeri eklenerek bir tabur daha oluşturulması ve bu taburların hepsinin binbaşı ya da kolağası gibilerin emri altında bulunması gerektiği kararı alınmıştır.³⁴⁰

Merkezi, Tarih Boyunca Türklerde ve Dünyada Denizcilik Semineri, 17-18 Mayıs 2004 Bildiriler, Globus Dünya Basımevi, İstanbul 2005, s. 147-148.

³³⁸BOA, A.MKT.MHM, 103/57.

³³⁹ BOA, MBİ, 61/51.

³⁴⁰ DTA, ŞUB, 9-176A.

7. BÖLÜM: BAHRIYE NEZARETİ'NİN KURULUŞU VE BAHRIYE MECLİSİ

Bahriye Nezareti'nin teşkil olması ile beraber, Bahriye Meclisi yalnızca Nezaretin alt komisyonu olmakla kalmayıp aynı zamanda, nezaretin en üst organlarından birisi haline gelmiştir.³⁴¹ Yapısında bir değişim olmayıp aynı şekilde reis, azalar ve kâtiplerden oluşmaya devam etmiştir.³⁴² Daha sonra, meclis kendi içinde Bahriye, Nizam, Levazım ve İmalat olmak üzere dört farklı daireye bölünmüştür.³⁴³

Bahriye Meclisi, yine aynı yapıya sahip olup yalnızca burada görüşülen konular, Kaptan Paşa yerine bu makam kaldırıldığı için, Bahriye Nazırının onayından geçecekti.. Meclis-i Vâlâ lağvedildiği için, meclis nazırının onayından geçen dosyalar, görüşülmek üzere Şura-yı Devlet'e gönderilecekti.³⁴⁴

Meclisin yapısına eklenen şeylerden bir tanesi İslahat Komisyonu olmuştur. Hatta bu komisyonun görevlerini içeren nizamname de oluşturulmuştur. Nizamnameye göre komisyonun görevi, bahriyede yapılacak olan ıslahatlar ve bahriyede görev yapacak olan kişilerin istihdamını sağlamaktır.³⁴⁵ Ancak daha sonra komisyonun ıslahat hareketlerinde yetersiz kalacağı düşünülerek, zaten mevcut bulunan İdare-i Bahriye Dairesi'nin bu komisyonun yerini almasının daha uygun olduğu görüşüne varılmıştır.³⁴⁶

Meclisin dört ayrı komisyona bölünmesiyle beraber oluşturulan komisyonların görevleri birbirinden farklıydı. Bunlardan; levazım, bahriye ve personeller için gerekli olan alet ve edevatın temin edilmesi ve satın alınması işleminden sorumluydu. İmalat, gemilerin tamirâtı ya da inşası ile ilgileniyordu ancak görev kapsamı yalnızca bu değildi, tersanede

³⁴¹ Levent Düzcü, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı (1890-1918)*, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2004, s. 26-27. Böyle bir organ haline gelmesine örnek olarak Divan-i Harp'te görülen davaların son karar mercii olarak buraya havale edilişi olarak görülebilir. Bkz; Düzcü, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı (1890-1918)*, s. 27.

³⁴² Düzcü, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı (1890-1918)*, s. 27.

³⁴³ BOA, A.MKT.MHM,453/30.

³⁴⁴ Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri*, s. 325.

³⁴⁵ BOA, İ.DH, 1294/101698

³⁴⁶ BOA, İ. DUİT, 185/81., Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri*, s.329.

bulunan fabrikalarda üretilen malzemeleri denetler ve burada üretilen ürünlerde bu komisyonun maiyeti altındaydı.³⁴⁷

1877 senesinde, meclisin ismi Şura-yı Bahriye olarak değiştirilerek bünyesine çeşitli daireler ve komisyonlar eklenmiştir. Ancak, daha önceki dönemlerde de bir sorun olarak karşımıza çıkan, deniz işlerinin denizci olarak yetişen kimselere emanet edilmemesi problemi burada da karşımıza çıkmıştır. Bu nedenle, istenilen düzeyde bir reform hareketleri sağlanmadığından ötürü sürekli bu meclisin iyileştirilme çabası içinde çeşitli düzenlemeler yapılmak amacıyla yeni daireler eklendiği karşımıza çıkmaktadır.³⁴⁸ Öyle ki ilk olarak 1840 senesinde meclis kurulurken karşımıza çıkan, meclisin oluşturulmasında askeriye'nin örnek alınması hususu, yine bu tarihlerde de yeniden gündeme gelmiştir. Yapılacak olan yeniliklerde, askeriyede sistem nasılsa aynı Bahriye'ye de entegre edilmeye çalışılmıştır.

Nezaret kurulurken hem nezaretin görevleri hem de meclislerin durumu şu şekilde açıklanmaya çalışılmıştır;

Bahriyeye yani tersane ve donanmayı ilgilendiren tüm meseleler, nezaretin maiyeti altında olacaktı.³⁴⁹ Nezaret kurulmadan evvel tüm bu işlerin sağlanması Bahriye Meclisi'ne aitti.

Kaptan Paşalık makamının kaldırılması ile artık tüm bu işlerle ilgilenecek olan kişi Bahriye Nazırı olmuştur.³⁵⁰ Önceden, tüm bu işler Kaptan Paşa'ya aitken, mazbataların sadarete ulaşması da onun onayıyla gerçekleşiyordu ancak artık tüm bu işler Nazırı ilgilendiren konular olmuştur.

1867 senesinde Bahriye meclisinin mülga edilmesi ile oluşturulan meclislerden bir diğeri ise idare meclisidir. İdare meclisine³⁵¹ gönderilen yazıda bulunan zatların teşkil edilecek

³⁴⁷ Düzcü, a.g.m., s. 4,6.

³⁴⁸ Düzcü, a.g.t., s. 27.

³⁴⁹ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 323.

³⁵⁰ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 323.

³⁵¹ İdare meclisine gönderilmesinin nedeni, meclisin görevlerinin tamamen mali işlere dayalı olmasıdır. Bkz; Oran *a.g.e*, s. 86. İlk olarak burada görüşülme nedeni istihdam ettirilecek memurların mali durumları için bu meclise başvurulmuş olabilir.

olan kumanda meclisine tayin edilmeleri gündeme gelmiştir. Teşkil olacak olan bu meclis Kaptan Paşa'nın yetkisi altında bulunacaktı. Bu nedenle, Kaptan Paşa, kendisine gelen isimlerinin mecliste istihdam ettirilmelerini uygun bulmuştur.³⁵² Ancak daha sonra Kaptan Paşalığın lağvedilmesiyle beraber, teşkil olan bu meclis herhangi bir karışıklığa mahal verilmemesi amacıyla Bahriye Nezareti'nin maiyetine ait bir meclis olmuştur.³⁵³

Bahriye Nezareti'nin kurulması ile beraber önceden var olan meclis ve kalemler daha derli toplu bir biçim haline getirilerek Nezaret'in bünyesine bağlanmıştır. Sadarete iletme sistemin aynı olduğunu görmekle beraber yalnızca farklılık olarak çok fazla daire ve komisyonlara bölünmesinin olduğunu söylemek mümkündür. Tüm devletlerde değişen teknolojiyle beraber bütün bunlara uyum sağlayabilme amacıyla komisyonlarının kurulup her birine farklı görevler tayin edilerek hem her komisyonun bünyesine düşecek iş yükü azaltılmış oluyor böylelikle işlerin takibini yapmanın daha kolay olduğunu söylemek mümkün olacaktır.

³⁵² BOA, İ.DH, 560-39033, no:2.

³⁵³ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri*, s. 337.

SONUÇ

XIX. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti'nin modernleşme gayesinde olduğu bilinmektedir. Her alanda olduğu gibi denizcilik alanında da modernleşmenin örnekleri görülmektedir. İlk olarak, denizcilik için büyük önem taşıyan buharlı gemilerin Osmanlı tersanelerine girişiyle beraber büyük bir adım atılmıştır. Özellikle savaş meydanlarında eksikliklerinin farkına varan devlet, savaştan sonra bu eksiklikleri kapatma gayesinde bulunmuştur. Hem buharlı gemiler hem de zırhlı gemilerin Osmanlı tersanelerinde hız kazanışı, yapılan harpler neticesinde olmuştur. Özellikle buharlı, zırhlı gibi gemilerin tersanelere girmesiyle beraber dünyadaki güç dengesi hammadde ve onu işleyebilecek fabrikaları olan devletler lehine geçmiştir. Bu sebeple Osmanlı gibi, henüz tam manasıyla sanayileşmemiş devletler, bazı dönemlerde parçaları dışarıdan temin etme yolunu kullanmışlardır. Bu durum da devletin maliyesine oldukça zarar vermiştir. Bunun farkına varan devlet, yeni fabrikalar tesis etmiş, ya da elinde olan fabrikaları modern teknolojiyle harmanlama gayreti göstermiştir ancak yine de istenilen düzeyde gemi inşası sağlanamamıştır. Özellikle, bu yüzyılda iki kere Osmanlı donanmasının yakılması da böyle bir yüzyılda devleti, Rus tehdidine karşı açık hale getirmesinden dolayı oldukça zor durumları beraberinde getirmiştir. Bu sebeple İngiltere, Osmanlı deniz kuvvetlerinin modernleştirilmesinde büyük katkı sahibi olmuştur. Bu dönemde İngiltere ile zaman zaman gerilimli ilişkiye sahip olsa da, deniz kuvvetlerinin tanzimi konusunda İngiltere'den yardım istenmiştir. Özellikle Navarin Olayı'ndan sonra açıkça görülmektedir ki İngiltere, Osmanlı Devleti ile yakın ilişki kurma gayesinde bulunmuştur. Bunun bir sonucu olarak Osmanlı bahriyesinde donanmanın modernleşmesi babında İngilizlerin istihdam ettirildiklerini görmekteyiz. Modernleşmenin daha iyi bir şekilde gerçekleşmesi için XIX. yüzyılda Bahriye Meclisi teşkil edilmiş, İngiltere ile olan ilişkiler neticesinde bahriye meclisi yapısı itibarıyla İngiltere'de bulunan amirallik konseyine oldukça benzemektedir.

Aralarındaki ilişki yalnızca gemi alım satımıyla sınırlı kalmayıp, eğitim görmeleri ve işleri yerinde öğrenebilmeleri için Bahriye Mektebi öğrencileri İngiltere'ye gönderilmiş, İngiltere'den hocalar ve mühendisler de Osmanlı Devleti'ne gelerek burada görev yapmışlardır. Hatta öyle ki Redhouse aza olarak Bahriye Meclisi'nde görev yapmıştır.

İngiltere’den gelen “müşavirler” zaman zaman denizcilikte eksik gördükleri yerleri hem İngiliz hem de Türk yetkilileriyle paylaşmışlardır.

Elbette bunları gerçekleştirmek için gerekli olan en temel ihtiyaç paraydı. Zira para olduğu sürece Osmanlı’nın yeni teknolojiye uyum sağlaması kolayca gerçekleşebilir, hem de ihtiyaç doğrultusunda bazı ürünler kolayca satın alınabilirdi. Hammadde kaynakları olsa bile devlet, hammaddeyi işleyebilecek düzeydeki fabrikalardan yoksundu. Devlet, zaman içinde bu eksikliklerinin farkına vararak fabrikalar açsa da, maliyeti çok pahalıya denk gelmiştir. Örnek vermek gerekirse, buharlı gemilerin Osmanlı tersanelerine kazandırılmasında, devlet ilk etapta satın alma yoluna gitmiştir. İlerleyen zamanlarda da geminin tekne kısmını kendi tersanesinde inşa ettikten sonra makine takılması için İngiltere’ye göndermiştir. Tüm bunların gerçekleşmesi için alınması gereken kararlar, Bahriye Meclisi vasıtasıyla gerçekleşmiştir. Meclis, eksikliklerin farkına varıp bunun için çözüm yolu üretme gayesinde olmuştur.

Deniz kuvvetlerini tanzim etmek işi oldukça pahalıdır, Osmanlı Devleti’de bu açıdan zorluklar yaşamıştır. Tersaneye ait bir hazine olmasına rağmen, Bahriye Meclisi vasıtası ile öğrenilen bilgiye göre, neredeyse her sene hazinede açık meydana gelmekteydi. Bu nedenle yapılacak olan reformlar sekteye uğramaktaydı. Ayrıca bu dönemde karşımıza çıkan en büyük problemlerden bir tanesi, denizcilik işlerinde denizcilikten yetişme insanların görev yapmamasıydı. Bu, neredeyse her nizamnameye konu olmuş, Bahriye Meclisi mülga edilip Bahriye Nezareti’nin kurulmasından sonra bile gündeme gelen bir konu olmuştur.

Bahriye Meclisi’nin kuruluşu ile denizcilik alanında yapılacak olan işler organize olmuş olacak ayrıca donanmada en yetkin kişi olan Kaptan Paşa’nın görevleri hafifleyecekti. Kaptan Paşa’nın görevleri hafiflemişti ancak bu dönemde çok fazla meclis olduğu için ve tüm işlerin bürokrasiye uygun yapılması gerektiğinden meclisin işleri zaman zaman aksamış buna çözüm yolu olarak da meclise yardımcı meclisler atanmış, kalem sayısı arttırılmıştır.

Meclis yalnızca bahriye ile ilgili alım satım işleriyle uğraşmayıp, gemi tamirati, bahriye askerleri ile ilgili konular, bahriye mektebi ve öğrencileri ile alakalı neredeyse tüm denizcilik alanını kapsayacak olan konularla da ilgilenmekteydi. Meclisin bürokrasideki konumuna bakacak olursak, yürütme ve yargı gibi erkleri bulunmamaktaydı. Burada

Kaptan Paşa'nın gözetiminde alınan kararlar onay için Meclis-i Vala'ya gönderilirdi. Buradan çıkan onay ve padişahın isteği doğrultusunda irade çıkardı. Meclisin bir reisi, birkaç üyesi, katip ve alınan kararları yazmak için mukayyidi bulunmaktaydı. Ancak, yukarıda bahsedildiği üzere işlerin ilerlemesinden dolayı kendi bünyesinde meclise ait kalemler ve işlere yardımcı olmak için yeni meclisler oluşturulmuştur. Burada alınacak kararlar ilk etapta Bahriye Meclisinde onaylanacaktı. Ardından yine aynı usule uyularak Meclis-i Vala'ya gönderilecekti. Meclise yardımcı olmak için oluşturulan meclislerle, Bahriye Meclisi'nin yapısının her daim dinamik tutularak yeniliklerden geri kalınmamaya gayret edildiğini görmekteyiz. Meclisin, yapısını daha iyi anlamak için 1849 senesinde hazırlanan Bahriye Nizamnamesi oldukça ışık tutmaktadır. Her ne kadar kurulan meclis, bahriye alanında önemli reform hareketleri gerçekleştirme çabalarına girmek istese de kimi zaman devletin içinde bulunduğu mali durumdan, savaşlardan dolayı yapmayı istediği şeyleri tam manası ile gerçekleştirememiştir. Yine de böyle bir dönemde meclis, Kaptan Paşa'nın yükünün hafiflemesini sağlayarak bahriye alanında modernleşme hareketlerinin yapılmasına gayret etmiştir. Ancak istenilen düzeyde başarılı olup olmadığı ise tartışma konusudur. Çünkü devlet, yalnızca bahriye alanıyla değil diğer tüm alanlarda da modernleşme hareketlerine başlamıştı. Ayrıca çıkan isyanlar, savaşlar gibi devleti olumsuz etkileyen durumlar da zaman zaman modernleşme hareketlerinin durmasına sebep olmuştur. Ancak meclis, Bahriye Nezareti'nin açılması ile birlikte önemli bir konum elde ederek faaliyetlerine devam etmiştir ve aslında Bahriye Nezareti'nin temellerinin atılmasında büyük bir payı olmuştur.

KAYNAKÇA

ARŞİV KAYNAKLARI

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

BOA.HR.SFR(3),87/30; 52/20; 53/16; 54/4.

BOA.İ.DH, 335/48; 307/195519; 7/307; 368/24385; 1287/101303; 1289/101424; 1294/101698.

BOA, HAT, 114/4559; 1424/58242.

BOA, A. AMD, 36/63; 41/52.

BOA, A. MKT, 31/36, 158/71.

BOA, A. MKT. NZD, 587/9; 7/96.

BOA, A. MKT. MHM, 453/30; 103/57.

BOA, A. TŞF, 16/94; 33/36.

BOA, İ. HR, 60/2888; 52/2449

BOA, İ. MSM, 17/380; 17/372; 16/347.

BOA, İ.MVL, 325/23.

BOA, MBİ, 61/51.

BOA, İ. DUİT, 185/81.

Deniz Kuvvetleri Arşivi

DTA, MB, 5/24A.

DTA, ŞUB, 2/3A; 2/8A; 5/13A; 5/21A; 5/25A; 5/42B; 5/79A; 5/15A; 15/72A; 5/31A; 5/7A; 5/20A; 5/14B; 5/35A; 9/50A; 9/55A; 9/86A, 9/158A; , 6/33B; 6/34A; 9/19B;

6/42C; 6/33A; 9/143B; 5/64A; 5/29B; 4/112A; 27/55A; 9/165B; 9/45A; 9/77A; 9/180B; 10/6A; 41B/23B; 9/107A; 9/176A; 2/3A; 2/8A.

ESERLER

Ahmed Lütfü, *Târîh-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniyye*, c. 7 Matbaa-i Âmire, Dersaadet 1290.

Ahmed Lütfü, *Târîh-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniyye*, c. 8 Matbaa-i Âmire, Dersaadet 1290.

Ahmet Cevdet Paşa, *Tezakir 1-12*, yay: Cavid Baysun, TTK, 1953.

AKYILDIZ, Ali. “Meclis-i Meşveret”, *TDV (İA)*, c. 28, 2003, ss. 248-249.

AKYILDIZ, Ali. *Osmanlı Merkez Bürokrasisi (1836-1856)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2018.

AKYILDIZ, Ali. *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş, İstanbul 2019.

Anonim, *Deniz Mektepleri Tarihçesi*, Deniz Matbaası, 1931.

ARI, Kemal. “Yelkenliden Buharlıya Geçiş”, *XVIII. Yüzyıldan XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi 2*, ed: Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, Deniz Basımevi, 2009, ss. 125-147.

ARMAOĞLU, Fahir. *19. Yüzyıl Siyasî Tarihi (1789-1914)*, TTK, 1997.

Bahriye Nizamnamesi (1849), ed: Coşkun Güngen, çev: Sabahattin Öksüz, Dz.K.K’lığı Karargah Basımevi, 1996.

BAL, Nurcan. *XIX. Yüzyıl Osmanlı Bahriyesi*, Kopernik Kitap, 2018,

BEYDİLLİ, Kemal. “Savaş Eğitimde Okullaşma (1755-1807)”, *XVIII. Yüzyıldan XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi 2*, ed: Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, Deniz Basımevi, 2009, ss. 269-283.

BOSTAN, İdris. “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I*, ed: İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, ss. 325-339.

BOSTAN, İdris. *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Devleti*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008.

BOSTAN, İdris. *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire*, TTK, Ankara 1992.

BOSTAN, İdris. “Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 Bahriye Kanunnamesi” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I*, ed: İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, ss. 281-291.

BRAUDEL, Fernand. *Akdeniz: Mekan, Tarih, İnsanlar ve Miras*, çev: Necati Erkut, Aykut Derman, Metis, İstanbul 2018.

BUSHKOVITCH, Paul. *Büyük Petro*, çev: Berna Akkıyal, İletişim Yayınları, İstanbul 2012.

BÜYÜKTUĞRUL, Arif. *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 1, Deniz Basımevi, İstanbul 1970.

BÜYÜKTUĞRUL, Arif. *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, Deniz Basımevi, İstanbul 1970.

BÜYÜKTUĞRUL, Arif. *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 3, Deniz Basımevi, İstanbul 1973.

CEZAR, YAVUZ. “Osmanlı Devleti’nin Mali Kurumlarından Tersane-i Amire Hazinesi ve Defterdarlığınının 1805 Tarihli Kuruluş Yasası ve Eki”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, S. 41, 1984, ss. 361-388.

CORNFORD, L. Cope. *The British Navy The Navy Vigilant*, Macmillian and CO., Limited St. Martin’s Street, London 1918.

ÇADIRCI, Musa. “Anadolu’da Redif Askeri ve Kuruluşu” *Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 8, S. 14, 1963, ss. 63-75.

ÇAY, Lütfü. *Gemici Dili*, Deniz Matbaası, İstanbul 1943.

ÇELİK, Yüksel. “Nizam-ı Cedid’in Niteliği ve III. Selim ve II. Mahmud Devri Askeri Reformlarına Dair Tespitler (1789-1839)”, *Nizam-ı Kadimden Nizam-ı Cedid’e III. Selim Dönemi*, ed: Seyfi İnan, İSAM, 2010, ss. 565-590.

DAL, Dilara. *The Modernization of the Ottoman Navy During The Reign Of Sultan Abdülaziz (1861-1876)*, University of Birmingham, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2015.

DEMİR, Timur. *Eğitim Tarihimize Heybeliada Bahriye Mektebi'nin Yeri*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri 2011.

DÖNMEZ, Ahmet. “Babîli’de Hizip Çatışmaları: Ahmed Fevzi Paşa’nın Osmanlı Donanmasını Mısır Valisine Teslimi Olayı”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 40, Güz 2016, ss. 43-57.

DÖNMEZ, Ahmet. *Osmanlı-İngiliz İlişkileri: Diplomasi ve Reform (1833-1848)*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Doktora Tezi, Konya 2013.

DÜZCÜ, Levent. “Denizci Bir Sultan: Abdülaziz’in Denizciliğe Olan İlgisi”, *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Bildiriler*, c. 4, TTK, 2014, ss. 53-69.

DÜZCÜ, Levent. “Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları (1876-1922)”, *Gazi Akademik Bakış*, c. 3, S. 5, Kış 2009, ss. 1-20.

DÜZCÜ, Levent. “Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)”, *History Studies*, c. 5, S.1, Ocak 2013, ss. 113-127.

DÜZCÜ, Levent. *Osmanlı Bahriye Teşkilatı (1890-1918)*, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2004.

DÜZCÜ, Levent. *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*, Doğu Kütüphanesi, İstanbul 2017.

EKİCİ, İlhan. “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, c. XXI, S. 2, Aralık 2006, ss. 35-76.

ERBAŞ, Fatih. *Doğu Akdeniz’de Güç Mücadelesi 19. Yüzyılda Donanmalar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2019.

ERGİN, Koray. “Osmanlı Devleti’nde Kanunnamelerden Nizamnamelere Geçiş”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Aralık 2016, ss. 1-26.

ERGİN, Osman Nuri. *Türk Maarif Tarihi*, c.1-2, Eser Matbaası, İstanbul 1977.

FINDLEY, Carter V. *Kalemiyeden Mülkiyeye Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi*, çev: Gül Çağalı Güven, Alfa Yayınevi, İstanbul 2020.

FINDLEY, Carter V. *Osmanlı İmparatorluğu’nda Bürokratik Reform Babıâli 1789-1922*, çev: Ercan Ertürk, Alfa Yayınevi, 2019.

GENCER, Ali İhsan. “Bahriye Meclisi’nin Kuruluşu ve Önemi”, *Türk Dünyası Araştırmaları Ayı Basım*, 1983, ss. 102-113.

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, Hamdi. *Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2017.

GEZER, Ömer. *Osmanlı Diplomasisinde Denge Politikaları (1774-1829)*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006.

GÜLEN, Nejat. *Şanlı Bahriye Türk Bahriyesi’nin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973*, Kastaş Yayınları, 2001.

HAMPDEN, Charles Hobart. *Hobart Paşa’nın Anıları*, haz. Kansu Şarman, çev. Derin Türkömer, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015.

HOBSBAWM, Eric. *Sanayi ve İmparatorluk*, çev: Abdullah Ersoy, Dost Kitapevi, Ankara 2003.

HOWARD, George William Frederick. *Türk Sularında Seyahat*, çev: Şevket Serdar Türet, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul 1978.

İNALCIK, Halil. “Tanzimat Nedir?”, *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, ed: Halil İnalçık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017, ss. 31-56.

İNALCIK, Halil. *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ*, çev: Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2015.

KAFESOĞLU, İbrahim, *Türk Milli Kültürü*, Ötüken, 2014.

KARAKULAK, Mesut, KILIÇ, Halim. “Bir Buharlı Güzergahını Aydınlatmak: Kıbrıs’ta Buharlılar ve Kıbrıs Deniz Fenerleri”, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, c. 11, S. 23, 2018, ss. 139-161.

KARAL, Enver Ziya. *Osmanlı Tarihi VII. Cilt Islahat Fermanı Devri (1861-1876)*, TTK, 2003.

KURAN, Ercüment. “XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa’nın Kuruluş ve Faaliyetleri”, *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, haz: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul 1995, ss. 159-163.

KURAT, Akdes Nimet. “Türkiye İle Amerika Birleşik Devletleri Arasındaki Münasebetlere Ait Arşiv Vesikaları”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, c.5, S.8, 1970, ss. 281-321.

KURT, Burcu. “Osmanlı Donanmasında Modern Teknolojiyi Yakalamak: Bahriye Sanayi Alayları”, *U.Ü Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, c. 17, S. 18, 2015, ss. 87-105

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

MERCAN, Evren. *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, Dergah Yayınları, İstanbul 2018.

MUMCU, Ahmet. “Divan-ı Hümayun”, *İA (TDV)*, c. 9, 1994, ss. 430-432.

ORAN, Erdoğan. *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2012.

ORTAYLI, İlber. *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Timaş Yayınları, İstanbul 2017.

ÖRENÇ, Ali Fuat. "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması", *Tarih Dergisi*, S. 46, 2007, ss. 37-84.

ÖRENÇ, Ali Fuat. "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Osmanlı Askeri Tarihi Kara Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2017, ss. 173-229.

ÖZDEMİR, Mustafa Murat. "Denizcilik'te Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçiş Dönemindeki Tereddütler ve Tartışmalar", *Tarih ve Günce Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi*, c.3, S. 1, ss. 111-124.

PANZAC, Daniel. *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev: Ahmet Maden, Sertaç Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ağustos 2018.

PARKER, Geoffrey. *Cambridge Savaş Tarihi*, çev: Füsun Tayanç, Tunç Tayan, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018.

Safvet, *Filasalar*, Matbaa-i Bahriye, İstanbul 1329.

SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet. *Tanzimat Devrinde Meclis-i Vala (1838-1868)*, TTK, 1999.

SHAW, Stanford S., SHAW, Ezel Kural. *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, C.2, çev: Mehmet Harmancı, E Yayınları, 2010.

SLADE, Sir Adolphus. *Müşavir Paşa'nın Kırım Harbi Anıları*, çev. haz: Candan Badem, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Nisan 2012.

SLADE, Sir Adolphus. *Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması ile Yaptığı "Karadeniz" Seferi*, çev: Ali Rıza Seyfioğlu, Deniz Matbaası, 1945

SLADE, Sir Adolphus. *Türkiye ve Kırım Harbi*, çev: Ali Rıza Seyfioğlu, İstanbul 1943.

SOYDEMİR, Selman. *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18 ve 19. Yüzyıllar)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007.

ŞEHSUVAROĞLU Haluk Y. “Buhar Devrinin Başlaması ve İstanbul Tersanesi”, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul, 1965, ss. 187-189.

ŞEHSUVAROĞLU Haluk Y. “1860 Yılında Bahriyemiz”, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul, 1965, ss. 342-344.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y. “Bahriye Mektebimiz”, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 1965, ss. 1-5.

TAŞKESENLİOĞLU, YASİN M. *Tanzimat Döneminde Bir Reform Meclisi Meclis-i Âli-i Tanzîmât (1854 -1861)*, TTK, Ankara 2018.

TENGÜZ, Hüsnü. *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 1995.

TERZİ, Arzu. “Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, Tarih Boyunca Türklerde ve Dünyada Denizcilik Semineri, 17-18 Mayıs 2004 Bildiriler*, Globus Dünya Basımevi, İstanbul 2005, ss. 147-154.

TOPÇU, Fatih Sefa. *Sultan Abdülaziz Döneminde Yaşanan Mali Bunalım ve Uygulanan Mali Reformlar (1861-1876)*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2014.

UYAR, Mesut, ERİCSON, Edward J. *Osmanlı Askeri Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı. *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK, Ankara 2020.

WOODS, Sir Henry F. *Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesi'nde Kırk Yıl) 1869-1906*, çev: Fahri Çoker, Milliyet Yayınları, 1976.

YAKITAL, Emin. “Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme”, *VIII. Türk. Tarih Kongresi (Bildiriler)*, c. 2, TTK, Ankara, 1981, s, 1333-1357.

YAKITAL, Emin. “Bahriye Mektebi, İA (TDV), c. 4, 1991, ss. 509-511.

YARAMIŞ, Ahmet. “Bahriye Teşkilatında Âkim Kalan Bir Islahat Teşebbüsü 1827 Tarihli Tersane-i Amire Kanunnamesi”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. 14, S. 2, 2012, ss. 127-145.

YAVUZ Celalettin. “Sultan Abdülaziz Donanması – Yelkenli Teknelerden Buhar Makineleri Gemilere Geçiş Bitmeyen Reform İhtiyaçları, *XIII. Türk Tarih Kongresi*, C. 3, 04-07 Ekim 1999, s. 1806-1807.

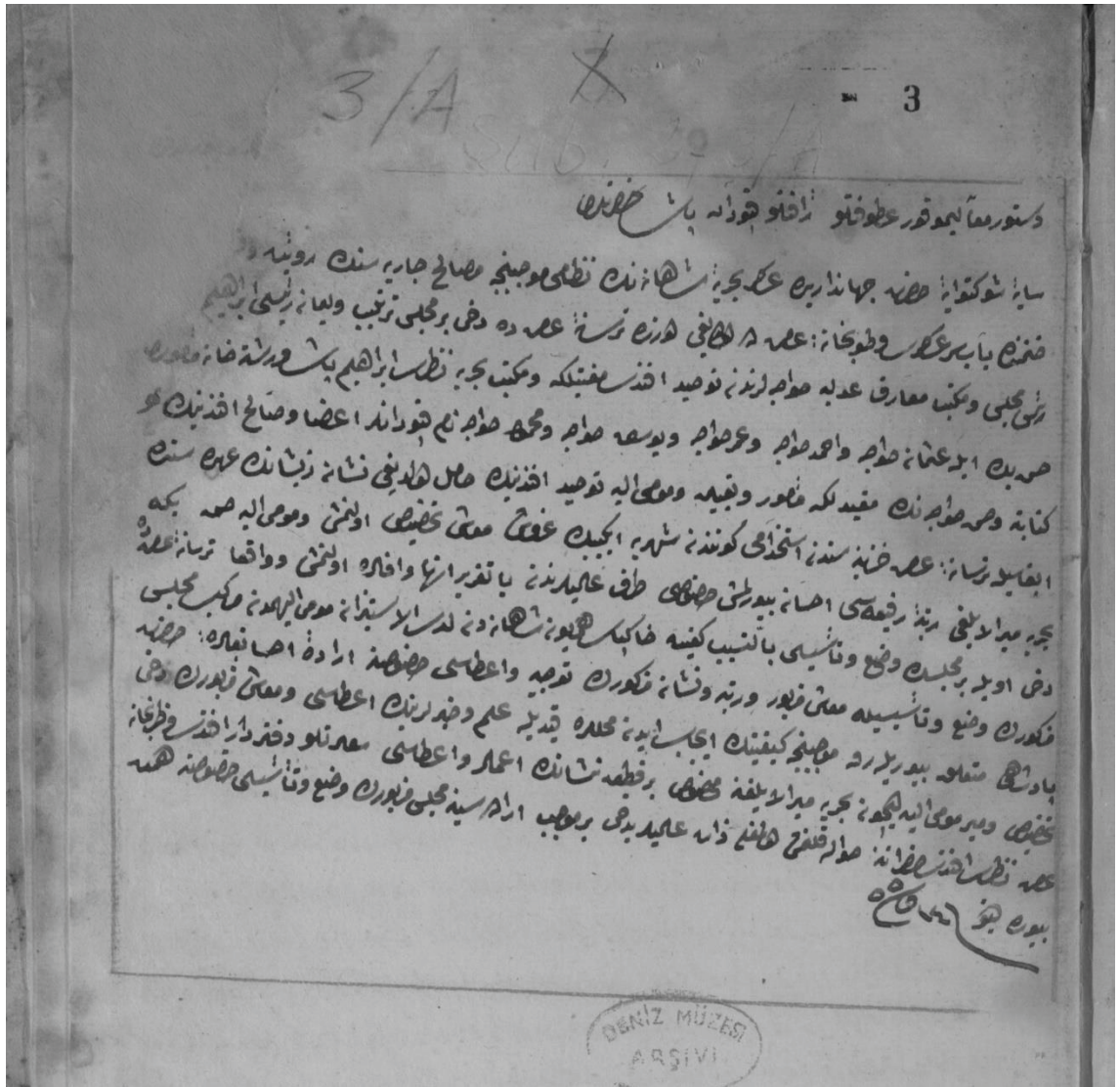
YILDIRIM, Mehmet. “İstanbul’da Bir Ağır Sanayi Yatırımı: Zeytinburnu Demir Fabrikası”, *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi İktisat Ulaşım ve Haberleşme*, ed: Coşkun Yılmaz, İSAM, İstanbul 2015.

YÜKSEL, Ahmet. “Osmanlı Devlet Dairelerinde Mesai Kavramı ve Uygulamaları”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, c.16, S. 1, 2014, ss. 19-49.

ZORLU, Tuncay. “Nizam-ı Kadimden Nizam-ı Cedid’e III. Selim Dönemi”, *III. Selim Dönemi Osmanlı Teknolojisi*, ed: Seyfi Kenan, İSAM, 2010, ss.

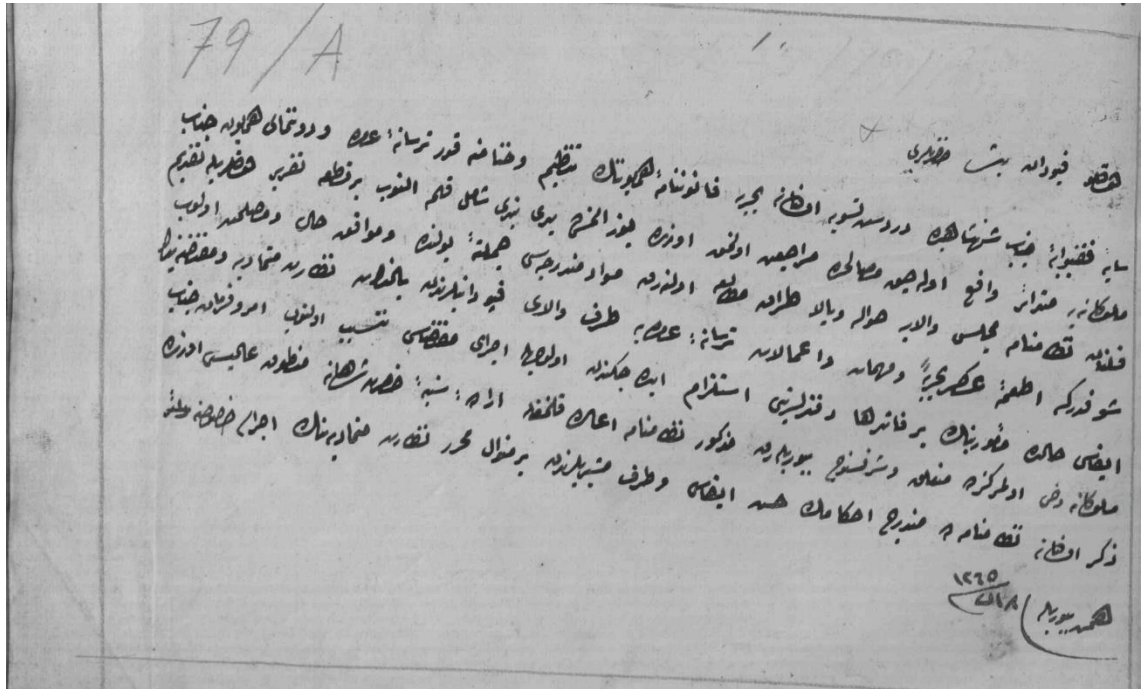
EKLER

EK 1. Bahriye Meclisi'nin Kuruluşuna Dair Belge.



Kaynak: DTA, ŞUB, 2/3A.

EK 2. Bahriye Nizamnamesinin Oluşturulmasına Dair Belge.



KAYNAK: DTA, ŞUB, 5/79A.

EK 3. Buhar Makinesi Taktırmak Üzere İngiltere'ye Giden Osmanlı Devleti'ne Ait Kalyonlar.



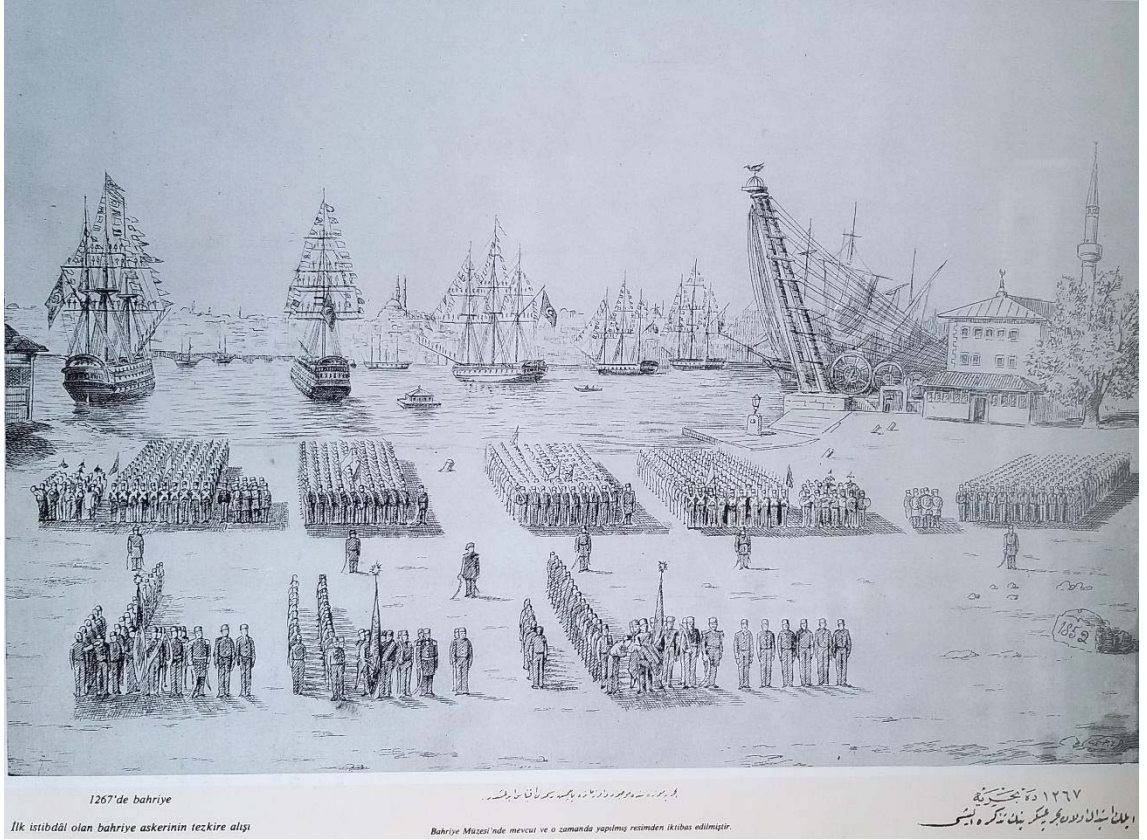
KAYNAK: Hüsnü, Tengüz, *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 1995, s. 55.

EK 4. Divanhane Olarak da Bilinen Aynı Zamanda Bahriye Meclisi'nin Toplantılarının Gerçekleştiği Yer Olan Daire-yi Bahriye.



KAYNAK: Tengüz, *a.g.e.*, s. 33.

EK 5. Bahriye Askerlerinin İlk Tezkire Törenine Ait Bir Görsel.



Kaynak: Tengüz, a.g.e, s. 43.

EK 6. Tez Orijinallik Raporu

 <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; text-align: center;"> <p>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU</p> </div>
<p>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TARİH ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA</p>
<p>Tarih: 23/06/2021</p>
<p>Tez Başlığı : <i>Tanzimat Dönemi'nde Bahriye Alanında Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Meclisi</i></p> <p>Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 91 sayfalık kısmına ilişkin, 23/06/2021 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda işaretlenmiş filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 2 'dir.</p>
<p>Uygulanan filtrelemeler:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- <input checked="" type="checkbox"/> Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç 2- <input checked="" type="checkbox"/> Kaynakça hariç 3- <input type="checkbox"/> Alıntılar hariç 4- <input checked="" type="checkbox"/> Alıntılar dâhil 5- <input checked="" type="checkbox"/> 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç
<p>Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.</p>
<p>Gereğini saygılarımla arz ederim.</p>
<p>23.06.2021 ve İmza</p>
<p>Adı Soyadı: Beyza ŞEYHOĞLU</p> <p>Öğrenci No: N18132698</p> <p>Anabilim Dalı: Tarih</p> <p>Programı: Yüksek Lisans</p>
<p>DANIŞMAN ONAYI</p> <p style="text-align: center;">UYGUNDUR.</p> <p style="text-align: center;">_____ Prof. Dr. Mehmet Veli SEYİTDANLIOĞLU</p>



**HACETTEPE UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES
MASTER'S THESIS ORIGINALITY REPORT**

**HACETTEPE UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES
TO THE DEPARTMENT OF HISTORY**

Date: 23/06/2021

Thesis Title : *Navy Reform Movements in Tanzimat Period and Navy Assembly*

According to the originality report obtained by myself/my thesis advisor by using the Turnitin plagiarism detection software and by applying the filtering options checked below on 23/06/2021 for the total of 91 pages including the a) Title Page, b) Introduction, c) Main Chapters, and d) Conclusion sections of my thesis entitled as above, the similarity index of my thesis is 2 %.

Filtering options applied:

1. Approval and Declaration sections excluded
2. Bibliography/Works Cited excluded
3. Quotes excluded
4. Quotes included
5. Match size up to 5 words excluded

I declare that I have carefully read Hacettepe University Graduate School of Social Sciences Guidelines for Obtaining and Using Thesis Originality Reports; that according to the maximum similarity index values specified in the Guidelines, my thesis does not include any form of plagiarism; that in any future detection of possible infringement of the regulations I accept all legal responsibility; and that all the information I have provided is correct to the best of my knowledge.

I respectfully submit this for approval.

23.06.2021 and Signature

Name Surname: Beyza ŞEYHOĞLU

Student No: N18132698

Department: Department of History

Program: Master's Degree in History (with Thesis)

ADVISOR APPROVAL

APPROVED.

Prof. Dr. Mehmet Veli
SEYİTDANLIOĞLU

EK 7. Etik Komisyon İzin Muafiyet Formu

 <p>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TEZ ÇALIŞMASI ETİK KOMİSYON MUAFİYETİ FORMU</p>
<p>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TARİH ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA</p> <p style="text-align: right;">Tarih: 23/06/2021</p> <p>Tez Başlığı: <i>Tanzimat Dönemi'nde Bahriye Alanında Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Meclisi</i></p> <p>Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. İnsan ve hayvan üzerinde deney niteliği taşımamaktadır, 2. Biyolojik materyal (kan, idrar vb. biyolojik sıvılar ve numuneler) kullanılmasını gerektirmemektedir. 3. Beden bütünlüğüne müdahale içermemektedir. 4. Gözlemsel ve betimsel araştırma (anket, mülakat, ölçek/skala çalışmaları, dosya taramaları, veri kaynakları taraması, sistem-model geliştirme çalışmaları) niteliğinde değildir. <p>Hacettepe Üniversitesi Etik Kurullar ve Komisyonlarının Yönergelerini inceledim ve bunlara göre tez çalışmamın yürütülebilmesi için herhangi bir Etik Kurul/Komisyon'dan izin alınmasına gerek olmadığını; aksi durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.</p> <p>Gereğini saygılarımla arz ederim.</p> <p style="text-align: right;">23.06.2021 ve İmza</p> <p>Adı Soyadı: Beyza ŞEYHOĞLU</p> <p>Öğrenci No: N1B132698</p> <p>Anabilim Dalı: Tarih</p> <p>Programı: Tezli Yüksek Lisans</p> <p>Statüsü: <input checked="" type="checkbox"/> Yüksek Lisans <input type="checkbox"/> Doktora <input type="checkbox"/> Bütünleşik Doktora</p>
<p>DANIŞMAN GÖRÜŞÜ VE ONAYI</p> <p style="text-align: center;">Prof. Dr. Mehmet Veli SEYİTDANLIOĞLU</p> <p style="text-align: center;">Detaylı Bilgi: http://www.sosyalbilimler.hacettepe.edu.tr</p> <p>Telefon: 0-312-2976860 Faks: 0-3122992147 E-posta: sosyalbilimler@hacettepe.edu.tr</p>



**HACETTEPE UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES
ETHICS COMMISSION FORM FOR THESIS**

**HACETTEPE UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES
TO THE DEPARTMENT OF HISTORY**

Date: 23/06/2021

Thesis Title: *Navy Reform Movements in Tanzimat Period and Navy Assembly*

My thesis work related to the title above:

1. Does not perform experimentation on animals or people.
2. Does not necessitate the use of biological material (blood, urine, biological fluids and samples, etc.).
3. Does not involve any interference of the body's integrity.
4. Is not based on observational and descriptive research (survey, interview, measures/scales, data scanning, system-model development).

I declare, I have carefully read Hacettepe University's Ethics Regulations and the Commission's Guidelines, and in order to proceed with my thesis according to these regulations I do not have to get permission from the Ethics Board/Commission for anything; in any infringement of the regulations I accept all legal responsibility and I declare that all the information I have provided is true.

I respectfully submit this for approval.

23.06.2021 and Signature

Name Surname: Beyza ŞEYHOĞLU
Student No: N18132698
Department: Department of History
Program: Master's Degree in History (with Thesis)
Status: MA Ph.D. Combined MA/ Ph.D.

ADVISER COMMENTS AND APPROVAL

Prof. Dr. Mehmet Veli
SEYİTDANLIOĞLU