

160445

T.C.  
MİMAR SİNAN  
GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ORTAÇAĞ TARİHİ PROGRAMI

**DENİZ TARİHİMİZİN SEMBOL GEMİLERİNDEN  
MAHMUDIYE**

(Yüksek Lisans Tezi)

**Hazırlayan:**  
20016061 Hacer BULGURCUOĞLU

**Danışman:**  
Prof. Dr. Abdülkadir ÖZCAN

İSTANBUL 2004

Hacer BULGURCUOĞLU tarafından hazırlanan Deniz Tarihimizin Sembol Gemilerinden Mahmudiye adlı bu çalışma jürimizce Yüksek Lisans Tezi olarak Kabul Edilmiştir.

Kabul (Sınav) Tarihi : 24 / 11 / 2004

( Jüri Üyesinin Ünvanı , Adı , Soyadı ve Kurumu ) :

İmzası :

Jüri Üyesi : Prof.Dr.Abdülkadir ÖZCAN (Danışman)

Jüri Üyesi : Prof.Dr.Ali İhsan GENCER (İ.Ü.Öğr.Üy.)

Jüri Üyesi : Prof.Dr.İdris BOSTAN (İ.Ü.Öğr.Üy.)

.....  
.....  
.....

## İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ .....	IV
ÖZET .....	VI
SUMMARY .....	VII
KISALTMALAR .....	VIII
GİRİŞ .....	1
<b>BÖLÜM I</b> .....	<b>3</b>
1. TÜRK DENİZCİLİĞİNE UMUMİ BİR BAKIŞ.....	3
2. YELKENLE YÜRÜYEN GEMİLER .....	4
2.1. Brik.....	4
2.2. Uskuna.....	5
2.3. Şalope.....	5
2.4. Korvet .....	5
2.5. Firkateyn .....	6
2.6. Kalyon.....	6
2.7. Burtun .....	8
2.8. Kapak .....	8
2.9. Üç ambarlı .....	9
<b>3. DÜNYA DENİZ TARİHİ'NDE YELKENLİ GEMİLERİN</b>	
<b>TEKÂMÜLÜ</b> .....	<b>10</b>
<b>4. AVRUPA DONANMALARINDA YELKENLİ GEMİLER</b> .....	<b>12</b>
<b>5. OSMANLI BAHRİYESİNDE KALYONA GEÇİŞ</b> .....	<b>15</b>
<b>5.1. Mezemorta Hüseyin Paşanın Hazırladığı Bahriye</b>	
<b>Kanunnâmesi</b> .....	<b>19</b>
<b>5.2. Osmanlı Donanmasında Kalyonun Tekâmülü</b> .....	<b>22</b>
<b>5.3. Yelkenli Gemilerde Hizmet Eden Bahriyeliler</b> .....	<b>26</b>
5.3.1. Kalyoncular .....	26
5.3.2. Gabyarlar .....	28
5.3.3. Sudagabolar.....	28

	<u>Sayfa No</u>
<b>BÖLÜM II</b> .....	29
<b>2. II. MAHMUT DEVRİNDE OSMANLI BAHRİYESİ</b> .....	29
<b>2.1. II. MAHMUT DÖNEMİNDE BAHRİYE ALANINDAKİ</b>	
<b>TÜRK-AMERİKAN İLİŞKİLERİ</b> .....	31
<b>2.2. OSMANLI DONANMASINDA İLK BUHARLI GEMİLER</b> .....	34
<b>2.3. II. MAHMUT DÖNEMİNDE DONANMADA YER ALAN</b>	
<b>GEMİLER</b> .....	36
<b>BÖLÜM III</b> .....	38
<b>3. MAHMUDİYE KALYONU</b> .....	38
<b>3.1. MAHMUDİYE ADI</b> .....	39
<b>3.2. MAHMUDİYE (I) KALYONU</b> .....	39
<b>3.3. MAHMUDİYE (II) KALYONU</b> .....	43
<b>3.4. FİRARİ AHMET PAŞA ve</b>	
<b>DONANMANIN MİSİR'A KAÇIRILMASI</b> .....	48
<b>3.5. YABANCI BİR AMİRALİN GÖZÜYLE</b>	
<b>MAHMUDİYE KALYONU</b> .....	55
<b>3.6. KIRIM SAVAŞI VE MAHMUDİYE</b> .....	58
<b>3.6.1. 1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı'na Doğru...</b>	59
<b>3.6.2. Büyükdere Önünde Mahmudiye'ye Yapılan</b>	
<b>Bir Ziyaret</b> .....	63
<b>3.6.3. Savaş Öncesi Devletlerin Donanmalarıyla</b>	
<b>İlgili Hazırlıkları</b> .....	65
<b>3.6.3.1. Osmanlı Devleti</b> .....	65
<b>3.6.3.2. Mısır Kuvvetlerinin Osmanlı Donanmasına İştirakı...</b>	67
<b>3.6.3.3. Rusya</b> .....	68
<b>3.6.3.4. Müttefik Devletler</b> .....	68
<b>3.6.4. Sivastopol'un Muhasarası</b> .....	70
<b>3.7. MAHMUDİYE KALYONU'NA MAKİNE</b>	
<b>KONULMASI ÇABALARI</b> .....	78
<b>3.8. MAHMUDİYE KALYONU'NUN FESHİ</b> .....	86
<b>3.9. MAHMUDİYE KALYONU SÜVARİLERİ</b> .....	87

Sayfa No

<b>3.10. MAHMUDİYE KALYONU'NUN 1842 ve 1843 SENELERİ</b>	
<b>PERSONEL MEVCUDU.....</b>	<b>90</b>
<b>BÖLÜM IV .....</b>	<b>94</b>
<b>4.1. TÜRK HALK SANAT ve EDEBİYATINDA SİVASTOPOL</b>	
<b>MUHAREBESİ VE MAHMUDİYE KALYONU .....</b>	<b>94</b>
<b>4.2. MAHMUDİYE KALYONU'NA DAİR MENKİBELER .....</b>	<b>95</b>
<b>SONUÇ .....</b>	<b>99</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>102</b>
<b>EK- 1 İstanbul Deniz Müzesi Envanterinde Yer Alan</b>	
Mahmudiye Kalyonu'na Ait Objeler .....	102
<b>EK-2 Mahmudiye Kalyonu Odası .....</b>	<b>116</b>
<b>EK-3 İstanbul Deniz Müzesi Envanterinde Yer Alan</b>	
Mahmudiye Kalyonu İle İlgili Resimler .....	117
<b>EK-4 1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı</b>	
Türk Donanması ve Mısır Filosu Tablosu.....	122
<b>EK-5 Mahmudiye Kalyonu'nun Fotoğrafı .....</b>	<b>123</b>
<b>EK-6 Vesika-I .....</b>	<b>124</b>
<b>EK-7 Vesika-II .....</b>	<b>125</b>
<b>EK-8 Vesika-III .....</b>	<b>126</b>
<b>EK-9 Vesika-IV .....</b>	<b>127</b>
<b>EK-10 Vesika-V .....</b>	<b>128</b>
<b>EK-11 Vesika-VI.....</b>	<b>129</b>
<b>EK-12 Vesika-VII .....</b>	<b>130</b>
<b>EK-13 Vesika-VIII .....</b>	<b>131</b>
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>132</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>138</b>

## ÖNSÖZ

Devletlerin, milletlerin tarihlerinde meşhur komutanlar, meşhur kaleler olduğu gibi denizci devletlerin tarihlerinde de meşhur gemiler vardır. İngiltere'nin, Fransa'nın, Amerika'nın, Avusturya'nın deniz tarihlerinde de adını bırakmış, etrafında parlak menkıbe hâleleri örülmüş gemileri vardı. Bu gemilerden biri, meşhur İngiliz amirali Nelson'un sancak gemisi olan "Victory Kalyonu" idi. İngilizler bu ünlü gemilerini Portsmouth Limanı'nda hâlâ kutsal bir abide gibi muhafaza ederek, gurur vesilesi bir ziyaretgâh haline getirmişlerdir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun yelken devrinde inşa edilen en büyük ahşap-harp gemisi, üç ambarlı "Mahmudiye Kalyonu" idi. 1829 yılında Tersane-i Âmire tezgahlarında inşa edilerek; Türk mühendis, kalfa ve işçilerinin elinden çıkan Mahmudiye Kalyonu; XIX. yüzyılda dünyanın da en büyük harp gemisi olma ünvanına sahipti. Sultan II. Mahmut döneminden Sultan II. Abdülhamit devrinin ilk yıllarına kadar Türk denizlerinde varlık gösteren, gerek dış görünümündeki azameti ve ihtişamıyla gerekse iç kısımlarının zarif tezyiniyle oldukça güzel ve gösterişli bir gemi olan Mahmudiye; Türk halkı tarafından da çok sevilen, büyük sempati duyulan ve saygı gören efsaneleşmiş gemilerimizdendir.

Lâkin deniz tarihimiz açısından böylesine önemli ve şöhretli olan bir gemiyi ne yazık ki şanına yaraşır şekilde muhafaza edememiştir. Amerikalıların, İngilizlerin, Rusların, Yunanlıların da tarihlerinde böylesine önemli gemiler vardır. Onlar bu gemileri günümüzde müze haline getirip sergilerlerken bizde maalesef bu anlayış yerleşmemiştir. Mahmudiye'den geriye kalan bir takım eşyalar, objeler ve tablolar bugün İstanbul Deniz Müzesi'nde bulunmaktadır. Bu konuda, çalışmamızın planlanması ve düzenlilik içerisinde kaleme alınmasında yol gösteren danışmanım Prof. Dr. Abdülkadir ÖZCAN'a; değerli yardım ve katkılarından dolayı Prof. Dr. Ali

İhsan GENCER'e ve Prof. Dr. İdris BOSTAN'a; İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz İhtisas Kütüphanesi ve Deniz Tarihi Arşivi'nden istifade etmeme imkân tanıyan ve çalışmalarım esnasında bana her türlü desteği sağlayan İstanbul Deniz Müzesi Komutanı Kd. Alb. Bülent AKSARAY'a; Mahmudiye'yi yeniden gün ışığına çıkarma fikrini veren İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Şube Müdürü Dr. Öğ. Kd. Bnb. Rasim ÜNLÜ'ye; verdiği değerli bilgi ve yardımlarından dolayı başta Nurcan BAL olmak üzere tüm İstanbul Deniz Müzesi çalışanlarına, ayrıca bu çalışmamın yazım aşamasında tüm sıkıntılarımı paylaşan aileme ve arkadaşlarıma göstermiş oldukları anlayış ve destekten ötürü teşekkür ederim.

Ekim 2004

Hacer BULGURCUOĞLU

## ÖZET

(DENİZ TARİHİMİZİN SEMBOL GEMİLERİNDEN MAHMUDİYE)

Dünya deniz tarihinde kürek gücüyle hareket eden çekdirilerden rüzgar gücüyle hareket eden yelkenli gemilere geçişte, Coğrafi Keşifler sonrasında Amerika ve Hindistan yollarının keşfi ve sabit-dönebilen dümenin bulunması önemli etken olmuştur. 1571 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile Haçlı Müttefik donanmaları arasında vuku' bulan "Lepanto (İnebahtı) Muharebesi" hem kürek hem de yelkenle hareket eden büyük "gali"lerin "çekdiri"lere karşı kazandığı başarıdan dolayı harp gemisi inşaatında önemli bir dönüm noktası teşkil eder. Bu savaş "kürek devri"ni sona erdirerek "yelken devri"ni açmıştır. Türk deniz tarihinde kadırgadan kalyona geçiş; Avrupalı denizci devletlerden çok sonraları olmuştur. 1645 Girit Harbi'nde görülen lüzûm üzerine Osmanlı donanmasına kalyonlar inşa edilmeye başlanmış, 1662 senesinde bahriyede ıslahat yapan Fazıl Ahmet Paşanın sadareti zamanında kalyon yapımından tekrar vazgeçildiyse de 1682 yılında Kaptan-ı derya Mezemorta Hüseyin Paşanın gayretleriyle kalyonculuk teşkilâtı kat'i surette kurulmuştur.

XIX. yüzyılda bir dönem, Osmanlı Devleti'nin ve aynı zamanda dünyanın da en büyük harp gemisi kabul edilen Türk deniz tarihimizin sembol gemilerinden "Mahmudiye"; kalyon sınıfına dahil, üç ambarlı, üç direk ve yelkenli olarak 1829 yılında Türk mimar ve mühendisler Mehmet Efendi ve Mehmet Kalfalar tarafından inşa edilmiş birinci sınıf bir harp gemisiydi. Kırım Savaşı sırasında gösterdiği başarılar sonrasında "Gazi" ünvanını alan Mahmudiye, halkın büyük sempatisini kazanmış, ona dair menkıbeler ağızdan ağıza dolaşarak efsaneleşmiştir. Girdiği limanlarda halk tarafından büyük hayranlıkla izlenen bu azametli ve gösterişli gemi, sosyal ve sanatsal alanda halkın gönlünde yer etmiş, bunun sonucu olarak Mahmudiye sevgisi, edebiyat ve resimlerde yerini almıştır.

**ANAHTAR KELİMELER:** Mahmudiye Kalyonu, II. Mahmut, Kırım Savaşı, Tersane-i Âmire, Osmanlı Donanması, Buharlı Gemi.

## SUMMARY

### (THE MAHMUDIYE GALLEON IS ONE OF THE SYMBOLS OF TURKISH NAVAL HISTORY)

Following to the invention of new geographical territories, the invention of new routines to America and India and the invention of fixed-controllable rudder had played a very important role on transition from the rowing powered galleys to the sailing vessels navigation history of the world. The victory of rowing and sailing powered big galleys in Ottoman Empire Fleet against the galleys of Crusaders Fleet in “Lepanto (İnebahtı) War” in 1571 was the key turning point in the history of shipbuilding industry. This war has been resulted with the end of rowing galleys era and start of sailing galleys era. The transition from galleys to galleons in Turkish naval history was happened quite late after the European countries. The building of galleons for Ottoman Navy was started with arisen necessity decision right after the Crete War in 1645. In spite these activities were kept on hold during time of Fazıl Ahmet Pasha starting from 1662, the galleonship organization has been established decisively with the affords of Admiral Mezemorta Hüseyin Pasha in 1682.

“Mahmudiye Galleon” as one of the major symbols of Turkish naval history and accepted as the biggest warship of the Ottoman Empire and world during some periods in XIX century; it was considered in the group of galleon class vessels with three holds, three masts and sails. It was built by the Turkish engineers and architects Mehmet Efendi and Mehmet Kalfa as the first class warship. Mahmudiye was awarded with the rank of “Ghazi” (victorious fighter for the Islamic faith) after the Crimean War. It was very popular in the public and the legends about were told everywhere. It had created a wondering admiration in the public in each harbor it was seen. This majestic vessel had also taken its place in the social art environments and in the hearth of public. As a result of this, the popularity of Mahmudiye was subject to some literature and paintings.

**KEY WORDS:** Mahmudiye Galleon, II. Mahmut, Crimean War, İmperial Shipyard, Ottoman Navy, Steam Vessel

**KISALTMALAR**

<b>BOA.</b>	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
<b>DMA.</b>	: Deniz Múzesi Arşivi
<b>şUB.</b>	: şura-yı Bahrî Bölümü
<b>MKT.</b>	: Mektûbî
<b>HH.</b>	: Hatt-ı Hümâyûn
<b>A. AMD.</b>	: Sadaret-Âmedî Kalemi Evrakı
<b>A. MKT. NZD.</b>	: Sadaret-Mektûbî Kalemi Nezaret ve Devâir Evrakı
<b>A.MKT. MHM.</b>	: Sadaret-Mektûbî Kalemi Mühimme Kalemi (Odası)Evrakı
<b>A.DVN.MHM.</b>	: Sadaret Divân-ı Hümâyûn Mühimme Kalemi Evrakı
<b>A. TşF.</b>	: Sadaret-Teşrifât Kalemi Evrakı
<b>MV.</b>	: Meclis-i Vükelâ Mazbataları
<b>Çev.</b>	: Çeviren
<b>Yay.</b>	: Yayınlayan
<b>c.</b>	: Cilt
<b>S.</b>	: Sayı
<b>H.</b>	: Hicri
<b>M.</b>	: Miladi
<b>A.g.k.</b>	: Adı geçen kitap
<b>A.g.m.</b>	: Adı geçen makale
<b>Dos. No.</b>	: Dosya Numarası
<b>Df. No .</b>	: Defter Numarası
<b>Vsk. No.</b>	: Vesika Numarası
<b>Sf. No.</b>	: Sayfa Numarası
<b>Db. No.</b>	: Demirbaş Numarası
<b>T.T.K.B.</b>	: Türk Tarih Kurumu Basımevi

## GİRİŞ

Gemiler de tıpkı insanlar gibidir. Onlar da doğar, kendi kaderleri içinde yaşar ve isim bırakıp ölürlür. XIX. yüzyıl Türk deniz tarihimizin sembol gemisi olarak bilinen Mahmudiye'nin isminin günümüzde ne yazık ki unutulduğunu görmekteyiz. Bir dönem halkımız ve tarihimiz üzerinde büyük izler bırakan Mahmudiye Kalyonu'nun tezgahtan çıkışından, fesih kararının alınmasıyla birlikte parçalanmasına kadar ki faaliyetlerini dönemin değişen bahriye teşkilâtı ve gemicilik sistemi (yelken döneminden makine dönemine geçiş) dahilinde inceleyip sunmaya çalıştım.

Bu aşamada Mahmudiye Kalyonu'nun askerî, sosyal, sanatsal, edebî ve diğer alanlardaki yaşam sürecini; başta Başbakanlık Osmanlı Arşivi olmak üzere, İstanbul Deniz Müzesi Deniz Tarihi Arşivi ve Deniz İhtisas Kütüphanesi, T.C. Londra Büyükelçiliği Arşivi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Kütüphane ve Dokümantasyon Daire Başkanlığı Nadir Eserler ve Müze Şube Müdürlüğü ve son olarak Atatürk Kitaplığı'ndan elde ettiğim belge, kitap, gazete, gemiye ait jurnal defteri, obje, fotoğraf ve tablolar ışığında ortaya çıkarmaya çalıştım. Çalışmamda Mahmudiye'yi tanıtmamın yanısıra; Dünya deniz tarihinde yelkenli gemilerin teşekkül ve tekâmülleri, Türk deniz tarihinde kalyona geçiş ve kalyonculuk teşkilâtının ihdası ve ayrıca II. Mahmut dönemi Osmanlı bahriyesine dair bilgiler de vermeye çalıştım.

Adını Sultan II. Mahmut'tan alan ve 1829 yılında faal hayatına başlayan, XIX. yüzyılda bir dönem dünyanın en büyük harp gemisi ünvanına sahip olan Mahmudiye Kalyonu'nun askerî alandaki en büyük başarısı; Kırım Savaşı'nda Müttefik devletlerle beraber katıldığı Sivastopol'un bombardımanı olmuştur. Avrupa'da buhar makinesinin icadından sonra bu makinelerin ahşap gemilere monte edilmeye başlanmasıyla beraber dünyada gemi teknolojisinde büyük bir değişim yaşanmaya başlanmıştır. Ahşap gemilerin hareket gücü olan yelkenin yerini makineleşme sürecinde "buhar makinesi"; ahşap malzemenin yerini ise "zırh" almaya başlamıştır. Buhar makineli ve zırhlı gemilerin ilk

başarılı tecrübeleri Kırım Savaşı'nda yapılmıştır. Bu savaşta İngiliz ve Fransız donanmalarında yer alan vapurlar ve zırhlı gemiler Rus istihkâmlarına büyük zarar vermişler ve savaşın Müttefikler lehine kazanılmasında önemli etken olmuşlardır. Savaşın akabinde Osmanlı donanmasında da bu yönde modernizasyon faaliyetlerine başlanmış ve ilk etapta donanma mevcudunda bulunan ahşap harp gemilerine uskurlu (pervaneli) makine takılarak bu gemiler stimli hale dönüştürülmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda gelişen teknolojiye uygunluk göstermesi açısından yelkenli Mahmudiye Kalyonu'na da makine vaz'ı gündeme gelmiş fakat bütün uğraşlara rağmen geminin ahşap kısımlarının epeyce köhneleşmiş olması hasebiyle bu faaliyet başarıyla neticelendirilememiştir. Bu şekilde birinci sınıf yelkenli harp gemisi statüsündeki Mahmudiye Kalyonu, makineli gemilerin aktifleşmeye başladığı yıllarda donanma mevcudundan çıkarılıp Tersane'de söküleceği vakte kadar Haliç'te kışla vesaire gibi geri hizmetlerde kullanılmıştır.

XIX. yüzyılın bu görkemli sembol gemisi dönemin sonlarına doğru değişen gemi teknolojisine (yelkenden buhara geçiş) ayak uyduramaması sebebiyle o eski şaşalı itibarını koruyamamıştır. Gönül isterdi ki Mahmudiye'yi de İngilizlerin ünlü "Victory Kalyonu" gibi muhafaza edip günümüze intikal ettirelim. Bu şekilde, bugün sadece fotoğraf ve resimlerde görebildiğimiz geminin heybetli ve görkemli dış görüntüsünün yanında iç dizaynının muhteşemliğini de canlı olarak gözlemleyebilmiş olurduk.

Mahmudiye Kalyonu ile ilgili yaptığım bu çalışmam; Kırım Savaşı ve Osmanlı donanmasının makineleşme sürecine geçişi ile ilgili araştırma yapacaklara yardımcı olacak bilgileri de vermektedir. Türk deniz tarihimizin destanlaşan efsanevî gemilerinden olan Mahmudiye'nin günümüzde unutulmuş olan ismini ve faaliyetlerini yeniden hafızalara yerleştirebilseysem çalışmam amacına ulaşmış sayılacaktır.

# BÖLÜM I

## 1. TÜRK DENİZCİLİĞİNE UMUMİ BİR BAKIŞ

Türk denizciliği; Anadolu Selçuklu, Anadolu Beylikleri, Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti halkalarından oluşur.

Türkler, Asya'nın coğrafi mevkisi itibarıyla kara devletleri kurmuşlardır. Bu nedenle askerî kara teşkilatına önem vermişlerdir. Bununla beraber bazı Türk grupları Hazar Denizi ve Baykal Gölü'nde gemicilik, kayıkçılık ve balıkçılık yapmışlardır. Denizciliğe ait teşkilat daha çok Anadolu'yu yurt tutmalarından sonra başlamıştır.

Bizanslılar'a karşı Büyük Selçuklu Sultanı Alparslan'ın 26 Ağustos 1071'de kazandığı Malazgirt Meydan Savaşı, Türklere Anadolu'nun kapılarını açmıştır. Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurucusu olan Selçuklu hanedanından gelen Süleyman Şahın, Bizans'ın elinde bulunan İznik'i zaptetmesiyle Türkler ilk defa Marmara Denizi kıyılarına yerleşerek, denizlere açık bir politika izlemeye başlamışlardır. Türklerin bir kara devleti olmasına karşılık bu kadar kısa süre içerisinde denizlere ulaşarak Bizans'a karşı büyük başarılar göstermesi denizciliğe gösterdikleri büyük önem nedeniyledir. Anadolu Selçuklu Devleti'nin parçalanmasının ardından Batı Anadolu ve Karadeniz kıyılarında kurulan beylikler de Bizans'a karşı denizlerde başarılı mücadeleler vermişlerdir.

Osmanlılar, devletin kurulmasından itibaren denizle alakaları neticesinde aşamalı şekilde donanmaya önem vermişlerdir. Devletin donanması kuruluş aşamasında Karasi Beyliği donanmasına dayanıyordu. XV. yüzyılın sonlarına gelindiğinde artık deniz gücünü epeyce arttıran Osmanlı Devleti bu dönemlerde bilhassa Venediklilerin deniz tecrübelerini örnek alarak kendi gemilerinin çeşit ve

adetini arttırmışlar ve Akdeniz’de muazzam bir donanmaya sahip olan Venediklilere karşı XVI. asrın ilk yarısında hakimiyeti ele geçirmişlerdir.

Osmanlı donanmasını teşkil eden gemiler XVII. yüzyılın sonlarına kadar; kürek ve yelkenle yürüyen “*çekdiri*” diye tabir ettiğimiz gemilerle sadece yelkenle yürüyen “*yelkenli*” yani “*kalyon*” sınıfı gemilerdi. 1682 yılında Kaptan-ı derya Mezemorta Hüseyin Paşanın gayretleriyle Osmanlı donanmasında “*kalyonculuk*” kat’i surette ihdâs edilmiştir. II. Mahmut döneminde ise 1837 yılında ilk defa Tersane-i Âmire kızaklarında “*stimli*” bir gemi inşa edilerek gemi teknolojisinde yavaş yavaş makineleşme dönemine geçilmiş, 1865’ten sonra ise “*zırhlı gemiler*” donanmaya dahil edilmiştir.

## 2. YELKENLE YÜRÜYEN GEMİLER

Yelkenli gemiler direk sayılarına göre; “*iki direkliler*” ve “*üç direkliler*” şeklinde iki gruba ayrılıyorlardı. Bunlardan şalope, brik ve uskunalar *iki direkli* gemilerden; kalyon, firkateyn ve korvetler ise *üç direkli yelkenli* gemilerdendi.

### 2.1. Brik

Yelkenli gemilerin iki direkli, tek ambarlı olanlarına “*brik*” denilirdi. Brikler yarım armalı, zamanının en seri harp gemilerinden olup küpeşte lumbalarında topu vardı. Brikin her iki direği “*kabasorta*<sup>1</sup>” denilen dört köşe yelkenlidir<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> **Kabasorta:** Biri sabit, diğeri hareketli iki adet tornadan ibaret palanga. Mustafa ZALOĞLU, **Gemici Dili**, 203.

<sup>2</sup> İsmail Hakkı UZUNÇARŞILI, **Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, 466.

## 2.2. Uskuna

Uskuna da iki direkli yelkenlilerden olup, 27 zirâ<sup>3</sup> uzunluğunda idi. Birinci direğinde “kabasorta” ve ikinci direğinde “sübye<sup>4</sup>” denilen düz yelken vardı<sup>5</sup>.

## 2.3. Şalope

Osmanlılarda kullanılan yelkenli harp gemilerindendi. Yirmi zirâ’ boyunda, iki direkli ve sübye denilen iki düz yelkenli, ambarsız olan bu gemiler brikten küçüklerdi. On iki topu bulunan bu gemide bir reis, iki reis muavini, bir yelkenci, bir katip, bir çavuş, bir klavuz, beş humbaracı, yedi topçu ve kırk üç kalyoncu bulunmaktaydı<sup>6</sup>.

## 2.4. Korvet

Üç direkli harp gemilerindendi. Sadece güvertesinde 20 ilâ 30 kadar topu olup uzunlukları 33 ilâ 39 zirâ’ idi. XIX. yüzyıl başlarında bir korvette 11 zabıt ve gedikli, 40 gabyar, 12 filikacı, bir topçubaşı ve 6 sudagabo, 3 marangoz, 3 kalafatçı ve 85 gönüllü mürettebat olmak üzere toplam 174 kişi vardı. Tabii taşradan geçici olarak alınan ücretli silâhendazlar bu toplamın dışında idi. Korvetlerin iki direği kabasorta, üçüncü direği ise sübye donanımlı idi<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Zirâ’: Dirsekten orta parmak ucuna kadar olan bir uzunluk ölçüsüdür, 75-90 santim arasında değişen şekilleri vardır. Ferit DEVELLİOĞLU, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, 1188.

<sup>4</sup> Sübye: Fazla kuvvet sarfını gerektirmeyen yerlerde kullanılan kamçılı, sabit tornodan geçirilmiş bir halattan ibaret palanga. ZALOĞLU, A.g.k., 352.

<sup>5</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 467.

<sup>6</sup> Mehmet Zeki PAKALIN, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c.III, 307.

<sup>7</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 468.

## 2.5. Firkateyn

Üç direkli yelkenlilerdendi. Hem güverte hem de ambarında topu vardı. Boyu muhtelif uzunluklarda olup umumiyetle 45 ilâ 55 zirâ' arasında idi. Otuzdan yetmiş kadar topu olup, hareketleri seri idi. Firkateynin üç direği de kabasorta olup zamanımızın muharebe kruvazörü vazifesini görmekte idi<sup>8</sup>.

## 2.6. Kalyon

Buharlı gemilerin icadından evvel kullanılan üç direkli yelkenli harp gemilerinden olan kalyonlar; *iki* ve *üç ambarlılar* şeklinde iki kısma ayrılıyorlardı. XV. yüzyılın sonlarından XVII. yüzyılın ortalarına kadar daha ziyade nakliyyede kullanılan bu ahşap gemilerin "*barça*", "*burton*", "*karaka*", "*karavela*", "*kapak*" gibi muhtelif çeşitleri vardı<sup>9</sup>.

Uzunlukları 43 ilâ 64 zirâ' arasında değişen kalyonların iki ambarlılarında 58-80, üç ambarlılarında ise 80-112 adet top bulunmaktaydı.

Kalyon kelimesinin tarihçesi üç evrede incelenir:

- I. Evre "*Crusades Dönemi*" ki; bu dönemde Akdeniz savaş gemilerinin isimlendirilmesinde bu kelime kullanılıyordu.
- II. Evre "*Buluşlar Dönemi*"nde; Yeni dünyaya gidip-gelen İspanyol gümüş donanmaları bu kelimeyle isimlendiriliyordu.
- III. Evre "*Yunan Devrimi Dönemi*"nde ise Türk gemilerinin isimlendirilmesinde kullanılmıştır.

Kalyon kelimesi *gali-galea-galley* kelimelerinden türetilmiş olup Pan-Akdeniz orijinli bir kelimedir. Kalyon kelimesi ilk defa 1172 yılında Pisa'da kullanılmıştır. Kısa bir süre sonra da Doğu Akdeniz'de kullanımı yaygınlaşmaya

<sup>8</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 470-471.

<sup>9</sup> A.g.k., 469.

başlamıştır. Kalyon kelimesi tarihinin III. ve son evresinde Türk denizcilik literatüründe yerini almıştır. Kalyondan türetilen “*Kalyoncu*” kelimesi ise; Avrupa denizcilik literatürüne Türkçe terminolojisinden geçmiştir<sup>10</sup>.

Osmanlı donanmasında kalyon sınıfı gemiler, 1645 Girit Seferi’nden itibaren harp gemisi olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1682 senesinde Merzifonlu Kara Mustafa Paşanın gayretleriyle kalyonlar Osmanlı donanmasında kat’i surette yerleşmiştir. Buharlı gemilerin ortaya çıkışlarını müteakip kalyonlar da diğer yelkenli harp gemileri gibi ehemmiyetlerini kaybedip yerlerini makineli-zırhlı gemilere bırakmışlardır.

Osmanlı donanmasında kalyonlara, XVII. yüzyılın yarısından sonra isim vermeye başlanmıştır. Daha önceki devirlerde ise, boylarına ve taşıdıkları top adetlerine göre isimlendiriliyorlardı. Girit Savaşı esnasında ilk defa Uzunçarşı esnafının aralarında para toplayarak yaptırdıkları kalyona “*Uzunçarşı*” adı verilmiştir. 1682’de kalyonculuğun ihyasından sonra kalyonlar; “*Şadırvan Kıçlı*”, “*Sungur Kıçlı*”, “*Uzun Kıçlı*”, “*Güneş Kıçlı*”, “*Küçük Ay Kıçlı*”, “*Zülfikar Kıçlı*”, “*Servi Kıçlı*” ve saire gibi adlarla zikredildikleri gibi bunlara “*Tayyâr-ı Bahrî*”, “*Niheng-i Bahrî*”, “*Hediyetü’l-mülûk*”, “*Şehbâz-ı Bahrî*” ve saire gibi isimler de verilmiştir<sup>11</sup>.

Kalyon devrinde süsleme bakımından, gemilerin başlarına ve kıç tabir edilen arka taraflarına ehemmiyet verilirdi. Gemiler de bu nedenle önce baş ve kıçlarına göre isimlendirilmeye başlanmışlardı. 1717 senesinde hizmet gören beş gemi başlarındaki hayvan şekillerine göre; “*Beyaz At Başlı*”, “*Akrep Başlı*”, “*Siyah At Başlı*”, “*Ejder Başlı*” ve “*At Başlı*” şeklinde isimlendirilmişlerdir. 1730 senesine doğru yapılan yeni gemilere ise; “*Ay Başlı*”, “*Gök Başlı*”, “*Kaplan Başlı*” isimleri verilmiştir. Daha sonraları ise arka tezyinâtlarına göre isimlendirmeler başlamıştır;

<sup>10</sup> Henry&Renée KAHANE-Andreas TIETZE, *The Lingua Franca in the Levant*, 238-241.

<sup>11</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 470-473.

“Yaldızlı”, “Yaldızlı Şahin”, “Odun”, “Kadırga”, “Güneş”, “Ejder”, “Sülün”, “Kaplana Kıçlı”.

Kalyonların arka taraflarındaki salon kısımlarının balkonunu teşkil eden yerlere bahçe denilirdi. Bazı kalyonlar da bu bahçelerin şekillerine göre isimlendirilmiştir; “Yıldız Bahçeli”, “Servi Bahçeli”, “Koy Bahçeli”, “Çifte Bahçeli”, “Ay Bahçeli”.

XVIII. yüzyılın ikinci yarısında ise kalyonlarda “Bahrî”li terkiplere rastlanmaktadır; “Seyf-i Bahrî”, “Tayyar-ı Bahrî”, “Tılsım-ı Bahrî”, “Pulâd-ı Bahrî” gibi. Ayrıca kalyonların bazıları hüdaî terkiplerle de isimlendirilmişlerdir; “Lûtf-ı Celîl”, “Lûtf-ı Hüdâ” gibi<sup>12</sup>.

## 2.7. Burtun

XVII. yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı donanmasında kullanılmaya başlanan burtun, bir kalyon çeşidi idi. Burtunlar sefer sırasında bilhassa erzak ve asker naklinde kullanılmışlardı<sup>13</sup>.

## 2.8. Kapak

Kalyon envaından, iki ambarlı ve ikinci sınıf harp gemilerinden olan kapaklara “karaka” da denilirdi. Güvertesinden başka bordalarının<sup>14</sup> her birinde iki sıra topu vardı. Top adedi 80 ilâ 110 arasında idi ve cenkcileriyle birlikte mürettebatı sekiz yüz ilâ bin kişiyi buluyordu. Bundan başka birde üçüncü sınıf kapaklar olup

<sup>12</sup> Haluk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, 257-258.

<sup>13</sup> İdris BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, 95.

<sup>14</sup> **Borda:** Gemilerin veya teknelerin dış tarafta ve su kesiminden yukarıda kalan yan kısımlarıdır. Sancak tarafındaki “sancak borda”, iskele tarafındaki “iskele borda” denilir. ZALOĞLU, A.g.k., 48.

bunların topu 60 ilâ 80 arasında; zabıt, mürettebat ve cenkci mevcudiyeti ise altı yüz ilâ sekiz yüz kadardı<sup>15</sup>.

## 2.9. Üç ambarlı

Buharlı gemilerin icadından evvel kullanılan birinci sınıf yelkenli harp gemilerinden olup, kalyon sınıfının en büyüklerindedir. İkinci sınıftan sayılan kapaklar gibi üç ambarlılara *kalyon* da denilirdi. Üç ambarlılar donanmanın bir nevi ağır savaş gemisi yani drenotları olduğundan güvertelerinden başka top ambarları, “*tavlon*” denilen ikinci kat güvertesi ve alttaki “*kuntra tavlonlarında*” da topu vardı. Boyları 59 ilâ 64 zirâ’ arasında idi. Ambarlar güverteden itibaren; “*güverte*”, “*palavra*”<sup>16</sup>, “*orta kat*” ve “*top ambarı*” adlarını taşıyordu. Top adedi güverte toplarından başka 110 ilâ 120 arasında, mürettebatı ise 800 ilâ 1000 kişi kadardı.

Üç ambarlı gemiler Osmanlılar tarafından 1682 senesinden itibaren kullanılmaya başlanmıştır. Bu tarihten sonra II. Mustafa zamanında da üç ambarlı kalyonlar yapılmış ise de kullanılmadığından bozdurulmuş daha sonra III. Ahmet tarafından yeniden üç ambarlı kalyonlar yaptırılmaya başlanmıştır.

XVIII. yüzyıla gelindiğinde çok miktarda üç ambarlı kalyon yapılmıştır. *Selimiye* ve *Mahmudiye* kalyonları, üç ambarlıların en büyük ve meşhurlarındandı<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 472.

<sup>16</sup> **Palavra**: Gemilerde üst güvertenin altındaki güverteye denir. Lütfi GÜRÇAY, **Gemici Dili**, 315.

<sup>17</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 473-474; PAKALIN, A.g.k., c.III, 556.

### 3. DÜNYA DENİZ TARİHİ'NDE YELKENLİ GEMİLERİN TEKÂMÜLÜ

Coğrafi Keşifler sonrasında Amerika ve Hindistan yollarının keşfi üzerine İspanyol ve Portekizli gemiciler okyanuslara açılarak uzun seferler yapmaya başlamışlardır. Bu nedenle denize daha mukavemetli büyük yelken gemilerine ihtiyaç hâsıl olmuştur<sup>18</sup>.

XII. ve XIII. yüzyıllarda kürekle hareket eden gemilere yelken ilâvesi de yapılmaya başlanmıştır. Bu asırlarda harp gemisi olarak kullanılacak daha büyük gemiler yapılmıştır. İşte bu büyük, ağır gemilerin yelken ve donanımları kuvvetlendirildi, direkler hareketli yapılmaktan vazgeçilerek yelkenlerin muhafazası için sabit çanaklıklar yapılmaya başlandı. Böylece ilk yelkenli gemilerin kuzeyin açık denizinde ortaya çıktığı görülür<sup>19</sup>.

XIV. ve XVI. yüzyıllar arasında yalnız yelken ile hareket eden gemiler, ticaret hususunda kullanılırdı<sup>20</sup>. Bu asırlarda sırf harp gemisi olarak yapılan yelkenli gemiler az miktardaydı. İlk yelkenli gemilerin tüccar gemilerinden farkları yoktu; tüccar gemilerinde de kendilerini savunma amacıyla silahlar bulunduruluyordu. Bu nedenle yelkenli harp gemilerinin ortaya çıkması ve gelişimi tüccar gemileri ile beraber yürümüştür<sup>21</sup>. XIX. yüzyılda dahi yelkenli gemiler hem ticaret hem harp alanlarında kullanılmaya devam etmiştir<sup>22</sup>.

Avrupalılar, Haçlı Seferleri sırasında Doğulu ve Arap gemicilerle sıkı bir temas içerisine girerek, doğunun yüksek sanayi ve medeniyetinden fazlasıyla istifade etmişler ve bunun akabinde 1300 senesinden itibaren yelkenli gemi inşasında önemli gelişmeler kaydedilmiştir<sup>23</sup>. Özellikle gemilerde dümen vazifesi gören küreğin

<sup>18</sup> Fevzi KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri-Girit Harbi*, c.II, 2.

<sup>19</sup> Sait TALAT, *Orta Zaman Denizciliği*, Deniz Mecmuası-Tarih Kısmı Eki, S.331, 15-16.

<sup>20</sup> Fevzi KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri*, 10.

<sup>21</sup> TALAT, *A.g.m.*, 16.

<sup>22</sup> KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri*, 10.

<sup>23</sup> TALAT, *A.g.m.*, 16.

yerine, kış bodoslamasına<sup>24</sup> demir pinlerle asılan, sabit ve dönebilen dümenin gemilere tatbiki yelkenli gemilerin gelişiminde çok önemli bir buluş olmuştur. Dümenin keşfi, XIII. yüzyılın sonlarında Avrupa'ya yayılmıştır<sup>25</sup>. Dümenin keşfi sayesinde yelkenlerin büyütülmesi ve artırılması sağlanmıştır. Böylece gemilerde dört köşeli seren yelkenleri ve kontra yelkeni bulunan “çift direk” yapılmaya başlanmış, daha sonra ise gemiyi daha iyi orsatmak<sup>26</sup> üzere kış direğinde Latin yelkeni bulunan “üç direkli” gemiler yapılmaya başlanmıştır<sup>27</sup>.

Gemilere, ilk defa XIV. yüzyılın ortalarında Akdeniz’de, sonlarında ise Kuzey Denizi’nde “hafif top” silahı konulmuştur<sup>28</sup>. XV. yüzyılda topçuluğun ilerlemesi hem muharebe hem ticaret işlerinde kullanılan yelkenli gemilerin teknelerinde tadilat yapılmasını gerektirmiştir<sup>29</sup>. Top kuvvetini arttırmak ve özellikle bordalara top koyabilmek için gemi içerisinde bazı kısımlar genişletilmiştir<sup>30</sup>. İlk zamanlarda yelken gemilerinin güvertelerine konulan küçük çaplı toplar giderek büyümüş<sup>31</sup> ilk önce baş ve kış kasaraları<sup>32</sup> üzerine, sonraları da bordalara konulan toplar, büyüklük ve hacimlerinin artmasıyla gemilerin içerisine ve ambarlarına konularak, bordalarına açılan lumbar deliklerinden ateşlenmeye başlamıştır<sup>33</sup>. XVII. yüzyılın başlarında, gemilere konulan hafif çaplı topların miktarı azaltılarak bunların yerine ağır çaplı toplar konulmaya başlandı. Bu nedenle esas güvertenin üstüne yarım güverte ilâve edilmiş ve önceleri bordaya konulan toplar artık buralara yerleştirilmeye başlanmıştır. Daha sonraları ön güverte ile orta güverte geminin yan taraflarına yapıldığı gibi, geminin baş ve kış tarafları arasında gidip-gelmeyi ve yelken hizmetlerini kolaylaştırmak için “Üst güverte-Upper deck” adı verilen yeni

<sup>24</sup> **Bodoslama:** Tekne omurgalarının baş ve kış taraflarından yukarıya doğru uzanan çelik, dövme demir veya ağaçtan yapılmış kısımlardır. Bunlardan baş taraftakine “baş bodoslama”, kış tarafındakine “kış bodoslama” denir. ZALOĞLU, A.g.k., 45.

<sup>25</sup> KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri*, 10.

<sup>26</sup> **Orsa:** Yelkenleri mümkün olduğu kadar rüzgarın estiği yöne yaklaştırarak seyretme hali. GÜRÇAY, A.g.k., 311.

<sup>27</sup> TALAT, A.g.m., 17.

<sup>28</sup> A.g.m., 17.

<sup>29</sup> KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri-Girit Harbi*, 2.

<sup>30</sup> TALAT, A.g.m., 18.

<sup>31</sup> KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri-Girit Harbi*, 2.

<sup>32</sup> **Kasara:** Gemilerin ana güvertelerinin üst kısımlarında bulunan güvertedir. Kasaralar genel olarak gemilerin baş, orta ve kış taraflarında bulunur ve buldukları yerlere göre; “Baş kasara”, “Kış kasara” ve “Orta kasara” şeklinde isimlendirilirler. ZALOĞLU, A.g.k., 211.

<sup>33</sup> TALAT, A.g.m., 20.

bir güverte yapıldı. Bu güverte esas güverte ile ön ve orta güvertedeki bataryaların üstünü örtüyordu. Yine XVII. yüzyılın sonlarına doğru büyük yelkenli gemilerde “*Tavlon-Lower*” denilen üçüncü bir batarya güvertesi daha yapılmıştır ki; bu suretle esas güverte ortada kalarak ikinci güverte olmuştur<sup>34</sup>.

XV. yüzyılda gemilerdeki yelken donanımı, küçük çubuklar üzerine açılan kontra yelkenler sayesinde mükemmelleştirildi, üçüncü direk umumîleşti. Fakat baş kastellerin büyümesi ve yükselmesi yelkenler ve gemilerin yelkenle yol almalarında sorun çıkarmaya başlamıştı. Gemiler rüzgar önünde sürüklenmeye başlamışlar, baş kastelin çok büyük olması ve pruva direğinin başa çok yakın bulunması sebebiyle gemiler orsasına gidemez olmuşlar, bu nedenle son ikisinde Latin yelkeni bulunmak üzere “*dört direkli*” yelkenli gemiler yapılmaya başlanmıştır. XV. yüzyıl sonlarında bu yelkenli gemilerin büyüklüğü 400 ila 700 tonu bulmuştur<sup>35</sup>.

XVI. yüzyılın ikinci yarısında gemilerin denize mukavemet ve seyir kabiliyetlerini arttıran bazı değişiklikler yapılmıştır. Gabya ve babafingo yelkenleri daha büyük yapıldığı gibi bunları gergin tutmak için alt köşelerine ufkî serenler konulmuştur. Büyük yelkenlere yaprak yelkenler ilave edilmiştir. Cıvadıra üzerine dört köşe yelken taşıyan küçük bir direk ilave edilmiş, gemilerin tekne tertibatı değiştiğinden dördüncü direğe yer kalmamış ve bu direk ortadan kaldırılmıştır<sup>36</sup>.

#### 4. AVRUPA DONANMALARINDA YELKENLİ GEMİLER

1486 yılında “*Kolomb*” adlı Fransız gemisi model alınarak Stapel adlı bir mimar tarafından 600 tonluk “*Regent*” adıyla bir İngiliz gemisi inşa edilmiştir. Bu geminin 1512 yılında yapılan bir muharebede yanmasıyla yine Stapel tarafından 1514 yılında “*Henri Grace A Dien*” veya “*Great Henry*” ismini taşıyan bir yelkenli gemi inşa edilmiştir. Bu gemi örnek alınarak diğer Avrupa ülkelerinde de buna

<sup>34</sup> KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri-Girit Harbi*, 6-7.

<sup>35</sup> TALAT, *A.g.m.*, 18.

<sup>36</sup> KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri-Girit Harbi*, 6.

benzer gemiler inşa edilmiştir. Bu gemilerin yelken tertibatında önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. “Regent” isimli gemide ilk defa olarak babafingo yelkeni kullanılmıştır. “Great Henry” ise dört direkli olup grandi ve pruva direklerinde trinket, gabya ve babafingo yelkenleri bulunmaktaydı. Mizena ve kontra mizena direklerinde ise üst üste açılmış birkaç Latin yelkeni vardı. Civadırada ise henüz yelken yoktu. Sonradan kalyon sınıfı gemilerde, civadının altına büyük dört köşe bir yelken ilâve edilmiştir. Bu büyüklükteki gemilerin miktarı o dönemlerde çok azdı. Topları güvertedeki kulelere konmuş olan yelkenli muharebe gemilerinin denize mukavemetleri ve seyir kabiliyetleri pek az olduğundan yüksek yelkenlerle donatılamıyorlardı. Gerek güvertede bulunan yüksek kuleleri gerekse su kesimi altındaki kısımlarının biçimsizliği sebebiyle manevra kabiliyetleri de azdı. Bu gemilerin yelken donanımları da çok basit düzeydeydi. XVII. yüzyıla kadar yelkenli gemiler pruvadan esen rüzgarlar ve fırtınalı havalar dolayısıyla ya limandan çıkamıyorlar yahut tekrar limanlarına dönmek zorunda kalıyorlardı. Bu nedenle yelkenli büyük muharebe gemileri bu hususta ticaret gemilerinden ve küçük muharebe gemilerinden daha kullanışsız vaziyette idiler. Bundan dolayı büyük muharebe gemilerinin miktarı ağır bir surette ilerlemekteydi<sup>37</sup>.

Kuzey ülkelerinde “koge”, İngilizler tarafından “cog”, Akdeniz’de “göge” veya “kalyon”, Venedik’te “karaka” denilen bu gemiler, büyük ve silah kapasitelerinin fazla olmasına karşılık yelkencilik ve denizcilik bakımından pek kullanışlı değillerdi. Hatta Portekiz ve İspanyol denizciler ilk keşif seyahatlarında zamanın bu büyük gemilerini değil bilâkis küçük gemileri kullanmışlardır<sup>38</sup>.

1571 yılında Osmanlı Devleti ile Papalık, İspanya, Venedik ve Malta müttefik donanımları arasında vuku’ bulan “Lepanto Muharebesi” hem kürek hem de yelkenle hareket eden büyük “gali”lerin çekdirilere karşı kazandığı başarıdan dolayı harp gemisi inşaatında önemli bir dönüm noktası teşkil eder. Bu savaş “kürek devrini” sona erdirerek “yelken devrini” açmıştır. Lepanto Muharebesi’nde yüzlerce gali bulunduğu halde bu muharebeden tam 17 yıl sonra 1588 yılında gerçekleşen

<sup>37</sup> KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri-Girit Harbi*, 2-5.

<sup>38</sup> TALAT, *A.g.m.*, 19-20.

“*Armada Seferi*”ne iştirak eden gemilerin içerisinde sadece dört adet gali bulunuyor, geri kalanı yelkenli gemiler teşkil ediyordu<sup>39</sup>. Bu seferde İspanyolların 128 gemisinden ancak 40 tanesi 100 tondan fazla idi. Buna karşılık İngilizlerin 34 muharebe gemisi olup içlerinden ancak 8 tanesi bu büyüklükte idi. İspanyol gemileri muharebeden ziyade ticaret amaçlı yapılmış olduklarından silahları daha az ve daha hafiftiler. İspanya ile Orta Amerika arasındaki mutedil denizlerde seyr ü sefer yapmak üzere inşa edilen bu gemilerin güvertelerinde birçok kule ve kamaralar bulunması sebebiyle Kuzey Denizi’nin sert havalarda manevra yapmak hususunda güçlük çekmişlerdir<sup>40</sup>. Bu muharebeden sonra yelkenli harp gemileri büyük gelişme kaydetmiş, toplar güverteden kaldırılarak muhafazalı bataryalar vücuda getirilmiştir. Yelkenli harp gemileri top taşıyan güvertelerine ve taşıdıkları toplara nispetle “*iki güverteli*”, “*üç güverteli*”; “*50 toplu*”, “*80 toplu*” şeklinde adlandırılmışlardır. Osmanlı bahriyesinde ise bu tabirlere karşılık “*iki ambarlı*” ve “*üç ambarlı*” tanımlamaları kullanılmıştır<sup>41</sup>.

XVII. yüzyılın ilk yarısında İngiliz donanmasındaki gemilerin mevcudunda, büyük gemilerin adeti artmakla beraber genel içerisinde yine de çok fazla miktarda değillerdi. Zira büyük gemilerin denizcilik vasıfları hâlâ arzu edildiği derecede değildi. Bu zamanda yapılan gemilerin çoğu iki güverteli olarak inşa ediliyor ve 30 dan fazla top taşıyorlardı. Bu devirden sonra İngiltere’de daha küçük gemiler dahi iki güverteli olarak inşa edilip 20 adet top taşıyorlardı<sup>42</sup>.

Hollanda’da ise iki güverteli gemilerin ve umumiyetle büyük yelkenli gemilerin inşasına İngiltere’den sonra ilk “*Hollanda-İngiliz Harbi*” esnasında başlanmıştır. 1639 senesinde Hollandalı Amiral Tromp’un filosunda sadece bir kıt’a iki güverteli gemi bulunuyordu. Hollandalılar birinci harpte filolarının eksikliklerini tamamlamak için birçok ticaret gemisi kullandığı halde daha sonra ticaret gemileri ile muharebe gemilerinin inşasını kat’i surette birbirinden ayırmıştır. 1665-1667 ikinci “*Hollanda-İngiliz Harbi*”nde ise büyük yelkenli gemilerin miktarı artmıştır.

<sup>39</sup> KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri*, 11-12.

<sup>40</sup> KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri-Girit Harbi*, 5.

<sup>41</sup> KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri*, 12.

<sup>42</sup> KURTOĞLU, *Türklerin Deniz Muharebeleri-Girit Harbi*, 7.

Hollanda-İngiliz Harpleri yelkenli muharebe gemilerinin gelişme ve ilerlemesine çok büyük hizmetlerde bulunmuştur. Bu esnada Avrupa'nın en kuvvetli yelken filolarına sahip devletleri; İngiltere ve Hollanda'ydı. Fransızlar ise; yelkenli muharebe gemilerinden müteşekkil gemilerini bu devirde vücuda getirmeye başlamıştır<sup>43</sup>.

Evvelâ İngiltere, İspanya, Portekiz ve Hollanda tarafından kullanılan bu büyük yelkenli gemiler giderek Akdeniz'de bulunan ve ticaretle geçinen Venediklilerin dikkatini çekmiş, bu devlet Kuzey Avrupa ile çok fazla temasta bulunduğundan yelkenli muharebe gemilerinin ilerleme ve gelişmelerini görerek “kürekli gemiler”den yani “çekdiri filosu”ndan başka bir de “yelkenli muharebe gemileri” yani “kalyon filosu” kurmuştur<sup>44</sup>.

## 5. OSMANLI BAHİRİYESİNDE KALYONA GEÇİŞ

Osmanlı donanması ile Müttefik Haçlı donanması arasında 1571 yılında vuku bulan “Lepanto (İnebahtı) Deniz Muharebesi”nden sonra Akdeniz'in çok eskiden beri en mükemmel ve en güzide savaş gemisi olan kadırganın modası geçmeye başlamış ve bu savaşta Türk donanmasına ağır bir darbe indirmiş olan uzun direkli, yelkenli, yüksek bordalı, 36 toplu yelken ve kürekle hareket eden galiler moda olmaya başlamıştır. Bu bakımdan, Lepanto Muharebesi kürek devrinin sonu, yelken devrinin başı kabul edilir<sup>45</sup>.

Osmanlı Devleti'nde kadırgadan kalyona geçiş; Avrupalı denizci devletlerden çok sonraları olmuştur. Osmanlı Devleti'ne bağlı “Garp Ocakları” denilen Cezayir, Tunus, Trablus gibi denizcilikle uğraşan eyaletler, Avrupa devletlerinin donanmaları ile denizlerde sürekli karşı karşıya geldiklerinden kalyonculuğu Osmanlı Devleti'nden evvel öğrenmişlerdi<sup>46</sup>.

<sup>43</sup> KURTOĞLU, Türklerin Deniz Muharebeleri-Girit Harbi, 8.

<sup>44</sup> A.g.k., 9.

<sup>45</sup> Ali İhsan GENCER, Bahriyede Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867), 22.

<sup>46</sup> Ali Rıza Seyfi, Çeşme Deniz Muharebesi Faciası ve Akdeniz'de İlk Rus Donanması, 96.

Osmanlı bahriyesinde kalyon ilk defa II. Bayezid devrinde yapılmıştır. Bunlara “*göke*<sup>47</sup>” deniliyordu. Kanuni devrinde de 1500’den 2000 tonilâtoya<sup>48</sup> kadar yük taşımaya müsait ve Venediklilerin “*karaka*”ları türünde kalyonlar yapılmıştır. Bu gemiler her ne kadar kürekle sevk olursa da hareketleri daha ziyade yelken ve direğe yani rüzgara bağlı olduğundan rüzgarsız havada sevklerinde güçlük yaşanmış ve kalyonların sayısı azaltılmıştır. Kalyon nev’inden bu gemiler daha ziyade nakliyat işlerinde kullanılmışlar, harplerde ise hem kürek hem de yelkenle giden çekdirilere ehemmiyet verilmiştir<sup>49</sup>.

XVII. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti’nde donanma faaliyetleri zayıflamış, XVI. yüzyılda Venediklilerin elinden alınan Akdeniz hâkimiyeti tekrar Venediklilerin eline geçmeye başlamıştır. Bu başarısızlığın sebeplerinden en mühimi; Avrupa ve hatta Garp Ocakları donanmalarında esas olan kalyon teşkilâtına gereği kadar önem vermemek, donanmada hâlâ kürekli gemilere yer vermektir. Osmanlı bahriyesinde bu durum XVII. yüzyıl ortalarında gerçekleşen Girit Seferleri’ne kadar devam etmiştir<sup>50</sup>.

1645 yılında Venedike karşı Girit Harbi açıldığı sırada Girit’e asker ve mühimmat götürülen Osmanlı donanması Venediklilerin kalyonlardan müteşekkil kuvvetli donanmasına karşı duramamış, büyük zayiata uğramıştır. Yirmi dört sene süren Girit Harbi’nin bu kadar uzamasının en büyük âmili kalyondan mahrum Osmanlı donanması idi. Girit Seferi sırasında kendi kadırgalarının hafif kaldığını gören Osmanlı Devleti, acilen kalyon inşasına hız vermiştir. Tersane-i Âmire’de kalyonun ilk defa 1644 senesinde inşa edildiği görülür. Harbin başlamasından tam altı yıl sonra 1650’de 30 kalyon inşası için Tersane-i Âmire’de faaliyete başlanmıştır. 1651 yılında Sadrazam Melek Ahmet Paşa Bahçekapı yakınında 60 zirâ uzunluğunda

<sup>47</sup> *Göke*; hem çekdiri hemde kalyon sınıfına dahil bir gemiydi. Bu gemiler esasen çekdiri envaından ise de iki katlı, yani altında bir de top ambarı bulunması sebebiyle kalyon sınıfından sayılmışlardır. Gökeler, II. Bayezid zamanında yapılmış olan İnebahtı Muharebesi’nde kullanılmışlardı. UZUNÇARŞILI, A.g.k., 469.

<sup>48</sup> *Tonilâto*: Gemi yükünün umumiyetle mâyiât, zahire ve sairenin birimi olup bin kilodan ibarettir. Şemseddin SAMÎ, *Kâmûs-ı Türkî*, 912.

<sup>49</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 469.

<sup>50</sup> A.g.k., 496, 469.

bir kalyon inşa ettirmiş, lâkin işçiliğinde ve indirmekte yapılan yanlışlıklar nedeniyle kalyon denize indirilirken batmıştır. Bu başarısız teşebbüsten dört sene sonra 1655-56 yılında Çanakkale Boğazı'nın Venedikliler tarafından kapatılması üzerine hâsıl olan ihtiyaç nedeniyle “burton” tabir olunan kırk ve kırk beş adet top-çeker kalyonlar yapılmış ve bu kalyonlar Osmanlı donanmasının en ön safında bulunarak Venediklileri Çanakkale Boğazı ablukasını bırakmaya zorlamışlardır<sup>51</sup>.

Girit Harbi'nin akabinde kalyon inşası uzun süre devam edememiştir. Kalyonu sadece yapmak değil onu kullanmak da ayrı bir maharet istediğinden, kalyonlarda görevli gemicilerin ise henüz bu mahareti kazanmamış olmaları sebebiyle büyük başarılar elde edilemediğinden, 1662 senesinde bahriyede islahat yapan Fazıl Ahmet Paşanın sadareti zamanında kalyon yapımından tekrar vazgeçilerek tekrar kadırgaya dönülmesi istenmiş ve sahillerin müdafaası için 40 parça tersanenin, 40 parça da derya beylerinin olmak üzere toplam 80 parça kadırgadan ibaret bir devlet donanması bulundurulmasına karar verilmiştir<sup>52</sup>.

Kalyonların Osmanlı donanmasında esas olması için girişilen birkaç teşebbüsün ardından yeniden kaldırılmalarından sonra kalyonlar nihayet 1682 yılında kat'i surette kabul edilmiştir<sup>53</sup>. Bu tarihten sonra Osmanlı donanmasında kalyon miktarı artmış ve bu sayede Venediklilerin Akdeniz'de yarım asra yakın bir zaman elde ettikleri üstünlük ellerinden alınmıştır. Bu suretle Osmanlıların önceleri başarı sağladıkları çekdiri yani kürekli donanma usulü, XVII. yüzyıl sonuyla XVIII. yüzyıl ortalarına kadar tamamen terk edilmemekle birlikte yerlerini 1682 yılından itibaren kalyonlara bırakmaya başlamıştır. Yine bu devirde kalyonculuk için Garp ocaklarından üstat kaptan getirilmiştir. Osmanlılar kalyon teşkilâtlarını kurarken bunu daha evvel tecrübe etmiş olan Garp Ocaklarından oldukça fazla yardım görmüşlerdir. Kalyonculuğun tatbikinde burada yetişmiş kaptan ve gemicilerden istifade edilmiştir<sup>54</sup>. Merzifonlu Kara Mustafa Paşanın sadareti sırasında Venedik ile başlayan gerginlik sırasında kalyonların elzem olduğu anlaşılmış ve Osmanlı

<sup>51</sup> Ahmet Cevdet, *Tarih-i Cevdet*, c.I, 152.

<sup>52</sup> BOSTAN, A.g.k., 99.

<sup>53</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 497.

<sup>54</sup> A.g.k., 470, 497-498.

bahriyesinde kalyonculuğu yeniden ve kat'î surette canlandırmak üzere 1682 yılından itibaren tüm Osmanlı tersanelerinde kalyonlar yapılmaya başlanmıştır. İnşa edilen 10 adet kalyondan, dört tanesi üçer ambarlı ve seksen toplu, altı tanesi altmışar toplu olarak inşa edilmişlerdir. Büyük kalyonlar ellişer, küçükleri kırk beşer zirâ boyundaydı. Bu gemilerden beş tanesi Kaptan Paşa Mısırlı-zâde İbrahim Paşanın idaresinde, diğer beş tanesi ise Cezayir leventleri arasında yetişmiş olan İkinci Kaptan Baba Hasan Beyin kumandası altına verilmiştir. Bu kişilerin vazifesi, Rodos'tan başlayarak Mısır kıyılarına kadar olan açık denizlerde Türk deniz ticaretini korumak idi<sup>55</sup>.

1685-1699 yılları arasında kalyon inşasına hız verilmiş, kalyonculuk geliştirilmiş ve bu dönemde yapılan savaşlarda karada mağlubiyet yaşansa da denizde galibiyetler kazanılmıştır. XVII. yüzyılın sonunda ise, kadirga inşasının âdeta durduğu ve kadirganın, yerini kalyonlara terkettiği görülmektedir<sup>56</sup>.

1694 senesinde Sakız'ı işgal eden Venedik donanması üzerine, Amca-zâde Hüseyin Paşanın Kaptan Paşa, Cezayir leventliğinden gelen Mezemorta Hüseyin Paşanın Kalyonlar Kaptanı olarak, 20 parça kalyon ve 24 parça kadirgadan mürekkep Osmanlı donanması gönderilmiştir. Bu donanma Koyun adaları civarında Venedik donanması ile karşılaşmış ve onları iki defa yenilgiye uğratarak Sakız'ı geri almıştır. Bu başarı, Sakız muhafızlığına tayin edilen Amca-zâde Hüseyin Paşanın yerine Kalyonlar Kaptanı Mezemorta Hüseyin Paşayı, Kaptan Paşalığa getirmiştir<sup>57</sup>.

Mezemorta Hüseyin Paşa, Kaptan Paşalığı zamanında Venediklilere karşı pek çok zafer kazanmıştır. Fakat onun asıl değeri, idaresini eline aldığı anda kifayetsiz durumda bulunan Osmanlı bahriyesini ıslaha çalışması ve bu hususta bir "*kanunnâme*" hazırlamış olmasıdır<sup>58</sup>. Bu kanunnâme sayesinde kalyonculuk, Mezemorta Hüseyin Paşanın Kaptan Paşalığından itibaren yükselmeye başlamıştır. 1699 Karlofça Antlaşması'ndan sonra Sadrazam Amca-zâde Hüseyin Paşa bütün devlet

<sup>55</sup> Ahmet Cevdet, A.g.k., 155.

<sup>56</sup> BOSTAN, A.g.k., 100.

<sup>57</sup> Ahmet Cevdet, A.g.k., 156.

<sup>58</sup> Cengiz ORHONLU, *Mezemorta Hüseyin Paşa*, İslam Ansiklopedisi, c.VIII, 207.

teşkilâtında esaslı bir ıslahatın zorunlu olduğunu görmüştür. Kendisine bahrî ıslahat konusunda Kaptan Paşa olan Mezemorta Hüseyin Paşa yardımcı olarak, bahriye alanında önemli bir kanunnâme hazırlamış lâkin Mezemorta Hüseyin Paşa bu kanunun neşrinden bir buçuk ay önce vefat etmiştir. 1701 yılında ilân edilen bu kanunnamenin en mühim özelliği; Kaptan Paşalık ve diğer deniz işlerinin denizcilikten gelme ehli kişilere verilmesinin esas olmasıdır<sup>59</sup>.

### 5.1. MEZEMORTA HÜSEYİN PAŞANIN HAZIRLADIĞI BAHİRİYE KANUNNÂMESİ

*“Yüce Allah’ın yardımı ile işbu Kanûn-nâme-i hümayûnum gereği gibi uygulanacak kanun kabul edilip, dâimâ kapsadığı hükümlerle fiiliyatta olup; çocuklarımdan, soyuma mensup olanlardan, yerime Padişah olacaklardan, vezirlerden, devlet ricâlinden, kaptanlardan ve devletimin diğer iş bilir kişilerinden bir kimse tarafından değiştirilip bozulmaya. Bu kanûn-nâme, dine yardım işini düzenlemek ve Peygamber Efendimizin şeriâtini berkiştirmek için konulmuş beğenilecek bir iş olmakla her kim değiştirilmesine cesâret ederse günahı onu değiştirenlerin üzerine olsun. O kimse, ‘Muhakkak ki Allah bilici olan işiticidir’ âyetinin hükmüne mazhar ola. Ve in-şâ’-Allahü teâlâ tasarlandığı üzere kalyonlar kırka tamamlandığında istenilen sayıyı buldu diye ihmâl olunmayıp yine her sene Ocaklık bağlanan mahallerden Tersâne-i Âmireme dayanıklı ve sağlam kereste hazırlanılıp kalyonlar inşâ edilerek sayıları çoğaltıla, arttırıla.*

*Allah’a hamd edip, ulu Resûlü ile onun yakınlarına ve arkadaşlarına salat ü selâm getirdikten sonra akıl sahipleri için şüphesiz ki; beldeleri ve memleketleri korumak, düşman gelebilecek gedikleri ve yolları tıkamak karadan ve denizden savaş için gerekli şeyleri hazırlamaya, savaş vasıtalarını düzene sokmaya bağlıdır. Özellikle denize ait mühim ana işlerden olan beylik kalyonlarla ilgili teferruât ve esaslara ait konular bu ana kadar hususî bir nizâm-nâme ile belirtilip, sağlam bir esasa bağlanmamıştır. Bu nedenle gerek hepsine gerekse ayrı ayrı her birine ait hususlarda karıştırmamak adına bu günden sonra; usûlleri disiplin, işleri düzen ve sağlamlık esaslarına bağlı olarak hepsine yetecek bir kâide en büyük istağimdir. Tersâne-i Âmiremde mevcut olan yirmi yedi kut’a kalyon kırka tamamlanıp, bu kırk kut’a kalyon ve her birinin mühimmât ve neferleri defter metninde yazılı olan keyfiyyet ve niteliklere uygun ola.*

<sup>59</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 498.

*Kaptan Paşa; tüm deniz ümerâsına, kaptanlara, reislere ve sâir donanma ricâline başbuğ (başkan) olup belirtilen zümrenin hepsi Kaptan Paşanın sözüne güvenerek, emrine itâat ede. Kaptan Paşa da her firkanın nizâmlarına ihtimâm eyleye.*

*Deniz ümerâsı; donanma ricâlinin kıdemli ve eski emekdârlarından olup her birinin sadâkat ve gayretle görevlerini ifâ etmeleri gerekir. Ümerâlara salyânelerine göre; beşer altışar kat forsa, yüz altmışar savaşı nefer ve güçlü, yiğit leventler verilecektir. Onlar ise; gemiler ve deniz bineklerinin inceliklerine vâkıf, deniz ilminde mâhir kaptan ve reisler tutup, tüm mühimmât, âlet ve edevâtı tamamlayarak sefere hazırlanırlar. Donanma sefere çıkacağı vakitlerde Kaptan Paşalar, ümerâları yoklar; şayet kusur ve eksiklikleri ortaya çıkarsa kat'i surette eksikliklerini gidermeleri yolunda onları tembihlerler. Bu tembihe uymayanların sefineleri Kaptan Paşalar tarafından ellerinden alınıp daha ehil ve lâıyk olanlara verilecektir. Nizâmlarına ve her zümrenin sınıf ve dereceleri gereğine riâyet edenler ve sadâkat gösterenler güzellekle mükâfât ile, nasihata muhtaç olanlar ise tehdit ve haddi bildirilerek doğru yola sevkedileceklerdir. Kötülük, hainlik, bozgunculuk ve saldırganlığa cesâret edenler Padişahlık makamına sevkedilip cezalandırılacaklardır.*

*Kapûdâne, Patrona ve Riyâle Kaptanları âdet olduğu üzere, ifâsına memur oldukları hizmetlerde, sadâkat ve doğruluğun gereklerini görüp gözetici olalar.*

*Gerek Kaptan-ı derya gerekse diğer kaptan ve reisler, azli gerektirir hâller ortaya çıkmadığı sürece azl olunmayıp vefatlarına kadar görevlerinde kalalar. Azli gerektiren hâinlik, cânilik gibi durumlarda Derya Kaptanlığı görevi başkasına verilmek lâzım geldiğinde ise; bu görev deniz ilmine ve donanma işlerine vâkıf olmayan Kaptan Paşalardan birine verilmeyip o sırada 'Kapûdâne-i hümayûn' kim ise ona tevcîh edile. Kapûdâne Kaptanlığına 'Patrona Kaptanı' kezâlik Patrona Kaptanlığına da 'Riyâle Kaptanı' getirilip bu yolla hareket edile. Şayet Kapûdânenin, her hangi bir suretle işe elverişliliği görülmezse, Patrona ve Riyâle Kaptanlarından hangisi daha lâıyk ise ittifakla, görev ona verile. Kapûdâneliğe hak kazanmış istidâdli kimseler bazı bozguncu kişilerin haksızlığına uğramaya. Kapûdâne, sadık ve deniz ilminde bilgili olup, Patrona 'Kapûdâne', Riyâle 'Patrona' olduğunda Riyâle Kaptanlığının ise dışardan kimselere (denizle ilgisi olmayan şahıslara) verilmeyip, diğer kalyon kaptanlarından birine verilmesi nizâm gereklerinden ve gözetilmesi lâzım gelen hususlardandır. Tüm reis ve kaptanların iş bilir kişileri Kaptan Paşa huzurunda Danışma Meclisi kurup aralarında Riyâle Kaptanlığına en fazla hak sahibi ve lâıyk olanı; yiğit, akıllı ve iş bilir olanı seçerler ki; o kişi daha sonra rütbe dereceleri hasebiyle Derya*

*Kaptanlığına nâil olur ise Donanma-yı hümâyûnumu diğer donanma ile birleştirip-ayırmaya, getirip-götürmeye kudreti ve Derya Kaptanlığı işlerinin kotarılmasına iktidârı ola. Bu uygun yol-yordam üzere Riyâle Kaptanlığı, içlerinden birine herkesin oy birliğiyle verildikten sonra Kaptan Paşa bu kararı vekil-i mutlak olan Sadrazamıma arz ederek onun görüşüyle tayin emri alınacaktır.*

*Savaş esnasında Kaptan Paşalar baştardaya binmeyip kendi büyük kalyonlarına -zafer parıltılı üç fener ve 'Allah'ın yardımı' belirtili üç bayrak asıp- binerler ki buna; 'Baş Kapûdâne' denir. Önceki kapûdâne 'İkinci Kapûdâne' olup ona da Kapûdâne Kaptanı biner. Savaşta yaralananlara istedikleri mahalden geçimlikler verilip emekli edileler. Barış günlerinde Derya Kaptanlarına eski usûl üzere yine 'Baştarda-ı hümâyûn' mevkii yeri ola.*

*Diğer kaptanlıklardan biri ölüm vuku'unda ve azli gerektiren hallerden olan cinâyetler hasebiyle boşaldığında yerine Kapûdânenin baş reisi o kalyona kaptan olup diğer kalyonların reisleri ise hak etme şartıyla silsile yoluyla hareket eyleyeler. Boşalmış olan reis gedikleri Kapûdâne-i hümâyûn ve sâir kalyonlarda bulunan aylakçılardan seçilip, reislik hususunda ma'lûmât ve mahâreti olan, işe yarar kimselere verile. Topçu Başılık boşaldığında, Topçular Kethüdası 'Topçu Başı', Topçu neferlerinden en kıdemli ve reşîdi ise 'Kethüda' ola.*

*Yevmiyeleri fazla olan zabitlerin geçimlikleri sahipsiz kaldığında, usûl gereği o geçimliğe hakkı olanlara verilip, aracı ve ricacılar yoluyla başkalarına verilip hak sahibi olanlara haksızlık edilmeye. Özellikle yabancılara verilmesinden ziyâdesiyle kaçınıla.*

*Kaptan Paşa ve diğer kaptanlar tama' düşüncesi veya başka sebeplerle tertip ve tayîn olunan kalyon neferlerini kesinlikle azaltmayıp her kalyon için belirlenen neferât ve mühimmâtları tamamlaya. Allah yolunda savaşa girenler için düşmanlara karşı üstün gelmek, Allah'ın emrine ve dinin gereklerine uymaya dayanır. Tüm donanma ricâli emirlere ve yasaklara uyararak vaziyeti düzeltmek için çok çalışa ve işlerini savsaklamaya.*

*Kalyon ağaları ve özellikle 'Baş Ağa' olan kimse fazlasıyla dindâr ve çekip-çevirme hususunda iktidârlı olup, leventleri gereği gibi disiplin altına alarak onları, insanların aile ve yakınlarına el uzatmaktan, dine aykırı saldırılara niyetlenmekten men' edeler. Kalyonlar, ada ve kıyılardan birine yanaşıp lenger attıklarında her kalyonun zabitleri, neferlerini disiplin altına alıp, o mahallin civarında bulunan kasaba ve köyler ahâlisine dine mugâyir saldırılardan, eşkıyalığa ve bozgunculuğa yeltenmekten alıkoyalar. Nasihatlardan sonra sarkıntılıktan geri durmayanlardan, zabitlerine her kim*

*muhafezet ederse tüm donanma ricâli ittifak ederek, o kişiyi yakalayıp hapsederek, azarlayıp haddini bildirerek cezâsını vereler.*

*Uzun uzadıya anlatılan ve üzerinde ehemmiyetle durulan kâideye dâimâ riâyet edilip ve işlerde esas tutulup her kim buna aykırı hareket ederse kapıma arz olunup gereğine göre cezâlandırıla. Bu kâideye Allah'ın nasîb edeceği zamana kadar riâyet edile ve değiştirilip tahrîf edilmekten korunup emniyete alına. Kalyon neferleri hususunda dahi vaziyete göre dikkat edilip, savaş ve barış zamanlarında gerektiği üzere kalyonların küçük ve büyüğüne göre neferleri tertîb olunup nizâma göre intizâm verile<sup>60</sup>”.*

## 5.2. OSMANLI DONANMASINDA KALYONUN TEKÂMÜLÜ

Sultan III. Ahmet zamanında, biri altmış bir buçuk zirâ uzunluğunda olmak üzere bir kıt'a üç ambarlı kalyon ve iki parça “karavela” denilen küçük kalyon yapılmıştır. 1707 senesinde donanma ile Akdeniz’e çıkan Kalyonlar Kaptanı Canım Hoca Mehmet Kaptan, 20 parçalık kalyon ile İspanya ve Mayorka Adaları tarafına gidip, Mesina’ya asker çıkararak iki kaleyi muhasara ile zaptetmiş ve Mesina’nın 60 mil mesafede bulunmasından dolayı muhafazası mümkün olamayacağından zaptedilen kaleleri yıkıp bir hayli esir alarak geri dönmüştür. Artık her Akdeniz’e çıkışta bir kısım kalyonlar İstanbul’a getiriliyordu. Damat İbrahim Paşanın sadreti sırasında gemi yapımı ve gemicilik faaliyetleri ihmal edilmiştir. 1733 senesinde Hekim oğlu Ali Paşanın sadreti sırasında Kaptan Paşalığa getirilen Canım Hoca Mehmet Paşanın gayretleriyle 24 günde donanmanın tüm levâzımatı tamamlanıp nihayet denize çıkılmıştı<sup>61</sup>. Sultan I. Mahmut zamanında da iki kalyon yapılmış, 1741’de “Tuhfetü’l-mülûk”, “Muradiye”, “Fatih-i Bahrî”, “Peri-i Bahrî”, “Nasır-ı Bahrî”, “Berîd-i Zafer” ve “Ziver-i Bahrî” adlı kalyonlar yapılmıştır. Böylece kalyonlara artık belli-başlı adlar konulmaya başlanmıştır. 1756’da “Nüvid-i Fütûh” adıyla üç ambarlı bir kalyon, III. Mustafa devrinde ise “Hasn-ı Bahrî” adlı bir kalyon inşa edilmiştir<sup>62</sup>.

<sup>60</sup> Safvet, Mezemorta Hüseyin Paşa, Yay: Yavuz Senemoğlu, 94-99; UZUNÇARŞILI, A.g.k., 523-527.

<sup>61</sup> Ahmet Cevdet, A.g.k., 156-157; UZUNÇARŞILI, A.g.k., 500.

<sup>62</sup> Ali Rıza Seyfi, A.g.k., 102.

1717 senesinden 1770 senesine kadar 50 seneyi aşkın bir süre zarfında Türk donanması Akdeniz’de harp görmemişti. Bu arada Koca Paşap Paşa 1757 yılında sadarete geçtiği zaman tersaneleri tanzim ettirmiş ve yeni harp gemileri yaptırmış olmasına karşın, donanmayı istenilen seviyeye çıkartmaya muvaffak olamamıştır<sup>63</sup>. Osmanlı Devleti XVIII. yüzyılın ilk yarılarında denizlerde sakin bir devir geçirmekteydi. Venedikliler de denizde artık eski faaliyetlerini gösteremeyip sükûn bulmuşlardı. Osmanlı donanması da, XVIII. yüzyılın başlarındaki kadar kuvvetli değildi. Yine her sene donanma Akdeniz’e çıkarılıyorsa da donanmanın bu çıkışı adeta, gezinti şeklindeydi. Arada bir üç-beş korsan gemisi yakalanıp getiriliyordu. Denizdeki bu faaliyetler alelâde bir karakol hizmeti şeklindeydi. Bundan başka yaptırılan kalyonların işe yaraması düşünülmemeyerek kıç tarafları çeşitli odalarla süslenip, seyyar birer deniz köşkü haline getirilmiş, kalyon yapımında itina gösterilmesi gereken hususlara dikkat edilmediğinden, gemiler dayanıksız ve kullanışsız vaziyette yapılmaya başlanmıştı. Ayrıca gemici yetiştirilmesi de ihmâl edilmiş, kalyoncu neferleri askerliği bırakıp ticarete başlamışlardı<sup>64</sup>. Bu nedenle Türk gemicisi yerine, Akdeniz adalarından Rum gemiciler toplanmaya başlanmıştı. Bu kişiler, donanmanın Akdeniz’e çıkacağı üç ay zarfında gemilerde hizmet edip, aylıklarını alarak adalarına geri dönüyorlardı<sup>65</sup>. Mezemorta Hüseyin Paşanın hazırladığı kanunnâmede esas maddelerden olan Donanma Kaptanlığının, Kaptan Paşalıktan yetmiş kişilere verilmesi esas zamanla terkedilerek kaptanlıklar rüşvet ile işin ehli olmayan kişilere vermeye başlanmıştı. Tersane varidatı, derya beylerine bağlı sancaklar geliri, kalyon kaptanlıkları varidatı bu gelirlere hak kazanmış kişilerin ellerinden alınıp, tersane üzerinden geçinen diğer kişilerin yiyeceği olmuştu. Osmanlı Devleti, Akdeniz’de sürekli tek rakip olarak Venedik’i kendisine rakip gördüğünden Avrupa devletlerinin denizcilik alanında giderek güçlendiklerinin ve Akdeniz’de kendisine yeni rakipler çıkacağıının ne yazık ki farkında değildi<sup>66</sup>.

1770 yılında İngiliz subaylar tarafından teçhiz ve idare edilen Rus donanmasının Baltık Denizi’nden kalkarak, Akdeniz’e inip Çeşme’de Osmanlı

<sup>63</sup> GENCER, A.g.k., 24.

<sup>64</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 501.

<sup>65</sup> Ali Rıza Seyfi, A.g.k., 102.

<sup>66</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 501.

donanması yakması ile sonuçlanan hadise, Osmanlı gemiciliğinin modern bir şekilde teşkili için hükümeti uyandırmış; bilâhare 1773 yılında Baron de Tott'un yardımıyla, Haliç'te Tersane yakınında, bahriye mühendisliğine mahsus bir okul kurdurulmuş, gemi inşa faaliyeti artmış ve gemi personeli özellikle de kalyoncular bir nizam altına alınarak, Kasımpaşa'da yaptırılan kışlalarında ikametleri sağlanmıştır. "1770 Çeşme Faciası" büyük bir Türk denizcisinin tarih sahnesine çıkmasına vesile olmuştur. Bu kişi, daha sonra Kaptan-ı derya olan "Cezayirli Gazi Hasan Paşa" idi<sup>67</sup>.

Yeniçeri askerliğinden yetişen Hasan Paşa, daha sonra denizciliğe gönlünü kaptırıp Cezayir'e gitmiş, burada 18 yıllık bir ikâmetten sonra İstanbul'a dönmüş ve bu nedenle "Cezayirli" olarak nam salmıştır. Türk donanmasının hizmetinde "Riyale-i hümayun" ve "Patrona-i hümayun" olarak 10 yıl görev yapan Cezayirli Hasan Paşa, Çeşme mağlubiyetinden sonra "Kapudane-i hümayun" ve akabinde de "Kaptan Paşalığa" tayin olmuştur. Cezayirli Gazi Hasan Paşa, savaşlarda başarılı bir asker olmasının yanında idare ve teşkilât alanlarında da büyük, kudret sahibi bir devlet adamıydı. Onun bahriye alanında attığı en önemli adımlardan biri; Çeşme hadisesinde eğitilmiş Rus denizcilerini gördükten sonra denizlerde başarı elde etmek için sadece denizden yetişme subay ve denizci olmanın yetmeyeceğini, bunun yanında teorik olarak yetişmenin de elzem olduğunu görmüş ve Baron de Tott'la birlikte 1774 yılında "Mühendishane-i Bahrî-i Hümayun"u kurarak deniz subaylarının hem nazarı hem de amelî olarak yetişmelerini sağlamak diğeri ise; Kasımpaşa'da kendi mülkü olan arazi üzerinde 1782'de "Kalyoncu Kışlası" adıyla maruf binayı inşa ettirmek olmuştur<sup>68</sup>.

1790 senesine gelindiğinde Osmanlı donanması; irili-ufaklı, çürükler de dahil olmak üzere 18'i kalyon 90 gemiden mürekkepti. Bu kalyonların hepsi küt, yüksek ve içleri dar teknelerdi. Bunların arasında 700 mevcutlu "Mukaddime-i Nusret", "Fethü'l-Fettâh" ile 450 mürettebatlı "Tevfik-i İlâhî" kalyonları da vardı. Ayrıca gemi kaptanlıklarının rüşvetle alınıp-satılabilen bir metâ haline gelmesi bahriyede

<sup>67</sup> GENCER, A.g.k., 25-27.

<sup>68</sup> Fevzi KURTOĞLU, 1768-1774 Türk-Rus Harbi'nde Akdeniz Harekâtı ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa, 55-56.

zaten mevcut olan nizamsızlığı daha bir keşmekeş içine sokmuş, gemilerin barut dahil her türlü alet ve edevatı satılarak, devlet malı talan edilmiştir.

Tersane ve donanmada görülen bu nizamsız hareketler ancak, Padişah III. Selim'in tahta geçmesiyle, özellikle 1787-1792 harplerinden sonra girişilen reform hareketleri neticesinde önlenebilmiş, özellikle 1804 yılında çıkartılan bir "*kanunnâme*" ile bahriye meselesi ilk defa ciddi bir şekilde ele alınmıştır<sup>69</sup>. Bahriyenin her kademesinde görevli olan büyük ve küçük memurların, donanma personelinin bir nev'i çalışma programı mahiyetinde olan bu kanunnâme ile, bahriyenin özellikle teşkilâtı hususunda eksik kalan bazı meselelerin tamamlanması yoluna gidilmiştir. Özellikle, yapılacak reformlar için gerekli olan paranın temini ve yapılacak harcamaların bir takım esaslara bağlanması amacıyla müstakil bir "*Bahriye Hazinesi*"nin kuruluşu, kanunnâmenin getirdiği önemli yeniliklerdendir. Ayrıca kanunnâmenin getirdiği diğer önemli yenilik ise; "*Tersane Eminliği*"nin kaldırılarak yerine "*Umûr-ı Bahriye Nezareti*"nin kurulması olmuştur<sup>70</sup>.

II. Mahmut devrinden itibaren Osmanlı donanmasında yavaş yavaş buharlı gemiler yerlerini almaya başlamışlardır. "*1853-56 Osmanlı-Rus ve Kırım Harbi*" akabinde Osmanlı Devleti, donanma mevcudunda bulunan yelkenli gemilerine makine takarak onları buharlı hale getirme çalışmaları içerisine girmiştir. Sultan Abdülaziz döneminden itibaren Osmanlı donanmasında "*zırhlı*" gemilerin yer almaya başlamasıyla kalyonlar ehemmiyetlerini yitirmişlerdir.

---

<sup>69</sup> GENCER, A.g.k., 27-29.

<sup>70</sup> A.g.k., 64-65.

### 5.3. YELKENLİ GEMİLERDE HİZMET EDEN BAHRİYELİLER

#### 5.3.1. Kalyoncular

Bahriye askerlerinin esas kısmını teşkil eden kalyoncular; ilk önceleri yelkenli gemilerde daimî olmayarak, her sene donanmanın denize çıkmasından evvel belirli kazalardan toplanırlardı. Bunlara “*taşralı neferât*” da denilirdi. Kalyoncular; 1682’de Merzifonlu Kara Mustafa Paşanın sadareti zamanında bir ocak halinde bahriye hizmetine alınmışlardır. Kalyoncular, hizmete alındıkları zaman maaş alırlar, görevleri son bulduğunda ise memleketlerine dönerlerdi. Kalyoncu efradı; Çekmece kazalarından başlayarak Rumeli’de Edirne civarına kadar olan mahallerle, Çanakkale mıntıkası ile Batı Anadolu kazalarıyla, adalardan alınmaktaydı<sup>71</sup>.

Cezayirli Gazi Hasan Paşanın Kaptan-ı deryalığına kadar kalyonculara ait bir kışla yoktu. Seferden dönen askerler Galata’da bekar odalarında veya kahvehanelerde, konaklarda bir kısmı da eski kalyon ve kadırgalarda gecelerlerdi. Bu nedenle askerler sefer dönüşü disiplinsiz ve uygunsuz bir yaşam sürüyorlar ve ahaliye rahatsızlık veriyorlardı. Kaptan-ı derya Gazi Hasan Paşa bu durumdan memnuniyetsizlik duymuş, askerleri ibadet ve eğitimle belirli bir statüye kavuşturmak için onları bir araya toplamayı düşünmüş ve bu suretle Kasımpaşa’da 1782 yılında “*Kalyoncu Kışlası*” adıyla maruf bir kışla inşa ettirmiştir<sup>72</sup>. Cezayirli Hasan Paşanın kendi mülkü üzerinde tesis edilen bu kışla; Osmanlı toplumunun batılılaşma anlayışı paralelinde çağın mimarisi Barok üslûbunda yapılmış, klasik kışla mimarisi biçimi uygulanmış, dört köşe ve ortası avlu olarak bırakılmıştır. Avlunun ortasında askerlerin ibadet edebilmeleri için yine aynı üslupta iki katlı bir

<sup>71</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 485-486.

<sup>72</sup> Bu kışlanın kitesesi bugün İstanbul Deniz Müzesi’nde bulunmaktadır. Kitabenin üzerinde; “*Saklar eşyasının temiz emvâc-ı ifnâdan güzel Asâkir-i Bahriyye’yi koymaz açıkta bu mahall*”, “*Bu yer deniz erlerini açıkta kalmaktan ve eşyalarını yıpranmaktan, yok olmaktan korur*” yazılıdır. Yine kışlanın lumbar ağzı-köşk altı tavan süslemelerinden olan ağaç oyma tekniği ile yapılmış “*tavan göbeği*”, Tersane mühendisi Esseyid Osman tarafından 1197/1783 yılında yapıp kışla duvarına konulan “*güneş saati*”, kışlanın bahçe kapıları veya camii girişi kapılarına ait oyma kapı kaplamaları süslerinden olan “*alınlık*”, “*pervaz*” ve “*sütunlar*” ile kışlanın camiine ait mermerden oyma “*abdest teknesi*” de Deniz Müzesi’nin bahçesinde yer alan objeler arasındadır.

camii inşa edilmiştir<sup>73</sup>. 1824 senesine gelindiğinde Kalyoncu Kışlası'nın artık askerlere kâfi gelmemesi nedeniyle neferat için ek bina yapılması düşünülmüştür. Bu meyanda Kasımpaşa'da Divanhane binasının önündeki yarısı kışla şeklinde olan dört tarafı taş duvarlı eski ahırın diğer yarısında da çeşitli tamir ve düzenlemeler yapılarak iki yapının birleştirilmesi ve yine Kayıkhaneler kısmından da iki gözün alınarak kışla şekline dönüştürülmesine karar verilmiştir. Tüm bu onarım masrafları için Tersane-i Âmire hazinesinden 178.828 buçuk kuruş ödenmiştir<sup>74</sup>.

Kalyoncuların başları olan olan "*Kalyoncu Çavuşları*"nın odaları Galata tarafındaydı. Bu kişiler Tersane dahilindeki; Galata, Beyoğlu ve Kasımpaşa semtlerinin inzibâtından sorumluydular. Bunlara "*Kalyoncu Kolluğu*" da denilirdi.

Kalyonların mürettebâtı ile bunların iâşe ve aylıklarını ve kalyonların levâzım hesaplarını tutan memurlara "*Kalyon Kâtibi*" denirdi. Kalyon kâtibine, "*Kalyonlar Halifesi*" denilen bir memur ile bir de kalem heyeti yardımcı olmaktadır. Kalem heyeti "*Hoca*" ünvanlı yedi kişiden oluşmaktaydı. Hocaların sayısı III. Selim zamanında Umûr-ı Bahriye Nezareti'nin kurulmasından sonra dörde düşürülmüştür<sup>75</sup>. Bu kişilerden başka, kalyonlardaki ulûfe ve mühimmât defterlerini muhafaza eden "*Kalyon Defterdâri*" isimli şahıs mürettebât ile leventlerin yiyeceklerinin ve bilhassa peksimedini temini ve taksimi göreviyle vazifeli idi. Tersane-i Âmire'de inşa edilecek kalyonlar için "*Kalyonlar Nâzırı*" adıyla bir görevli bulunuyordu ve bu kişi "*Tersane-i Âmire Emîni*" idi<sup>76</sup>. Ayrıca kalyonlarda kürek çekmek ve yelken kullanmak üzere gündelikçi bir sınıf mevcut olup bunların parası halktan karşılanırdı ki buna "*Kalyoncu Bedeliyesi*" denilirdi<sup>77</sup>.

Kalyoncu sınıfı, II. Mahmut'un islâhatı çerçevesinde 1827 yılında ilân edilen bir kanunla kaldırılmış ve yerlerine "*Tersane Tüfekçi Neferâtı*" kurulmuştur<sup>78</sup>.

<sup>73</sup> Muzaffer POLAT, *Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa*, 53-54.

<sup>74</sup> BOA., HH., Vsk. No:29126.

<sup>75</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 430; GENCER, A.g.k., 62-63.

<sup>76</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 430-431; BOSTAN, A.g.k., 47.

<sup>77</sup> GENCER, A.g.k., 63.

<sup>78</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 486.

### 5.3.2. Gabyarlar

Kalyonun gedikli sınıfından kişilerdir. Gemilerin yelken ve armalarına dikkat etmek, onların intizâmını sağlamak bu kişilerin görevleri arasındaydı. Gabyar sınıfı donanmaya 1768-1774 Osmanlı-Rus Harbi'nden sonra girmiştir. Küçük Hüseyin Paşanın Kaptan-ı deryalığı sırasında donanmada gabyarların sayısı artmıştır. Gabyarlardan önce gemilerde yelken ve arma hizmetlerine “*Rüesay-ı Sütun*” yahut “*Rüesay-ı Rubu’lu*” denilen reisler bakarlardı. Fakat III. Selim devrinde arma hizmetini görmek üzere bu reislerin nezâretleri altında Suluca ve Çamlıca (Mora) hıristiyanlarından “*Gabyar*” ve “*Marinar-Marnel*” denilen yeni bir sınıf tesis edilmiştir. Bu sınıf Rumlardan ve Ermenilerden meydana gelirdi. 1820 yılındaki Yunan İhtilâli’ne kadar gemilerdeki Rum gabyarların yerine müslüman gemicilerin istihdamı emredilmiş, 1827 senesinde ilân edilen tersane nizamına dair kanun gereğince Rum gabyarlar tamamen kaldırılarak bunların yerine denizciliğe vakıf Trablus-ı Şam, Beyrut, Sayda, Âkka, Remle ve Gazze sahillerindeki müslüman bekâr uşaklardan gabyar ve marnel olarak bin nefer alınması uygun görülmüştür<sup>79</sup>.

### 5.3.3. Sudagabolar

Kalyon ve diğer yelkenlilerde XVIII. yüzyılın son yarısından itibaren mevcut olan bu sınıf, topçu efradı olarak vazife görüyorlardı<sup>80</sup>.

Bu kişilerden başka kalyonlarda bir çarkçı, kaptan, nakkaş-başı ve tabip de bulunmaktaydı<sup>81</sup>.

<sup>79</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 488.

<sup>80</sup> A.g.k., 489-490.

<sup>81</sup> GENCER, A.g.k., 63,

## BÖLÜM II

### 2. II. MAHMUT DEVRİNDE OSMANLI BAHRİYESİ

Sultan III. Selim zamanında başlatılan bahriyede ıslah gayretleri, II. Mahmut döneminde de iç ve dış hadiselerden fırsat buldukça devam ettirilmeye çalışılmıştır. Fakat onun devrinde planlı bir ıslahat programı hazırlanamamış, bahriye işlerinde münferit bazı tedbirler alınmış, daha önce yapılmış bir takım deniz müesseseleri muhafaza ve tamir edilerek, mevcudu koruma yoluna gidilmiştir. Nitekim III. Selim zamanında İsveçli mühendis ve ustalar tarafından inşa edilen büyük kârgir havuz, II. Mahmut tarafından tamir ettirilerek yenileştirilmiş ve ayrıca ikinci bir havuzun inşasına irade buyrulurken bu yeni havuz "*Havuz-ı cedid*" adıyla 1826 senesinde tamamlanmıştır<sup>82</sup>. 1821 yılında çıkan Yunan isyanına bir süre sonra Avrupalı devletlerin dahil olması, 20 Ekim 1827 yılında İngiltere, Fransa ve Rusya müttefik donanmalarının Navarin Limanı'nda demirli bulunan Türk-Mısır donanmasına ani bir baskın düzenleyerek altmışa yakın Türk gemisinin batırılmasına neden olmuştur. Navarin olayının Türk denizcilik tarihinde önemli bir yeri vardır. Zira bu baskınla büyük fedakârlıklarla meydana getirilmiş olan Osmanlı deniz gücü yok edilmiştir<sup>83</sup>. Bu facia, Osmanlı devletini yalnız donanmasız bırakmakla kalmamış, aynı zamanda da deniz ehli Türk subay ve gemicilerini yani teknik personeli de alıp götürmüştü, böylece devletin mühim bir sanayi kolu olan bahriyeyi çökme tehlikesiyle karşı karşıya bırakmıştır<sup>84</sup>. Osmanlı Devleti, Avrupa devletlerine karşı uğradığı bu büyük felaketin ardından özellikle Karadeniz'de Rus donanmasına karşı çıkacak güçte yeni bir donanma yapmak için büyük uğraşlara girmiştir<sup>85</sup>.

Sultan II. Mahmut, donanmanın yenilenmesi için yeni bir program yapılmasını emretmiş ve böylece 1827 ile 1834 yılları arasında İstanbul'la birlikte Gemlik, İzmit ve Sinop gibi tersanelerde de harp gemileri inşasına başlanmıştır.

<sup>82</sup> GENCER, A.g.k., 104-106.

<sup>83</sup> Bilal ŞİMŞİR, *Ege Sorunu -Belgeler- I*, 39.

<sup>84</sup> GENCER, A.g.k., 113.

<sup>85</sup> A.g.k., 114.

Kalifiye işçilerin eksikliği yüzünden Arnavutlar, Rumlar ve hatta eski forsaların iş gücünden yararlanma yoluna gidilmiştir<sup>86</sup>. 1811 senesinde Osmanlı donanmasının mevcudu; kalyon, firkateyn ve korvet olarak büyük- küçük 42 parçadan ibaretti. 1820 senesinde ise gemi inşasında sarf edilen gayretler neticesinde, henüz bitmemiş olanlar hariç, firkateyn, korvet, brik, uskuna ve şalope türünden hafif harp gemileri haricinde 20 tane kadar kapaklı kalyon ve üç ambarlı türünden muharebe birlikleri vücuda getirilmişti<sup>87</sup>.

II. Mahmut, muhtelif imâlathanelerde imâl edilen ve donanma için çok lüzumlu olan iplik ve halat gibi malzemelerin, fabrikasyon olarak imâlini göz önüne alarak bir iplik fabrikasının kurulması için emir vermiş ve 1827 yılında “*Eyüp İplikhanesi*” kurulmuştur. Yine II. Mahmut devrinde bahriyenin idarî hususunda yapılan bir değişiklikle, Tersane ve Donanma'nın mâlî müsteşarı olan Tersane Eminliği kaldırılarak yerine “*Tersane veya Bahriye Müsteşarlığı*” kurulmuştur<sup>88</sup>.

Eski Tersane Sarayı arasında başlayan inşaat genişletilmiş, harap durumda olan Aynalıkavak Sarayı yıktırılmış ve buraya vapur çarkları konulmuş, ayrıca yeni haddehaneler yapılmıştır. Diğer yandan dökümhanenin ve bir yıl sonra da demirhanenin inşasına başlanmıştır. Tersaneye mütemediyen bu dönemde yeni çarklar ve aletler getirilmiştir ve yine tersane tezgahlarında demirden su maçunaları imâl edilmeye başlanmış, II. Mahmut Tersaneye gelerek büyük gayretlerle yapılan bu maçunaları incelemiştir.

II. Mahmut bundan bir yıl sonra, 1836'da Tersaneye tekrar gelerek Camialtı önlerinde yeni yapılan gemileri görmüş, demirhane, lengerhane ve diğer tesislerle büyük havuz ve civarındaki yağhanede tetkiklerde bulunmuştur.

<sup>86</sup> Bernard LANGENSIEPEN- Ahmet GÜLERYÜZ, 1828-1923 Osmanlı Donanması, Çev:James Cooper-Renan Mengü, 1.

<sup>87</sup> GENCER, A.g.k., 106.

<sup>88</sup> A.g.k., 116-117, 121.

Böylelikle tersanelerde büyük bir faaliyet başlamıştır. Tersane-i Âmire’de; 1835’te 64 toplu “Nusretiye”, 1836’da “Tevfikkiye” ve “Şadiye”, 1837’de de 64 toplu “Pir-i Şevket” kalyonları denize indirilmiştir. İzmit Tersanesi’nde ise; 1828’de 40 toplu “Muin-i Rahmet”, 1834’te 96 toplu “Teşvikiye”, 1836’da yine 96 toplu “Fethiye” kalyonları inşa edilmiştir<sup>89</sup>.

## 2.1. II. MAHMUT DÖNEMİNDE BAHİRİYE ALANINDAKİ TÜRK-AMERİKAN İLİŞKİLERİ

İngiltere’nin müstakil bir Yunanistan Krallığının kurulmasına öncülük etmesi, Cezayir’in Fransa tarafından işgâli, Rusya’nın eskiden beri Osmanlı toprakları üzerinde beslediği hayaller Osmanlı Devleti’ni ıslahat hususunda Avrupa yardımı fikrinden uzaklaştırmıştır. Bunun sonucu olarak da Sultan II. Mahmut, XIX. yüzyılın başından beri Osmanlılarla ilişki kurmak isteyen Amerika’nın dostluk tekliflerini dikkate almış ve bu devletle 1830 yılında “*Türk-Amerikan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefâin Antlaşması*”nı imzalayarak ilk resmî münasebetleri tesis etmiş ve Osmanlı tarihinde yeni bir dönemin başlamasına vesile olmuştur. 1830-39 yılları arasında kesintisiz olarak devam eden bu ilişkiler neticesinde Türk bahriyesi için önemli sayılabilecek gelişmeler kaydedilmiştir. Amerika’nın gemicilik fenninden istifade edilerek, Amerikalı mühendislerin de gayretleriyle Osmanlı donanmasında kısmen Amerikan harp gemilerinin hesap ve ölçülerine göre inşa edilen “*Amerikankârî*” tarzı gemiler yapılmaya başlanmıştır<sup>90</sup>.

II. Mahmut, Amerikalıların yükselen denizcilik kudretinden ve harp gemileri inşaatındaki tekniğinden faydalanmak üzere 7 Mayıs 1830 tarihinde imzalanan Türk-Amerikan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefâin Antlaşması’na gizli bir madde de ekletmek istemişti. Bu madde; Osmanlı Devleti tarafından Amerikan deniz tezgâhlarına verilecek harp gemilerinin Amerikan menşe’li deniz inşaat malzemesi ile yüklü olarak İstanbul’a kadar Amerikan denizcileri tarafından getirilmesi ve bu

<sup>89</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 160.

<sup>90</sup> GENCER, A.g.k., 124-125.

malzemeyle de İstanbul Tersanesi'nde Amerikan harp gemileri modelinde gemiler yapılmasını sağlayacak teknik yardımlarda bulunmanın Amerika tarafından taahhüt edilmesi şeklinde idi. Amerika Hükûmeti, bu gizli maddenin senato tarafından reddi sebebiyle İstanbul'da husûle gelecek hoşnutsuzluğu gidermek amacıyla Amerikan maslahat-güzârını İstanbul'a getiren iki harp gemisini satılık olarak Bâb-ı âlî'ye teklif etmişlerdir. Bu arada tanınmış Amerikalı deniz inşaat mühendisi olan New York'lu gemi yapımcısı Henry Eckford, memleketinde uğradığı finansal çöküntü sonrası zararını telafi etmek üzere 1832 yılında İstanbul'a gelmiş ve devlet hizmetine girmiştir. Gelirkende beraberinde korvet tipi bir gemi olan “*United States*” adlı buharlı gemiyi getirmiştir. Daha sonra Osmanlı donanmasına satılan bu gemi “*Mesir-i Ferah*” adını almıştır. Mühendis Eckford, Reisü'l küttab Efendiye uzun bir arıza takdim etmiştir. Bu arızada; İstanbul Tersanesi'nde inşa edilecek Amerikan modelinde harp gemileri yapılması için gereken işler hakkında kıymetli bilgiler, tavsiyeler ve teknik bilgiler verilmektedir. Amerika'dan inşaat malzemelerinin ne şekilde getirileceği, Amerikalı mütehassis usta-başlıların getirilmesinin lâzım geldiği ve teknik personel yetiştirmek üzere, İstanbul Tersanesi'nin genç elemanlarından bir kısmının Amerikan deniz tezgâhlarında staj yapmaya gönderilmelerinin gerektiği ileri sürülmektedir. Bu teklifler II. Mahmut tarafından kabul edilmiştir. Eckford, Osmanlı yetkililerinin isteği üzerine, Tersane-i Âmire'de Amerikan harp gemileri modelinde gemiler yapmaya başlamış, donanma için bir uskuna inşa etmiş ancak İstanbul'un havasına alışamayarak ülkesine geri dönmek durumunda kalmıştır<sup>91</sup>.

Diğer bir Amerikalı mühendis olan Charles Ross ise Aynalıkavak Tersanesi'ni yönetiyordu. Ancak bu Amerikalı mühendisler içerisinde en etkili Foster Rhodes idi<sup>92</sup>.

Mühendis Henry Eckford, Amerika'ya döndüğünde yerine aynı kıymette ve maharetle bir mühendis olan yardımcısı Long Islandlı Forster Rhodes'i göndermiştir. İstanbul'a 1831 yılında gelen Rhodes, Sultan II. Mahmut'u etkileyerek donanma tersanelerinin başına geçmiş ve yönetimi altında pekçok savaş gemisi inşa ettirmiştir.

<sup>91</sup> GENÇER, A.g.k., 126-128; LANGENSIEPEN- GÜLERYÜZ, A.g.k., 1.

<sup>92</sup> LANGENSIEPEN- GÜLERYÜZ, A.g.k., 1.

Amerikalı mühendis Rhodes'in planları ve idaresi altında Tersane-i Âmire'de inşa edilen harp gemileri Osmanlı denizcileri tarafından çok beğenilmiştir. Rhodes, 1832 yılında 220 ayak uzunluğunda 54,5 ayak genişliğinde, 24 ayak derinliği olan “*Nusretiye Kalyonu*”nun inşasına başlamış ve inşaat 1835 Mayısının başlarında tamamlanıp, gemi denize indirilmiştir. Bu merasimden sonra II. Mahmut, Rhodes'i huzuruna çağırarak onu, mücevherli bir nişanla taltif etmiştir. İstanbul Tersanesi'nde ilk buharlı gemiler F. Rhodes tarafından inşa edilmiştir. Rhodes, 1835 yılında Aynalıkavak'ta Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk buhar makinelerini yapmış ve ikinci adım olarak da buharlı gemi yapmak için Sultan II. Mahmut'un iznini almaya çalışmış lakin padişah bu olaya pek sıcak bakmamıştır. Fakat II. Mahmut'un bu fikri, 1837 yılında Sultanın İzmit'te bir geminin denize indirilişini izlemek için “*Fevziye Kalyonu*” ile gittiği merasimden dönüşte başına gelen bir olayla değişmiştir. İstanbul'a dönüş esnasında gemi şiddetli bir fırtınaya yakalanmış ve Fevziye'ye bir İngiliz ve bir Avusturya bandıralı buharlı gemi yardımcı olarak gemiyi yedeklerine almışlar, böylece gemi karaya vurmaktan son anda kurtulmuştur. Bu hadisenin akabinde buharlı gemi gereksinimine bizzat tanık olan Sultan II. Mahmut, acilen bir seri buharlı gemi yapılmasını talep etmiştir<sup>93</sup>.

Amerikalı mühendis F. Rhodes, II. Mahmut'un vefatı üzerine bazı devlet adamlarının çevirdiği entrikalardan müteessir olmuş ve istifa ederek ülkesine dönmek durumunda kalmıştır. Yerine daha evvel Tersane-i Âmire'de işçi başı olarak görev yapan Mr. Reevel getirilmiş lakin o da iyi muameleyle karşılaşmadığından istifa etmiştir<sup>94</sup>.

Amerika ile imzalanan ticaret antlaşmasında, gizli maddenin Amerikan senatosu tarafından reddine karşılık, gayr-i resmi olarak Amerikalı gemi inşaat mühendisleri 1830-1839 yılları arasında Osmanlı bahriyesinde oldukça yararlı hizmetler yapmışlardır. Lâkin bu kişilerin, bir takım şahsî çıkar ve küçük menfaatler peşinde koşan Osmanlı devlet adamlarının entrikaları ve Avrupa devletlerinin baskıları neticesinde istifaya zorlanmaları, devletin geleceği yönünden etkili olmuş

<sup>93</sup> GENCER, A.g.k., 129; LANGENSIEPEN- GÜLERYÜZ, A.g.k., 1.

<sup>94</sup> GENCER, A.g.k., 130.

neticede devlet, deniz sorunlarını lâıykıyla çözememiştir. Bütün bunlara rağmen, bu dönemdeki Türk-Amerikan ilişkileri neticesinde, Türk deniz gücü önemli bir aşama kaydetmiş, çağdaş gemi sanayiini yakından takip etme imkânını bulmuştur. Nitekim makine aksamı dışındaki bütün gemi levâzımatı Türk tersanelerinde imâl edilmiştir<sup>95</sup>.

## 2.2. OSMANLI DONANMASINDA İLK BUHARLI GEMİLER

Avrupa’da 1804 senesinde, buharın makineye tatbikiyle gelişmeye başlayan buharlı gemiler, Osmanlı donanmasına 1827 senesinden itibaren girmeye başlamıştır. İlk defa ibtidâî tarzda buhar makinesinden İngilizler faydalanmışlardır. Özellikle XVIII. yüzyılın ikinci yarısında buhar makineleri gelişmiş ve bu makinelerin gemilere tatbikini ilk deneyenler 1787 yılında yine İngilizler olmuş lâkin bu konuda başarılı olamamışlardır. İlk buharlı gemiyi, Amerikanın Pensilvanya eyaletinde doğan aslen İrlandalı olan Robert Fulton yapmıştır. Çalışmalarına İngiltere’de başlayan Fulton 1797’de Paris’e giderek orada buhar ile hareket eden bir “*Steam boat*” inşa etmiştir. 1811 yılında İngilizler, Robert Fulton’un sistemi üzerinde bir gemi yapmayı başarmışlar ve 1819 senesinde yelkenli bir gemiye buhar makinesi monte ederek, bu gemiyle ilk defa olarak okyanusu aşmışlardır. 1820 yılında 110 kadem boyunda vapurlar yapılmaya başlanmıştır. Daha sonraki senelerde sürat ve büyüklük yönünden epey bir gelişme gösteren buharlı gemiler, Osmanlı Devleti’ne ilk defa 1827 yılında İngilizler tarafından getirilerek Padişah II. Mahmut’a satılmıştır<sup>96</sup>.

İngiliz kaptan Kelly idaresinde İngiltere’den İstanbul’a getirilen ve adı sonraları “*Sür’at*” olarak değiştirilen “*Swift*” isimli bu gemiye İstanbullular “*Buğ gemisi*” diyorlardı. Sür’at ile II. Mahmut, Adalar’a, Çekmece’ye kısa mesafe gezintiler yapıyordu. 1831 Mayısında ise Padişah Sür’at’la Gelibolu’ya kadar gitmiştir. “*1828-29 Osmanlı-Rus Harbi*” esnasında Sür’at, harp gemilerinin

<sup>95</sup> GENCER, A.g.k., 130-131.

<sup>96</sup> A.g.k., 115-116.

Boğaz'dan çıkarılmasına yardımcı olmuştur<sup>97</sup>. Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk inşa edilen buharlı gemi ise, "*Eser-i Hayr*"dır. Gemi 24 Kasım 1837 yılında Aynalıkavak'ta denize indirilmiştir. Eser-i Hayr'ı 1838 ve 1839 yıllarında hizmete giren "*Mesir-i Bahrî*" ve "*Tair-i Bahrî*" gemileri izlemiştir. Bu son iki gemi yeni sultan Abdülmecit'in yatları olarak kayıtlara geçmiştir<sup>98</sup>.

Sür'at'ten sonra "*Kebir*" ve "*Sagir*" adlı iki stimli gemi daha alınmıştır. 1839 yılında ise Osmanlının ilk buharlı ticaret gemisi olan "*Peyk-i Şevket*", Fransa'nın Toulon Tersanesi'nde yapılmış ve Osmanlı Devleti tarafından satın alınarak, İstanbul-İzmit arasında işletilmeye başlanmıştır<sup>99</sup>.

Ancak buharlı gemiler için gerekli olan makine ve kazanların yapılması Osmanlı Devleti'nin o günkü teknolojik koşullarında mümkün olmadığı için gemilere ait bu parçalar İngiltere'den ithal ediliyordu. Bu durum iki ülke arasında uzun yıllar sürecek olan ticari işbirliğini de başlatmış oluyordu<sup>100</sup>.

II. Mahmut devrinde bahriyenin diğer alanlarında da ıslahat çalışmaları yapılmıştır. 1820 yılında yeni kur'a yasası ile deniz askerliği on yıl olarak belirlenmiş, 1834'de Bahriye silah-endaz taburları kurulmuş, 1822'de Liman reislerinin seçim ve atama tüzüğü yayımlanmış ayrıca deniz ticareti ile ilgili çalışmalar da yapılmış, bu çalışmaların sonucu olarak bugünkü Devlet Deniz Yolları'nın temeli olan 1843 yılında "*Fevâid-i Osmaniye*" ve 1851 yılında "*Şirket-i Hayriyye*" kuruluşları kurulmuştur<sup>101</sup>.

Bir takım iç ve dış engellemelere rağmen bahriyeyi ıslâh faaliyetleri hususunda, II. Mahmut'un büyük desteği olduğu şüphesizdir. Amerinka Birleşik

<sup>97</sup> Hayati TEZEL, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, c.I, 403.

<sup>98</sup> LANGENSIEPEN- GÜLERYÜZ, A.g.k., 1.

<sup>99</sup> TEZEL, A.g.k., 403.

<sup>100</sup> LANGENSIEPEN- GÜLERYÜZ, A.g.k., 1.

<sup>101</sup> Saim BESBELLİ, *1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı*, 20.

Devletleri'nin ilk İstanbul elçisi olan David Porter, hatıralarında II. Mahmut'un deniz meselelerine karşı tutkusunu ve derin görüşlerini şu şekilde ifade etmektedir:

*“... liberal ve münevver bir hükümdar olan II. Mahmut, deniz inşaat tekniğindeki bütün terakkilerle yakından ilgilenir, donanma mevzuu üzerinde saatlerce konuşmaktan çekinmezdi...”<sup>102</sup>”*

### 2.3. II. MAHMUT DÖNEMİNDE DONANMADA YER ALAN GEMİLER

II. Mahmut devrinde inşa edilen ve satın alınan gemilerin listesi aşağıda yer almaktadır<sup>103</sup>:

<u>Geminin Adı</u>	<u>Geminin Cinsi</u>	<u>Top Sayısı</u>	<u>Yapıldığı/Satın Alındığı Yer ve Yılı</u>
Mahmudiye	Kalyon	128	İstanbul, 1829
Şerefresan	Kalyon	64	İstanbul, 1829
Nusretiye	Kalyon	64	İstanbul, 1835
Nizamiye	Kalyon	64	İstanbul, 1837
Fevziye	Kalyon	96	İzmit, 1836
Fethiye	Kalyon	96	Gemlik, 1827
Teşrikiye	Kalyon	96	Gemlik, 1834
Hıfzurrahman	Kalyon	64	Ereğli, 1825
Pir-i Şevket	Kalyon	64	İstanbul, 1837
Feyz-i Rahmet	Firkateyn	40	İzmit, 1828
Giran-ı Bahri	Firkateyn	54	Ereğli, 1825
Avnillah	Firkateyn	50	Midilli, 1832
Navek-i Bahri	Firkateyn	42	Midilli, 1832
Zaferküşa	Firkateyn	-	Gemlik, 1823
Necât	Korvet	22	Sinop, 1831

<sup>102</sup> GENCER, A.g.k., 131.

<sup>103</sup> TEZEL, A.g.k., 410.

Feyz-i Mâbut	Korvet	22	Rodos, 1828
Feyz-i Bahşa	Korvet	-	Gemlik, 1825
Azlullah	-	-	Giresun, 1828
Tevfikiye <sup>104</sup>	-	-	İstanbul, 1836
Şadiye <sup>105</sup>	-	-	İstanbul, 1836
Sür'at (Swift)	Buharlı Gemi		İngiltere, 1828
Kebir	Buharlı Gemi		İngiltere, 1829
Sagir	Buharlı Gemi		İngiltere, 1829
Mesir-i Ferah	Buharlı Gemi		Amerika, 1831
Mesir-i Bahrî	Buharlı Gemi		İstanbul, 1838
Tair-i Bahrî	Buharlı Gemi		İstanbul, 1839
Peyk-i Şevket	Buharlı Gemi		Fransa, 1839
Hümâpervâz	Buharlı Gemi		

<sup>104</sup> Tevfikiye, kalyon cinsi bir gemi olup 64 topludur. LANGENSIEPEN-GÜLERYÜZ, A.g.k., 239.

<sup>105</sup> Şadiye de kalyon cinsi bir gemi olup o da 64 topludur. LANGENSIEPEN-GÜLERYÜZ, A.g.k., 239.

## BÖLÜM III

### 3. MAHMUDİYE KALYONU

XIX. asrın başlarında Tersane-i Âmire'de inşa edilen ve bir müddet, sadece Osmanlı İmparatorluğu'nun değil dünyanın da en büyük harp gemisi kabul edilen Mahmudiye Kalyonu; üç direkli, yelkenli ve üç ambarlı olarak inşa edilmiş birinci sınıf bir harp gemisiydi.

Mahmudiye Kalyonu; Sultan II. Mahmut'un saltanat yıllarında, Papuççu Ahmet Paşanın Kaptan-ı deryalığı sırasında Tersane-i Âmire'de kızağa konulmuştur. Gemi; Tersane-i Âmire mühendislerinden Mehmet Efendi ile mimar Mehmet Kalfa tarafından 1829 yılında inşa edilmiştir. Üç ambarlı olarak inşa edilen geminin ambar ve güvertelerinde toplam 128 adet top bulunuyordu. Geminin personel mevcudu; subay ve er olmak üzere, on bir bölüğe ayrılan 1280 kişi idi<sup>106</sup>. Kalyonun uzunluğu kaimeden kaimeye 214.8, genişliği 59.8, ambar yüksekliği 29.10, kıçtan çektiği su<sup>107</sup> 29.10, baştan çektiği su ise 28.3 kademdi. Geminin tam yüklü ağırlığı (nihaî tonu) 5553 tondu<sup>108</sup>.

<sup>106</sup> İstanbul Deniz Müzesi, Deniz İhtisas Kütüphanesi, El Yazmaları Dolabı, Âsar-ı Atika, Db. No: AA 497; Ali Sami BOYAR, **Bahriye Müzesi Kataloğu**, 33; Vehbi Ziya DÜMER, **Mahmudiye Kalyonu**, Türk Ansiklopedisi, c.23, 187.

<sup>107</sup> **Çektiği su**: Bir geminin su kesiminden omurgasına kadar olan su derinliğini ifade etmek için kullanılan bir tabirdir. Gemilerin tonasına ve yapılışına bağlı olan bu derinlik, geminin başında, ortasında ve kıçında aynı değildir. GÜRÇAY, A.g.k., 105.

<sup>108</sup> Gemiye ait yukarıdaki bilgiler, İstanbul Deniz Müzesi, Deniz İhtisas Kütüphanesi, El Yazmaları Dolabı, Âsar-ı Atika, Db. No: AA 497'lu Osmanlı donanması cetvellerinden alınmıştır.

Ali Sami BOYAR'ın **Bahriye Müzesi Kataloğu**'nda gemiye ait ölçüler ise şu şekilde verilmiştir: Kalyonun uzunluğu 201.5, genişliği 56, ambar yüksekliği 28, çektiği su 25.5 kadem. BOYAR, A.g.k., 33. Geminin ağırlığı ise DMA., ŞUB., Df. No: 24, Sf. No:53/A'da 5835 ton olarak belirtilmiştir.

### 3.1. MAHMUDIYE ADI

Mahmudiye Kalyonu'nun adı Sultan II. Mahmut'tan gelmektedir. XVIII. yüzyıl sonlarında kalyonlara verilen Mansuriye, Mesudiye, Memduhiye gibi adlardan hükümdar adlarına geçilmiştir<sup>109</sup>. İlk defa olarak III. Selim zamanında yapılan bir üç ambarlıya “*Selimiye*” adı verildi. II. Mahmut ve ondan sonraki Osmanlı hükümdarları zamanında da bu gelenek devam ettirilmiş, Sultan Abdülmecit zamanında “*Mecidiye*”, Abdülaziz zamanında “*Aziziye*”, Abdülhamit zamanında “*Hamidiye*” ve Sultan V. Mehmet Reşat zamanında da inşa edilen “*Reşadiye*” gemileri dönemin padişahının adını almışlardır<sup>110</sup>.

### 3.2. MAHMUDIYE (I) KALYONU

Türk deniz tarihinde “*Mahmudiye*” adının verildiği iki kalyon yer almaktadır<sup>111</sup>. Bu kalyonlardan ilki 1813 yılında üç ambarlı ve 63 zirâ olarak inşa edilmiştir<sup>112</sup>. Kalyonunun denize indirilişi hususunda Tersâne emini tarafından sadarete yazılan yazıda şu ifadeler yer almaktadır:

<sup>109</sup> Ali Haydar ALPAGUT-Fevzi KURTOĞLU; *Türklerin Deniz Harp San'atına Hizmeti*, Kısım III, 42.

<sup>110</sup> Bu gemilerden **Selimiye Kalyonu**, 1805 yılında Tersane-i Âmire'de Fransız gemi inşa mühendisi Mösyö Löbrol ve mimar Mösyö Benoi tarafından inşa edilmiştir. Uzunluğu 198, genişliği 50, ambar yüksekliği 25, çektiği su 23.5 kademdi. Gemi 128 toplu ve 1280 mürettebatlı idi. BOYAR, A.g.k., 33. **Mecidiye Firkateyni**; 1845 yılında Tersane-i Âmire'de inşasına başlanmış olup 1846'da denize indirilmiştir. **Aziziye Zırhlısı**; ilk Osmanlı zırhlılarından olup 1862 yılında İngiltere'de R.Naiper-son isimli gemi inşa firmasına sipariş edilmiş ve 1865 yılında tamamlanarak denize indirilmiştir. **Hamidiye Zırhlısı**; 1871 yılında Tersane-i Âmire'de inşasına başlanmış olup 1885'te denize indirilmiştir. **Reşadiye Dretnotu** ise; I. Dünya Savaşı öncesi Sultan Osman-ı evvel ile birlikte İngiltere'ye sipariş edilmiş fakat İngiltere savaşı bahane ederek bu gemilere el koymuş ve kendi donanmasına dahil etmiştir. Nejat GÜLER, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, 92; LANGENSIEPEN-GÜLERYÜZ, A.g.k., 93-133.

<sup>111</sup> Bu kalyonlardan başka Osmanlı donanmasında “*Mahmudiye*” adıyla 1864 yılında İngiltere'de yaptırılan Osmaniye sınıfı bir zırhlı firkateyn daha yer almıştır. Türk donanmasında üç ambarlı Mahmudiye Kalyonu ile Mahmudiye Zırhlı Firkateyni 1866 yılından Mahmudiye Kalyonu'nun fesih tarihi olan 1875 yılına kadar beraber hizmet görmüşlerdir. Ayrıca 1875 yılında Tersane-i Âmire tezgahlarında “*Mahmudiye*” adıyla bir zırhlı firkateyn daha inşa edilmiş fakat bu gemi Osmanlı donanmasında hizmet görmemiş, İngiltere Kraliyet donanmasına satılmış ve orada hizmete girmiştir. ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 360; LANGENSIEPEN-GÜLERYÜZ, A.g.k., 93.

<sup>112</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 359.

Tersâne-i Âmire'de inşası tamamlanan ve Sultan II. Mahmut'un ismiyle mevsûm üç ambarlı kalyonun Müneccimbaşının zâyîçesine uygun olarak 22 Cemâziyelevvel 1228 (23 Mayıs 1813) Pazar günü ezanî saate göre dokuzu on bir geçe padişahın da katılacağı merasimle denize indirileceği, bu nedenle alışlagelen teşrifat üzere Tersâne-i Âmire hademe ve amelesinin hil'at giymeleri ve yine bu kişilere atıyye verilmesi hususu<sup>113</sup>.

II. Mahmut dönemi tarihçilerinden olan Şânîzâde'nin tarihinde ise bütün eksiklikleri tamamlanan üç ambarlı Mahmudiye Kalyonu'nun 22 Şaban 1229 (9 Ağustos 1814) tarihinde denize nüzûlü şu şekilde anlatılmaktadır:

*“Bundan bir yıl önce kereste ve levâzımı tedarik edilerek Tersâne-i Âmire'de yapımına başlanan ‘Mahmudiye’ adlı üç ambarlı, üç galiralı<sup>114</sup> ve üç kat kamaralı kalyon-ı hümâyûnun inşasının tamamlanmasının ardından deryaya indirilme vakti gelmişti. Müneccimler tarafından uğurlu gün olarak tayin edilen 22 Şaban (1229) Pazartesi günü geminin denize indirilme merasimine Sultan Mahmud Han-ı Adlî de katılarak taht gemisini görmeye geldi. Gemi müneccimler tarafından tayin edilen uğurlu vakitte denize indirildiyse de yarısı denize daldı, diğer yarısı ağırlığı sebebiyle olduğu yerde kaldı. Müneccimler bunu utarit yıldızı yaktı şeklinde yorumlamış ve epeyce telaş etmişlerse de ertesi günü engel ortadan kaldırılarak gemi selâmetle denize indirildi<sup>115</sup>”.*

Ancak bu ilk kalyon sorunlu bir şekilde inşa edilmişti. Gemi döneminin en büyük gemisiydi fakat ağırlığı sebebiyle denge problemi vardı. Dolayısıyla seyir ve hareketi sorunluydu. Bu sorun, gemi denize indirildiği vakit dahi kendini göstermiştir. 3 Şubat 1822 tarihli bir iradeden anlaşıldığı üzere; ilk inşasında Mahmudiye Kalyonu, üç kat kaleriyalı olarak yapılmış ise de gemi havaleli olduğundan lâyıkıyla kullanılamamış ve bu nedenle bir kat kaleriyasının kaldırılması

<sup>113</sup> BOA., HH., Vsk. No: 28494.

<sup>114</sup> Galira: kaleriya-galerya: Gemilerin balkon çizgileri. KAHANE- TIETZE, A.g.k., 243.

<sup>115</sup> Şânîzâde Ataullah, Şânîzâde Tarihi, c.II, 224-225. Bu iki belgedeki geminin denize indiriliş tarihleri arasında on beş aylık bir süre farklılığı vardır. Bu farklı tarihler, Hatt-ı Hümâyûnda; geminin arma, direk, yelken, top vs. donanımlarının tamamlanmadan sadece tekne olarak denize indiriliş hadisesinin anlatılması, Şânîzâde tarihinde ise; geminin arma, top vs. bütün teçhizatının tamamlanmasını müteakip denizde seyir tecrübesinin yapıldığı vakit ki denize indirilme hadisesinin anlatılıyor olmasından kaynaklanmalıdır.

düşünülmüştür<sup>116</sup>. Bu şekilde kalyonun denge probleminin ortadan kaldırılacağı sanılmıştır. Fakat daha sonra geminin tamiri için bu kadar masraf yapılmaktansa o sırada Tersane-i Âmire’de inşası kararlaştırılan kapağa bir miktar daha para ilâve edilerek onun üç ambarlı kalyona çevrilmesi ve Mahmudiye Kalyonu’nun da feshedilmesi düşünülmüştür. Böylece Tersane-i Âmire’de seyir ve hareketi sorunsuz olacak ve feshedilecek Mahmudiye’nin genişliğinde, ondan iki zirâ’ daha uzun yeni bir üç ambarlı kalyon yapılmasına karar verilmiştir<sup>117</sup>.

Mahmudiye (I)<sup>118</sup> Kalyonu feshedildiği tarihe kadar döneminin en büyük gemisiydi. 1821 yılında başlayan Yunan İsyanı sırasında Deli Abdullah Paşa Kaptan Paşalıktan azledilerek yerine Nasuh oğlu Ali Paşa bu göreve getirilmiştir. Ali Paşa kumandasında Akdeniz’e gönderilecek olan Türk donanmasında üç ambarlı Mahmudiye (I) Kalyonu da bulunmaktaydı. Yunan İsyanı çıktığı sırada İstanbul’a gelen ve İstanbul’da İngiltere Sefarethanesi rahipliği vazifesinde iki sene kalan R. Walsh, Kaptan-ı derya Ali Paşa kumandasında Akdeniz’e çıkacak Mahmudiye ve diğer Osmanlı donanması gemileriyle ilgili olarak şu bilgileri vermektedir:

*“...En nihayet donanma Haliç’ten çıkıp Beşiktaş önünde mevkiini aldı; ben de hemen bir kayık tuttum, oraya gidip gemileri seyretmeye başladım. Baktıkça gemiden ziyade birer yüzer şehre benzeyen bu yapıların azametine ve teçhizatının güzelliğine hayran oluyordum. Üç ambarlılardan birinin adı ‘Mahmudiye’ idi ve dünyadaki en büyük harp gemisi olarak tanınıyordu. Tam 140 top lumbarı vardı. Gemide o sırada 130 parça tunç veya pirinç top bulunuyordu. Bu toplardan aşağı güvertede bulunanların 100 librelilik (takriben altmış kilo) gülleler attığını da öğrendim. Bu Mahmudiye’den başka yirmi beş parça kadar kapak ve firkateyn sınıfından gemiler vardı. Benim gördüğüme kalırsa bu harp gemileri aynı sınıftaki İngiliz harp gemilerine nazaran daha güzel, daha azametli, daha mükemmel görünmekte idi. İyi silinmiş topların parıl parıl yanıışı, bütün armanın yeni halatları, yeni yelkenler, yeni boya bize deniz inşaiyeciliğinin en mütekâmil örneklerini gösteriyormuş gibi bir tablo yaratmıştı. Bu Türk gemilerinin başlarında çok güzel oyulmuş ve tabii renkte boyanmış*

<sup>116</sup> ŞEHİSUVAROĞLU, A.g.k., 359.

<sup>117</sup> BOA., HH., Vsk. No: 28058.

<sup>118</sup> Türk deniz tarihi literatüründe bu şekilde bir numaralandırma mevcut değildir. Tez konum olan 1829 yılında inşa edilen ikinci Mahmudiye Kalyonu’yla karışıklığa sebebiyet vermemek açısından bazı yerlerde Mahmudiye (I) ve Mahmudiye (II) şeklinde kullanımlar olmuştur.

*kükremiş aslan heykelleri vardı ki; bu en şevketli devrinde Türk İmparatorluğu'nun azametli sembolüdür. Birinci sınıf Türk harp gemilerinin mürettebat ve subaylar mevcudu, ortalama olarak 1400 kişidir ve top ateşi kuvvetleri çok ağırdır...<sup>119</sup>”.*

Mahmudiye (I) Kalyonu'nun 1815 senesindeki reis, gedikli, zabıt ve mürettebat mevcudu ise şöyleydi<sup>120</sup>:

**Rüesa maa-varıyan:**

<u>Reis-i evvel</u>	<u>Badbânî</u>	<u>Reis-i sâni</u>	<u>Reis-i sâlis</u>	<u>Rüesay-ı rubu'lu</u> <sup>121</sup>
2	2	2	2	30

**Sudagabo maa-sertopî:**

<u>Sertopîhâ</u>	<u>Sertopî-i emanet</u>	<u>Sudagabo'hâ</u>
4	1	91

**Zabitan ve Gediklüyan:**

<u>Ağay-ı kalyon</u>	<u>Seroda</u>	<u>Hoca-i evvel</u> <sup>122</sup>	<u>Hoca-i şorba</u> <sup>123</sup>	<u>Hoca-i jurnal</u>	<u>Hoca-i emanet</u>		
1	1	1	1	1	2		
<u>Vekilharç</u>	<u>Serdümenha</u>	<u>Seraylakha</u>	<u>Çavuşan</u>	<u>Çavuş-ı kandil</u>	<u>Aşçı</u>	<u>İmam</u>	<u>Tabip</u>
1	2	3	6	1	2	1	1
<u>Varilci</u>	<u>Nakkaş</u>	<u>Tavşan</u> <sup>124</sup>	<u>Cerrah</u>	<u>Tulumbaciyan</u>	<u>Ahengeran</u>	<u>Gönüllüyan</u>	
1	1	1	1	5	2	2	

**Gabyarân-ı çamlıca:**

<u>Reis-i evvel</u>	<u>Badbânî</u>	<u>Reis-i sâlis</u>	<u>Neferat</u>
4	3	2	31

**Humbaracıyan:**

<u>Halife-i humbaracıyan</u>	<u>Neferat</u>
1	9

<sup>119</sup> Adolphus SLADE, *Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması ile Yaptığı "KARADENİZ" Seferi*, Çev: Ali Rıza Seyfioğlu, 173. Yukarıdaki malumat, *Türkiye Seyahatnamesi* kitabının mütercimi Ali Rıza Seyfioğlu'nun, bu kitaba yaptığı ilâvede, R. Walsh'ın "*A Residence at Constantinople*" adlı eserinden yaptığı alıntıdır.

<sup>120</sup> UZUNÇARŞILI, A.g.k., 474-475.

<sup>121</sup> **Rüesay-ı rubu'lu**: Kalyon direklerinden her birinin hizmetlerini idare eden reisler olup bunlara XVIII. yüzyıl başlarında "*rüesay-ı sütun*" (gemi direkleri reisleri) deniliyordu. UZUNÇARŞILI, A.g.k., 477.

<sup>122</sup> **Kalyon hocaları**: kalyon katipleri demektir. **Hoca-ı evvel**: kalyonun birinci katibidir. UZUNÇARŞILI, A.g.k., 477.

<sup>123</sup> **Hoca-i şorba/çorba**: Kalyon iâşe katibi. UZUNÇARŞILI, A.g.k., 477.

<sup>124</sup> **Tavşan**: İnce iş yapan usta marangoz. UZUNÇARŞILI, A.g.k., 474.

**Marangozan:**Sermarangoz Neferat Çırac

1 8 1

**Kalafatciyan:**Serkalafatî Neferat Çırac Filikakeşan Neferat Esarî-i mîrî

1 7 1 2 48 16

**Yekûn**

Rüesây-ı zabitan ve gönüllüyan-ı saire 310

Neferat-ı taşra (tüfekendaz) 897

**1207 kişi****3.3. MAHMUDİYE (II) KALYONU<sup>125</sup>**

Mahmudiye (I) Kalyonu'nun 1822 yılında feshedilmesinin ardından 1828 yılında Tersane-i Âmire'de üç ambarlı büyük bir kalyonun inşasına başlanmıştır. Yapımı 1829'da tamamlanan bu yeni kalyona da "*Mahmudiye*" ismi verilmiştir. Türk deniz tarihinde eski gemiler feshedildikçe yerlerine yapılanlara aynı isim verilmesi gelenek haline gelmiştir. Bu şekilde pekçok misâl vardır. 1803 yılında inşa edilen üç ambarlı gemiye kendisinden evvel de mevcut olan "*Fethiye*" ismi verilmiştir<sup>126</sup>. 1828 tarihli bir hatt-ı hümayunda; Tersane-i Âmire'de inşası tamamlanıp denize indirilme vakti gelen üç ambarlı kalyona, denize indirilmesinden evvel uygun bir isim bulunması araştırmasına girilmiş ve âdet üzere Tersane-i Âmire'de mevcut olan ve olmayan gemilerin isimlerini gösteren iki adet defter incelenmiş neticede, daha önce feshedilmiş olan üç ambarlı Mahmudiye Kalyonu'nun yerine inşa edildiğinden bu yeni kalyona da Padişahın adına izafeten "*Mahmudiye*" adının verildiği beyan edilmiştir<sup>127</sup>. Osmanlı bahriyesinde gemilerin inşası bittikten sonra, isim listelerinin yer aldığı defterler hazırlanırdı. Bu defterlere, Donanma ve Tersane-i Âmire'de mevcut olan gemilerle, daha evvel hizmet görüp

<sup>125</sup> Tez konum olan Mahmudiye Kalyonu, 1829 yılında inşa edilen ikinci Mahmudiye Kalyonu'dur. Tezin bu kısmından itibaren esas konuma geçtiğimden metinde bundan sonra, Mahmudiye (II) şeklinde isimlendirme yapmadan sadece Mahmudiye Kalyonu ifadesi kullanılmıştır.

<sup>126</sup> ŞEHİSUVAROĞLU, A.g.k., 168.

<sup>127</sup> BOA., HH., Vsk. No:28536.

tasfiye edilmiş gemilerin isimleri yazılırdı. Yeni inşa edilen bir gemiye isim verileceği zaman bu defterler Kaptan Paşa tarafından Padişaha takdim edilirdi. Padişah tarafından, ya eski gemilerden birinin ismi seçilip yeni gemiye verilir yahut listede olmayan bahriyeye uygun yeni bir isim bulunurdu. Böylece eski gemilerin isimleri, yeni gemilerde tekrar edilmiş ve bazılarının kahramanlık menkıbeleri yaşatılmış olurdu<sup>128</sup>.

Yeni Mahmudiye Kalyonu 31 Aralık 1828 Pazar günü ezanî saate göre saat dokuzu on bir dakika geçte Sultan II. Mahmut'un da katıldığı törenle denize indirilmiştir<sup>129</sup>. Mahmudiye Kalyonu, Donanmaya katılışında Kaptan Paşa gemisi olarak görev almış ve Kaptan Paşalık forsu Mahmudiye'nin grandi direğine çekilmiştir<sup>130</sup>.

1828 yılında henüz Tersane-i Âmire'de inşa edilmekte olan Mahmudiye Kalyonu ve o sırada yine Tersane'de havuzda tamir edilmekte olan üç ambarlı Mesudiye Kalyonları için gerekli kerestenin kesim ve Tersane-i Âmire'ye nakil işleriyle ilgilenmek üzere İzmit mütesellimi ve aynı zamanda Kereste nazırı olan Salih Bey görevlendirilmiştir. Keresteler, İzmit'ten deniz yoluyla Tersane-i Âmire'ye nakledilecekti. Bu meyanda, Bolu dağlarından kesilecek kerestelerin İzmit'e gelmesi uzun zaman alacağı, İstanbul Boğazı'nın ise Osmanlı-Rus Savaşı (1828-1829) nedeniyle kapalı olmasından dolayı o civardaki bölgelerden de kereste tedariki mümkün olmadığından, kerestelerin ancak Kocaeli kazalarından kesilip nakledilmesi kararlaştırılmıştır<sup>131</sup>. Bu karar üzerine gerekli olan çeşitli cins keresteler Ahu dağlarından tedarik edilerek, dağlardan iskeleye; İnegöl, Yarhisar ve Pazarcık kazaları ahalisi tarafından indirilmiş ve Gemlik kazası ahalisi tarafından da devlete ait çekelvelere yüklenerek Tersane-i Âmire sahasına ulaştırılmıştır<sup>132</sup>.

<sup>128</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 258.

<sup>129</sup> A.g.k., 360.

<sup>130</sup> DÜMER, A.g.m., 187.

<sup>131</sup> BOA., HH., Vsk. No:28357.

<sup>132</sup> BOA., Cevdet-Bahriye, Vsk. No:10587.

1829 yılında Tersâne-i Âmire’de inşası tamamlanan Mahmudiye Kalyonu ve diğer taşra tezgahlarında inşa olunan donanma gemileri için gerekli topların dökülmesi için lazım gelen mayalığın, Tersâne-i Âmire mevcudunda bulunmadığından Akdeniz sahillerindeki Sakız, Rodos, Kıbrıs adaları ve Antalya gibi mahallerde bulunan, sakat olarak işe yaramaz toplardan elde edilebileceği hususu bildirilmiştir<sup>133</sup>. 1830 yılında Mahmudiye Kalyonu ve Mazhar-ı Tevfik Korveti’nin toplarına konulacak çakmakların, Tüfenkhane-i Âmire’de imâl edilmesi kararlaştırılmış ve bu 250 adet çakmağın her birinin altmış birer kuruştan 15.375 kuruş tutan masrafı, Tersane-i Âmire hazinesinden ödenmiştir<sup>134</sup>.

Mahmudiye Kalyonu’nun inşasının tamamlanıp donanma mevcuduna katıldığı vakit Tersane-i Âmire’de mevcut olan donanma gemileri şunlardı<sup>135</sup>:

<u>Kalyonlar</u>	<u>Fırkateynler</u>	<u>Korvetler</u>
Mahmudiye (Üç ambarlı)	Suriye	Mesîr-i Ferah
Selimiye (Üç ambarlı)	Şeref-resân	Gülsefid
Mesudiye (Üç ambarlı)	Tair-i Bahrî	Necât-i Fer
Teşrifiye	Hıfzu’r-rahmân	Seyr-i Zafer
Memduhiye	Mir’at-ı Zafer	Hilâl-i Zafer
Fethiye	Avnillah	Şehîr-i Zafer
Peyk-i Meserret	Fazlullah	Mecrâ-yı Zafer
Rehber-i Nusret	Nesîm-i Zafer	Kerem-i Bâdî
Tevfik-i Hüdâ	Kaid-i Zafer	Ceyrân-ı Bahrî
Burc-ı Zafer	Yaver-i Tevfik	İhsân-ı Hüdâ
Mukaddime-i Hayr	Pertev-feşân	Ferah-nümâ
Mukaddime-i Şeref	Keyvân-ı Bahrî	Kays-ı Ma’bûd
	Fevz u Nusret	Kays-ı Rahmân
	Mazhar-ı Tevfik	Kays-ı Bahşâ
		Peyk-i Şeref

<sup>133</sup> BOA., Cevdet-Bahriye, Vsk. No: 9998.

<sup>134</sup> BOA., Cevdet-Bahriye, Vsk. No:2075.

<sup>135</sup> BOA., HH., Vsk. No:28107-A/B, 28117-A/B.

<b><u>Brik</u></b>	<b><u>Goletler</u></b>	<b><u>Uskunalar</u></b>	<b><u>Kotra</u></b>
Fecr-i Sefid	Feth-i Bülend	Neveser	Persud
	Ahter	Pesendîde	

Türk denizlerinde, baş tarafında muhteşem aslan heykeli, müzeyyen kamaraları ve bahçelikleri, heybetli toplarıyla halkın gönlünü gururla dolduran Mahmudiye Kalyonu uzun ömürlü bir gemiydi. Dış manzarasının güzelliği kadar, içi de zevkle döşenmişti. Geminin kış kamaraları lûmbuzlarında<sup>136</sup> dalı pembe canfes kumaştan perdeler asılıydı. Bazı kamaralarda al çuha ve bazılarında lâcivert çuhadan sedirler, koltuklar vardı. İpekli püsküllerle tutulan perdeler, muhtelif renklerde canfestendi<sup>137</sup>.

Mahmudiye Kalyonu'nun heybeti ve güzelliği 1829 yılında İstanbul'a ziyaret amacıyla gelen bir İngiliz deniz subayı olan Sir Adolphus Slade'ı (Müşavir Paşa)<sup>138</sup> oldukça etkilemiştir. Müşavir Paşa, bu ziyaretiyle ilgili kaleme aldığı seyahatnamesinin bir yerinde 1829 yılında inşası henüz tamamlanıp Haliç Tersanesi önünde demirlemiş bulunan Mahmudiye Kalyonu ve gemiyi inşa eden Mehmet Efendi adlı Türk mühendisinden şöyle bahsetmektedir:

*"...Serasker Hüsrev Paşa ile askerinin talim ve manevralarını istediğim kadar seyrettikten sonra İstanbul tarafından Haliç kıyısına indim, bir kayığa bindim, güzel liman içinde dolaşmaya başladım. Bu liman dünyadaki limanların en güzeli, en iyisidir, içinden geçen akıntı sebebiyle daima temiz ve berraktır ve her kereden esen rüzgarlara karşı korunmuştur. Bu gezintiden sonra Tersaneye çıktım ve dünyanın en büyük gemisini Tersane rıhtımına yanaşmış olarak görmek*

<sup>136</sup> **Lumbuz:** Gemilerin iç kısımlarını aydınlatmak için bordalara ve güvertelere açılmış olan yuvarlak deliklerdir. Lumbuz terimi bu deliklerin etrafına oturacak şekilde pirinçten yapılmış içeriye doğru açılması sağlanan cam kapağı ve iç taraftan cam kapağı kapatan ve madenden yapılmış kör kapakların tümünü ifade eder. ZALOĞLU, A.g.k., 256.

<sup>137</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 202.

<sup>138</sup> **Sir Adolphus Slade;** 1828-1829 Osmanlı-Rus Harbi sırasında yüzbaşı olarak ve müşahit sıfatıyla Osmanlı donanmasında bulunmuş, 1831 ilkbaharında İngiltere'ye dönmüş ve 1849'da tekrar Türkiye'ye gelmiştir. Kırım Harbi sırasında Türk donanması ile Müttefik donanma arasındaki irtibatı başarıyla sağlamıştır. Ferik amirallik rütbesi ve "Müşavir Paşa" ünvanıyla 20 yıl Osmanlı bahriyesinde görev yapmıştır. Müşavir Paşa; Osmanlı gemilerinin, tersanelerinin ve Bahriye Mektebi'nin asrileşmesinde büyük hizmetlerde bulunmuştur. Müşavir Paşanın, "Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması ile Yaptığı 'KARADENİZ' Seferi" ve "Türkiye ve Kırım Harbi" adlı eserleri Ali Rıza Seyfi tarafından zenginleştirilerek Türkçe'ye çevrilmiştir.

*bahtiyarlığına ve zevkine mazhar oldum. Biraz ilerideki kızak üzerinde kemen hemen yapılması bitmiş halde olarak çok güzel bir 60 topluk firkateyn vardı. Bu iki geminin de mühendis ve mimarı bir Türk ustası idi ki; evvelce Sultan Selim zamanında Türklerin hizmetinde bulunan Fransız Mösyö Le Brun'nün talebelerinden imiş. Bu kudretli Türk mimarı tıpkı Bombay'daki meşhur mühendisimiz 'Bomam Jumpsatjee' gibi riyaziyeden hiçbir şey bilmiyor, göz kararıyla iş yapıyordu<sup>139</sup>”.*

İnşa edildiği tarihten itibaren uzun yıllar boyunca Osmanlı donanmasının Kaptan Paşa gemisi olan Mahmudiye Kalyonu'nda 1832 yılında paşa kamarasının tamiri ve döşemesi yapılmıştır. Yine bu esnada gemi için, Cani adlı bir marangoz tarafından on iki adet yeni sandalye imâl edilmiştir<sup>140</sup>. 1834 yılında Tersane-i Âmire yorgancıbaşısı Emin Efendi tarafından Mahmudiye Kalyonu'nun kamara perdeleri yenilenmiş ve bu perdeler için Tersane-i Âmire hazinesinden 337 kuruş ödenmiştir<sup>141</sup>. 1859 yılında geminin salonunda bir şilte, altı yastık, beş sandalye, iki koltuk, kırmızı şaldan yirmi bir adet perdeden mürekkep bir takım bulunuyordu. Geminin salonu Kazasker İzzet Efendi gibi meşhur hattatların yazıları ve denizciliğe ait bazı resimlerle süslüydü. Çerçevesi tahta oymalı güzel bir saat de, salonun eşyaları arasındaydı<sup>142</sup>.

Kendi adını taşıyan büyük harp gemisinin denize indirilme merasiminde bulunan II. Mahmut, muhtelif tarihlerde kalyonu ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerin birinde geceyi gemide geçirmiştir. Bu ziyaretlerden biri, 1249 yılı Muharreminin 15. Salı gecesi (4 Haziran 1833) gerçekleşmiştir. Dönemin Kaptan-ı deryâsı Çengelöğlü Tahir Paşa tarafından o gece vezirlere, Mahmudiye Kalyonu'nda büyük bir ziyafet verilmiştir. Davetliler arasında Serasker Hassa Müşiri Ahmet Fevzi Paşa, eski sadrazamlardan Reşit Paşa, Serdar-ı ekrem Hüseyin Paşa, Rükâb-ı hümâyûn Kaymakam Ahmet Hulûsi Paşa, Ahmet Fethi Paşa ve sair kimseler bulunuyordu. O gece Sultan II. Mahmut'da kalyona gelmiş ve iki saat kadar gemide Kaptan-ı deryâ ve vezirlerle görüştüktan sonra sarayına dönmüştür. Aynı yıl ikinci ziyaret, Cemaziyelevvelin 9. Pazartesi günü (24 Eylül 1833) yapılmıştır. Padişah, gemide

<sup>139</sup> SLADE, Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması ile Yaptığı “KARADENİZ” Seferi, 21.

<sup>140</sup> DMA., MKT., Df. No:1, Sf. No:14.

<sup>141</sup> BOA., Cevdet-Bahriye, Vsk. No:3992.

<sup>142</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 202.

sancakların küşâdı ve top endâhtıyla selamlanarak karşılanmıştır. Ve o akşam kandiller yakılarak geminin her yanı aydınlatılmış, enva'ı çeşit havaî fişekler atılarak şenlik yapılmıştır. II. Mahmut o akşam, gemiye asılmak üzere bir adet kebir tasvir-i hümâyûnunu hediye etmiştir. Askerlere de bahşiş ihsanında bulunan Padişah, deniz üzerinde mehtaplar yakılarak bayağı gündüz gibi olan Boğaziçi'ni Mahmudiye'den seyrettikten sonra kayığına binip tekrar sarayına dönmüştür<sup>143</sup>.

### 3.4. FİRARİ AHMET PAŞA ve DONANMANIN MİSİR'A KAÇIRILMASI

II. Mahmut dönemi Kaptan Paşalarından olan Ahmet Fevzi Paşa aslen Giritli (Suda) olup İstanbul'a gelip Çengelköy'de kayıkçılık yapmaya başlamış ve bu arada hemşehrisi Giritli İbrahim Ağaya intisâb etmiştir. Onun ölümünden sonra II. Mahmut'un silahtarı Ali Ağanın hizmetine giren Ahmet Paşa, Silahtar Ağanın yardımıyla askerlik hizmetinde hızla yükselmiş ve "*Hassa Süvari Miralayı*" olmuştur. Bu görevinden kısa bir süre sonra "*1828-1829 Osmanlı-Rus Harbi*" sırasında II. Mahmut'un "*Harp Yaverliği*"ne getirilmiştir. 1832 yılında da "*Mabeyn Müşirliği*"ne atanmış ve kendisine teveccühünün bir nişanesi olarak Padişah tarafından "*Fevzî*" mahlası verilmiştir. Mısır valisi Mehmet Ali Paşa hadisesi devam ederken, Rusların yardım çağrılarını kabul etmek durumunda kalan II. Mahmut, Rus donanmasının Beykoz'a gelmesi üzerine 1833 yılında Fevzi Paşayı fevkalâde elçi olarak Rusya'ya göndermiştir. Kaptan-ı derya Çengeloğlu Tahir Paşanın donanma ile Akdeniz'e sefere çıktığı yıllarda iki defa Tersane'de Kaptan Paşaya vekalet eden Ahmet Fevzi Paşa bu suretle bahriye işlerinde yetişmiş ve 1836'da Tahir Paşanın yerine asaleten Kaptan Paşalık görevine getirilmiştir. Fevzi Paşa, Kaptan-ı derya olduktan sonra 1839 yılında Mehmet Ali Paşa üzerine gönderilecek donanma ile Suriye ve Mısır sahillerine asker çıkarmaya memur edilmiştir<sup>144</sup>.

<sup>143</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 202.

<sup>144</sup> Mehmet SÜREYYA, *Sicill-i Osmanî*, Yay: Seyit Ali Kahraman, c.II, 190-191; Ahmet Fevzi Paşa (Fıraf), *Türk Ansiklopedisi*, c.I, 256; ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 95-96.

Donanma ile beraber Mısır Seferi'ne çıkacak gemiler arasında bulunan Mahmudiye Kalyonu, bu seferden evvel Tersane-i Âmire'de havuza alınıp tamir edilmiş ve noksanları tamamlanmıştır. Mühimmât-ı Harbiye Ambarı'ndan gemi için, yeni icat olan yüz elli çift tabanca ve dört yüz adet kılıç verilmiştir. Ancak bu kılıçların kınlarının demirden yapılmış olması hasebiyle bunların donanmada kullanılması elverişli olmayacağından kılıçlar için yeniden meşin kınlar yaptırılmıştır<sup>145</sup>. Yine Mahmudiye Kalyonu'na padişahın emriyle safralık<sup>146</sup> olarak toplar konulmuştur<sup>147</sup>. Geminin tamirinin bitiminin ardından Sultan II. Mahmut, Tersâne-i Âmire'deki havuza gelerek durumu incelemiş ve kalyonun tamirinde çalışmış olan baş mimar ve diğer çalışanlara atıyye vermiştir<sup>148</sup>.

II. Mahmut ve devlet erkânının donanmaya hayırlı bir seyahat ve zafer temennisi münasebetiyle 26 Rebûlevvel 1255 Pazar günü (9 Haziran 1839) Mahmudiye Kalyonu'nda bir merasim yapılmıştır. Bu merasime Padişah, şehzadeleri Abdülmecit ve Abdülaziz Efendiler, Kaptan Paşa ve diğer bütün paşalar iştirak etmişlerdir. Bu hadise Mahmudiye Kalyonu'nun seyir jurnalinde<sup>149</sup> şu şekilde anlatılmaktadır:

*“Mahmudiye Kalyonu henüz Beşiktaş'ta Saray-ı hümayûn önlerindeyken saat dört buçuk sularında Devletlû Paşa Hazretleri Şeyh efendiler ile birlikte kalyon-ı hümayûna gelmişler bundan sonra dualar okunup, harir sancaklar keşide olunmuş Padişah efendimiz, şehzadegân efendiler ve cümle paşa hazretleri de kalyon-ı hümayûna teşrif etmişler ve bu münasebetle Mahmudiye Kalyonu'ndan yirmi bir pare top atışı yapılmış, Osmanlı sancağı ve tuğralı sancaklar çekilmiştir. Mahmudiye'den verilen işaretlerle gemiler sırayla hareket ederek Padişahı selamlamış ve Sarayburnu'na doğru yol almışlardır. Alaturka saate göre saat dokuz sularında, II. Mahmut saltanat kayığı ile Mahmudiye'den ayrılmış ve bu münasebetle tekrar yirmi bir pare top atışı yapılarak Padişah selamlanmış, tuğralı sancak aşağıya*

<sup>145</sup> DMA., ŞUB., Df. No:1, Sf.No:117/A, ŞUB., Df. No:1, Sf. No:124/A.

<sup>146</sup> **Safra:** Geminin dengesini sağlamak amacıyla alet ambarına konulan maden, taş ve kum gibi ağırlıklara denir. GÜRÇAY, A.g.k., 334.

<sup>147</sup> BOA., HH., Vsk. No:25845.

<sup>148</sup> DMA., ŞUB., Df. No:1, Sf. No:115/A.

<sup>149</sup> **Mahmudiye Kalyonu'nun 1839 yılı seyir journali;** İstanbul Deniz Müzesi, Deniz İhtisas Kütüphanesi, El Yazmaları Dolabı, Âsar-ı Atika, Db. No:2441.

*indirilmiş ve küpeşte aralarına dizilen asker ‘çok yaşa!’ diye yedi defa bağırmıştır”.*

O gece Ahırkapı önlerine demirleyen gemiler, ertesi sabah Çanakkale’ye doğru hareket etmişlerdir.

Böylece Akdeniz’e doğru açılan Kaptan-ı derya Ahmet Fevzi Paşa, bir müddet sonra, gizlice Çanakkale’ye gelen hazinedarı Hacı Akif Efendiden, Sultan II. Mahmut’un ölüm haberini, şehzade Abdülmecit’in padişah olduğunu ve rakibi Hüsrev Paşanın sadarete geçtiğini öğrenmiştir. II. Mahmut’un 1 Temmuz 1839 günü vuku’ bulan vefatıyla Ahmet Fevzi Paşanın mukadderatı da siyasi rakiplerinin eline geçmiştir. Esasen Fevzi Paşa, Sultan Mahmut ölmeden birkaç gün evvel Hüsrev Paşadan, yapılacak cülûs münasebetiyle donanmanın İstanbul’a dönmesini bildiren bir mektup almış, lâkin yakınından gelen diğer bir haberden de Padişahın iyileşmiş olduğunu öğrenmiştir. Birbirine zıt bu iki haberden şüpheye düşen Fevzi Paşa, Hüsrev Paşa aleyhinde bir arıza yazarak, bunu Paşanın mektubuyla birlikte Sultan II. Mahmut’a göndermiştir. Akif Beyin getirdiği haberden mektubun Hüsrev Paşanın eline geçtiğini anlayan Kaptan Paşa büyük bir korkuya kapılmıştır<sup>150</sup>. İşte bu andan itibaren Mahmudiye Kalyonu ile beraber donanmanın Ahmet Fevzi Paşa tarafından Mısır’a kaçırılma hadisesi başlamıştır.

Ahmet Fevzi Paşa ile beraber donanmada bulunan Bahriye ümeralarından Riyale Osman Bey daha sonra ricâlden Mazlum Beye yazdığı mektupta Kaptan Paşanın korkusunu ve Mısır’a ne şekilde gidildiğini şöyle anlatmıştır:

*“...Yeni cülûs üzerine Paşanın kuruntusu iyice artmıştı. O vakit donanmada bulunan Muhsin Efendi ile beraber Mahmudiye Kalyonu’nda otururlarken ben de oradaydım. Hemen bir vapurla İstanbul’a gidilip yeni memuriyetlerimizi öğrenmemiz elzemdir dedim. Paşa, o vakit razı olmuş göründüyse de sonradan kendisi gitmeyip bir tahriratla Muhsin Efendiyi gönderdi. Ertesi günü Mustafa Paşayı<sup>151</sup> ve tüm sancak beylerini yanına çağırıp Boğazdan çıkılmasını emretti. Bu şekilde her birimiz râkip olduğumuz sefinelerimize dağıldık. Ertesi gün*

<sup>150</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 55 ve 96.

<sup>151</sup> Mahmudiye Kalyonu’nun 1839 yılı seyir jurnalinden anlaşıldığı üzere; o esnada Kapudane-i hümâyûn rütbesinde bulunan Mustafa Paşa, donanmadaki gemilerden Mesudiye’de bulunuyordu.

*kuşluk vakti hareket edilerek Bozcaada önüne demirlendi ve beni tekrar çağırıp, bindiğim Fevziye Kalyonu'ndan çıkıp Nusretiye Kalyonu'na gitmem gerektiğini kendisinin Fevziye Kalyonu'na geçeceğini bildirdi. Bunun üzerine ben Nusretiye'ye geçtim. Ertesi gün çekilen işaret gereği buradan da kalkıldı ve ben tekrar Kaptan Paşa gemisine çağırıldım. Burada Paşa bana; Hüsrev Paşanın II. Mahmut zamanında seraskerlikten neden azlolunduğunu bildiğini, yeni padişah Abdülmecit Hazretlerini bu zorba takımından kurtarmanın ve Mehmet Ali Paşaya, Osmanlı Devleti'ne bağlılığını kabul ettirmenin devletin yararı açısından elzem olduğunu söyledi”.*

Burada Fevzi Paşa asıl fikrini ortaya koymuşsa da Osman Bey, bu sözlerin etkisi altında kaldığını, Boğazdan dışarı çıkıncaya kadar kendisinin ve diğerlerinin hiçbir şeyden haberi olmadığını belirtmiştir. Ahmet Fevzi Paşa, Osman Beye Mehmet Ali Paşa ile görüşeceğini ve Hüsrev Paşanın çaresine bakacağını da söylemiştir.

Kaptan Paşa bu görüşmelerden sonra Osman Beyi, Mısır'ın dostu sıfatıyla Çanakkale'yi kapatma görevini alan Fransız donanması komutanı Amiral Lalande'e göndermiştir. Bunun üzerine Fransız Amiral, misafiri olan Fransa kralının oğlu ve maiyetindekilerle birlikte Kaptan Paşa ile görüşmek üzere sefinesine gelmiştir. Burada yapılan gizli görüşmelerde Amiralden; Ahmet Fevzi Paşanın, donanmayı Mısır valisine teslim etmeye karar verdiği ve bu nedenle kendi kumandasındaki gemilerden birinin donanmaya nezaret etmesi için Osmanlı refakatine verilmesi istenmiştir. Bunun üzerine Amiral Lalande; “*Vanguard*” adlı gemiyi Osmanlı donanması nezaretine vermiş, aynı zamanda da durumu Osmanlı Hükümeti'ne bildirmesi için kendi sefaretine bir rapor göndermiştir. Yine bu gizli görüşmeler esnasında Riyale Osman Paşa Amirale; Hüsrev Paşa ile Damat Halil Paşanın, Padişah II. Mahmut'u zehirledikleri, henüz genç ve tecrübesiz olan Sultan Abdülmecit'i tahta çıkararak, nüfuzu ellerine geçirdikleri ve bu nedenle kendi aleyhlerinde olanları idam edeceklerini anlattıktan sonra bu kişilerin zulmünden kurtulmak için yabancı bir gemiye sığınabileceklerini ancak Hüsrev Paşanın Rus taraftarı bir zat olmasından dolayı, devletin deniz ve kara kuvvetlerini Rusya'ya

teslime meyledebileceği ve bu nedenden ötürü, donanmayı Padişah Abdülmecit adına muhafaza etmek amacıyla İstanbul'dan uzaklaşıldığını beyan etmiştir<sup>152</sup>.

Bu şekilde donanmanın önünde bulunan Fransız gemisiyle birlikte Mısır'a doğru yol alan Ahmet Fevzi Paşa, Mısır valisi Mehmet Ali Paşa ve Serasker Hafız Paşaya birer mektup göndermiştir<sup>153</sup>. Kaptan-ı derya Ahmet Fevzi Paşa; gemi süvarilerinin bir kısmını kandırarak bir kısmını da tehdit ederek 25 parçadan ibaret Osmanlı donanmasını İskenderiye'ye götürüp Mehmet Ali Paşaya teslim etmiş ve bu hareketinden dolayı "*Firarî*" lakabını almıştır. Bu hadisenin dahilinde donanmada yer alan gemiler şunlardı<sup>154</sup>:

**Üç ambarlılar** : Mahmudiye, Mesudiye

**Kalyonlar** : Memduhiye, Fevziye, Fethiye, Teşrikiye, Tevfikiye, Nusretiye,  
Burc-ı Zafer

**Firkateynler** : Nizamiye, Şadiye, Suriye, Hıfzu'r-rahman, Mir'at-ı Zafer,  
Tair-i Bahrî, Navek-i Bahrî, Şihab-ı Bahrî, Nesim-i Zafer, Fazlullah,  
Kaid-i Zafer

**Korvetler** : Mesir-i Ferah,

**Brikler** : Cây-ı Ferah, Fecr-i Sefid, Kuts-i Zafer

**Vapurlar** : Peyk-i Şevket

Osmanlı donanmasının kendisine teslim edileceğini öğrenen Mehmet Ali Paşa, 28 adet Mısır gemisini karşılayıcı olarak göndermiştir. Bu suretle Kaptan-ı derya Ahmet Fevzi Paşa kumandasındaki Osmanlı donanması, Mısır gemileriyle birlikte İskenderiye'ye girmiştir<sup>155</sup>. Donanmada Kaptan-ı derya Ahmet Fevzi Paşanın yanı sıra Kapudane-i hümayun Mustafa Paşa, Riyale-i hümayun Osman Paşa ve Patrona-i hümayun Ahmet Paşa bulunuyorlardı<sup>156</sup>.

<sup>152</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 55-57.

<sup>153</sup> A.g.k., 57.

<sup>154</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 97.

<sup>155</sup> A.g.k., 57.

<sup>156</sup> Mahmudiye Kalyonu'nun 1839 yılı seyir jurnali.

Mahmudiye Kalyonu'nun 1839 yılı seyir jurnalinden öğrendiğimize göre; Donanma İskenderiye'de demirli iken Mehmet Ali Paşa ve oğlu Sait Bey birkaç defa Ahmet Fevzi Paşa ve Osmanlı donanmasını ziyaret amacıyla Mahmudiye Kalyonu'na gelmişlerdir. Bu ziyaretlerden bazıları şunlardır:

7 Cemaziyelevvel 1255 (19 Temmuz 1839) Cuma günü donanma gemileri İskenderiye Limanı'nda demirli iken ezanî saate göre saat dört sularında Mehmet Ali Paşanın oğlu Sait Bey, Mahmudiye Kalyonu'nu ziyarete gelmiş ve bu sırada gemiden 17 pare top atışı yapılmıştır.

29 Cemaziyelevvel 1255 (10 Ağustos 1839) Cumartesi günü ezanî saate göre saat altı sularında bu defa Mehmet Ali Paşa, Kaptan-ı derya Ahmet Fevzi Paşayı ziyaret amacıyla Mahmudiye Kalyonu'na gelmiş ve gemide bir buçuk saat kalmıştır. Mehmet Ali Paşa gemiye geldiğinde, üç ay ve yıldızlı sefinesinden sancak ve flandra getirip Mahmudiye Kalyonu'na çekirmiş, giderken de gemiden 19 pare top atışı yapılmış ve getirdiği sancak aşağı çekilmiştir.

3 Receb 1255 (12 Eylül 1839) Perşembe günü Mehmet Ali Paşanın oğlu Sait Bey yine Mahmudiye Kalyonu'nu ziyaret etmiş ve bir saat kadar gemide kalan Sait Bey için gemiden 17 pare top atışı yapılmıştır.

7 Şaban 1255 (16 Ekim 1839) Çarşamba günü Mehmet Ali Paşa Mısır tarafından geldiğinde gemiyi ziyaret etmiş ve onu karşılamak üzere gemi alay sancaklarıyla donatılmış, tüm donanma hep birden top atışına başlamış, onun gidişiyle birlikte bahriye kaideleri üzere dört adet tüfek atışı yapılarak sancaklar aşağı çekilmiştir.

Osmanlı donanmasında uzun seneler hizmet etmiş olan "*Müşavir Paşa*" lakaplı Adolphus Slade, Ahmet Fevzi Paşanın donanmayı Mısır'a kaçırap Mehmet Ali Paşaya teslim edişi hakkında şu yorumda bulunmuştur:

*“Ahmet Paşanın saltanat kayığı hamlacılığından birkaç yıl içinde Kaptan Paşalığa yükselmesi etrafındakilerin kıskançlığını uyandırmıştı. Hâmisi olan Sultan II. Mahmut ölünce, Ahmet Paşanın düşmanlarından olan Hüsrev Paşa, Tersane nazırını Çanakkale Boğazı’na gönderip donanmanın hemen İstanbul’a dönmesi emrini verdi. Hüsrev Paşa yine Tersane nazırı ile Kapudane Beye de gizli bir emir göndermişti ki buna göre; şayet Ahmet Fevzi Paşa emre itaat etmez gibi görünürse, onu hemen boğdurup donanmanın komutasını kendi eline almasını bildiriyordu. Ancak Kaptan Paşa, Tersane nazırının önünü Kapudane Bey ile görüşmeden önce kesip işi anladı. Bu durumda Ahmet Paşa eğer gemilerden birine binip de canını kurtarmak için kaçmış olsaydı bu hareketi bir dereceye kadar mazur görülebilirdi. Lakin böyle yapacağı yerde devletin bütün donanmasını alıp İskenderiye’de Mehmet Ali Paşaya teslim etmesi katıyyen affolunamaz<sup>157</sup>”.*

Sultan Abdülmecit’in tahta çıkmasından birkaç gün sonra, Osmanlı ordusunun Nizip’te Mısır kuvvetlerine yenildiği haberi gelmiştir. Bu durumda Sultan Abdülmecit, Mehmet Ali Paşa ile uzlaşma kararını sadrazam Hüsrev Paşaya bildirir. Ardından Bâb-ı âlî Şûrası katiplerinden Akif Efendi, Padişahın Mehmet Ali Paşayı affettiği yolundaki iradesini kendisine bildirmek için Mısır’a gönderilmiştir. Akif Efendi İstanbul’a döndüğünde, donanmanın Mısır’a gittiğini ve Mehmet Ali Paşanın zaptı altında bulunduğunu bildirmiştir. Ahmet Paşanın bu ihaneti İstanbul’da büyük telaş uyandırmıştır. Hadisenin tehlikeli bir boyut aldığını gören hükümet, Mehmet Ali Paşaya, Mısır’ın verâseten kendisine bırakılmasını teklif eden bir hatt-ı hümayun göndermiş lâkin II. Mahmut zamanında da yapılmış olan bu teklif Mehmet Ali Paşa tarafından yine reddedilmiştir. Osmanlı Devleti bunun üzerine Avrupa devletleriyle müzakere yaparak duruma müdahale etmiştir<sup>158</sup>.

Avrupalı devletlerin konsoloslukları vasıtasıyla Mehmet Ali Paşaya, Osmanlı donanmasının iâdesi hakkında yaptıkları ısrarlı teşebbüsler sonuç vermeyince, İngiltere, Rusya, Avusturya ve Prusya’dan müteşekkil dört büyük devlet Osmanlı Devleti ile 15 Temmuz 1840 tarihli “Londra Kongresi”ni imzalamışlardır. Bu antlaşmaya göre Mehmet Ali Paşaya, Mısır’ın verâseten ve Akka’dan itibaren

<sup>157</sup> SLADE, *Türkiye ve Kırım Harbi*, Çev: Ali Rıza Seyfi, 17.

<sup>158</sup> Ahmet Lütüfî, *Lütüfî Tarihi*, c.VI, 50; Enver Ziya KARAL, *Osmanlı Tarihi*, c.I, 196.

Suriye'nin de kayd-ı hayat şartıyla verilmesi; Kuzey Suriye, Adana ve Girit'in ise Osmanlı Devleti'ne iâdesi kabul edilmiştir. Antlaşma hükümleri Mehmet Ali Paşaya bildirilmiş ancak onun tarafından reddedilmiştir. Bunun üzerine İngiltere ve Avusturya donanmaları, Suriye sahillerini abluka ederek; Sur, Sayda ve Akka'yı zaptetmiştir. Beyrut civarında da Osmanlı ordusu, Mısırlıları mağlup etmiştir. Bu sırada Suriye halkı Osmanlı ordusunun yanında yer almıştır. Mehmet Ali Paşa bu durum karşısında Fransa'dan da destek sağlayamayacağını anladığından, İskenderiye'yi tehdit eden İngiliz donanmasının da baskısıyla Suriye'yi iâde etme şartı ile, Mısır'ın kendisine bırakılmasına razı olmuştur. Osmanlı Devleti ise; kazanılan zaferlerin tesiriyle bu antlaşmayı kabul etmeyerek Mehmet Ali Paşayı Mısır valiliğinden de azletmek istediye de, bu durumun Fransa ile harbe sebebiyet verebileceği nedeniyle Avrupalı devletler Osmanlı hükümetini bu karardan vazgeçirerek iki taraf arasında uzlaşma sağlamışlardır. Bunun üzerine Meclis-i Vâlâ azasından Mazlum Bey ve donanmayı teslim almak üzere Yaver Paşa<sup>159</sup>, Mazlum Beyden sonra da, Daâvi nazırı Sait Muhib Efendi Mısır'a gönderilmiş ve Mehmet Ali Paşa tamamıyla boyun eğerek, donanmayı Osmanlı Devleti'ne iâde etmiştir. “*Mehmet Ali Paşanın bağımsızlık yolunda Osmanlı Devleti'ne karşı ayaklanması*” ve “*Firarî Ahmet Paşanın donanmayı Mısır'a kaçırma*” hadiseleri bu şekilde sonlandırılmıştır. Ahmet Fevzi Paşa Mısır'dan dönmeyip, 1841 yılı sonlarında orada öldürülmüş, onun yerine Kaptan-ı deryalığa ise Sait Paşa getirilmiştir<sup>160</sup>.

### 3.5. YABANCI BİR AMİRALİN GÖZÜYLE MAHMUDIYE KALYONU

1849 yılının Kasım ayında (Muharrem 1266) üç tane üç ambarlı, dört kapak, bir firkateyn ve sekiz vapurdan mürekkep *Amiral Barker* kumandasındaki bir İngiliz donanması Türk kara sularını ziyaret amacıyla Çanakkale Boğazı önlerine gelmişti.

<sup>159</sup> Bir İngiliz deniz subayı olan *Walker* isimli bu şahıs sonradan İslamiyeti kabul ederek Türk tabiyetine girmiş ve kendisine Bahriye ferikliği rütbesi verilerek “*Yaver Paşa*” adını almıştır. Yaver Paşa, Osmanlı donanmasını Mısır'da Mehmet Ali Paşadan teslim alarak İstanbul'a getirdikten sonra, bir müddet Osmanlı donanmasını yeni esaslara göre talim ve terbiye etmek üzere görevlendirilmiştir. ŞEHİSUVAROĞLU, A.g.k., 259 ve 306.

<sup>160</sup> Şinasi ALTUNDAĞ, *Mehmet Ali Paşa*, İslam Ansiklopedisi, c.VII, 572-573; KARAL, A.g.k., 197-201.

Bu durum üzerine dönemin padişahı Abdülmecit ve Bâb-ı âlî tarafından Bahriye Meclisi Reisi Ragıp Mehmet Paşanın, İngiliz donanmasını karşılamak üzere *Mecidiye Vapuru*'yla birlikte Çanakkale'ye gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Türk karşılama heyetinde İstanbul'daki İngiliz büyükelçisi Canning tarafından Osmanlı donanmasında görevlendirilen İngiliz deniz subaylarından *Slade* da bulunuyordu. 2 Aralık 1849 (16 Muharrem 1266) Cumartesi günü İstanbul'dan hareket eden *Mecidiye Vapuru* ertesi günü Çanakkale Boğazı dışındaki İngiliz donanmasının yanına demirlemiştir. Amiral gemisiyle *Mecidiye* arasındaki mutlak selamlaşmalardan sonra Ragıp Paşa ile Amiral Barker arasında bir görüşme yapılmıştır. Bu görüşmede Amiral Barker Ragıp Paşaya; dönemin en büyük gemisi *Mahmudiye*'nin ününü bildiğini, o sıralarda havuzda tamirde olan geminin durumunu ve havuzdan ne zaman çıkarılacağını sormuş ve cevaben tamiratın bahara kadar tamamlanacağı bildirilmiştir. Yine Amiral, Ragıp Paşadan kendi gemisinin *Mahmudiye* ile mukayese edildiğinde hangisinin daha büyük olduğunu sorunca Ragıp Paşa da “*beraber olmalı*” şeklinde cevap vermiş fakat raporunda; “*böyle cevap verildi ise de Mahmudiye elli altı buçuk Fransız kademi*<sup>161</sup> *arzında olduğundan behemehâl ondan cesametli olduğu der-kârdır*” demektedir<sup>162</sup>. Bu hadise; *Mahmudiye*'nin o dönem dünyanın en büyük gemisi olduğu ve şöhretinin yabancıların da malumu olduğunu göstermesi açısından dikkate şayandır.

Amiral Barker'ın da bahsettiği üzere, Ekim 1849 senesinde iç kısımları ve cephane mahallerinin yenilenmesi amacıyla *Mahmudiye Kalyonu*, *Peyk-i Meserret Kalyonu*'yla birlikte Tersâne-i Âmire havuzlarına alınmıştır. Bu tamir için mevcut silici ve buhar amelesi kâfi olmadığından seksen kadar silici amelesiyle, yirmi kadar da buhar amelesinin *Mahmudiye Kalyonu*'nda çalışmak üzere görevlendirilmesi talep edilmiştir<sup>163</sup>. *Mahmudiye* ve *Peyk-i Meserret*'in havuzda bulunduğu sıralarda Osmanlı donanmasındaki diğer harp gemilerinin tamirlerinin de elzem olduğu ve bu gemilerin Tersâne-i Âmire havuzlarına konulmak üzere bekletilmesi onların

<sup>161</sup> Fransız kademi: 33 cm. Celal Esat ARSEVEN, *Sanat Ansiklopedisi*, c.II, 891.

<sup>162</sup> Bahsedilen rapor BOA., 1266 senesine ait irade defterinde bulunmaktadır. Haluk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, *Tarihten sahifeler*, 25 Ocak 1947 Cumartesi tarihli Akşam gazetesi.

<sup>163</sup> DMA., MKT., Df. No:5, Sf. No:79.

çürümesine neden olacağından gemilerin, Gemlik ve İzmit tersanelerine gönderilerek orada gerekli tamirlerinin yapılması kararlaştırılmıştır<sup>164</sup>.

Haziran 1850'de geminin hangi mahallerinin tamirinin bittiği ve hangi kısımların tamirinin hâlâ devam ettiği hususunda Kaptan Paşanın, vaziyeti rapor halinde Sadarete bildirmesi istenmiştir<sup>165</sup>.

Mahmudiye'nin Tersâne-i Âmire'deki eski havuzda tamirinin tamamlanmasının ardından geminin, 25 Şaban 1266 (6 Temmuz 1850) Cumartesi günü havuzdan çıkarılacağı bildirilmiş ve bu ihrâç için uğurlu saatin belirlenmesi hususunda Müneccimbaşı tarafından zâyîçe hazırlanmıştır. Fakat daha sonra geminin havuzdan ihracı bir gün sonraya yani 26 Şaban 1266 (7 Temmuz 1850) Pazar günü saat altı-altı buçuk kararlarına ertelenmiş ve Müneccimbaşı zâyîçesi bu tarih ve saate göre yeniden düzenlenmiştir<sup>166</sup>.

26 Şaban 1266 (7 Temmuz 1850) Pazar günü tamir edildiği Tersâne-i Âmire'deki eski havuzdan çıkarılacak olan Mahmudiye Kalyonu'nun ihraç merasimine Padişah Abdülmecit ile beraber vükelâ ve sair kimseler katılacağından padişaha ait şemsiye-i hümâyûn ile gerekli çadırların merâsim mahalline gönderilmesi hususunda Tophâne-i Âmire Müşîrlîği'ne 23 Şaban 1266 (4 Temmuz 1850) tarihli bir yazı yazılmıştır<sup>167</sup>. Ayrıca Harbiye, Tıbbiye ve Mühendishâne-i Âmire talebelerinin 1266/1850 yılı imtihanlarına ve tamiri tamamlanan Mahmudiye Kalyonu'nun 26 Şaban 1266 (7 Temmuz 1850) Pazar günü gerçekleşecek havuzdan çıkarılma merâsimine katılmaları için; Hariciye Tahrirât Müdürü, Amedî hulefâsından İbrahim Bey, hulefâdan Raif Efendi, Rıfat Bey ve Atâ Beyler davet edilmişlerdir<sup>168</sup>.

<sup>164</sup> BOA., A.AMD., Dos. No:12, Vsk. No:9.

<sup>165</sup> DMA., MKT., Df. No:7, Sf. No:19.

<sup>166</sup> DMA., MKT., Df. No:9, Sf. No:66, MKT., Df. No: 9, Sf. No:69.

<sup>167</sup> DMA., MKT., Df. No:9, Sf. No: -

<sup>168</sup> BOA., A.TŞF., Dos. No:8, Vsk. No:25.

Mahmudiye'nin havuzdan ihracını müteakip donanma gemilerinden tamire ihtiyacı olanlar Tersane-i Âmire'deki havuza alınacağından, tamir ihtiyacı olan Teşrifîye Kalyonu'nun Aynalıkavak'taki taş tezgaha çekilerek tamirinin burada yapılacağı bildirilmiştir<sup>169</sup>.

1851 senesinde topları eski usul olan Mahmudiye Kalyonu için 24 kıyyelik 8 kıt'a ve Muhbir-i Sürur Vapuru'nun baş ve kış taraflarına konulmak üzere de 2 kıt'a olmak üzere toplam 10 kıt'a peksant<sup>170</sup> toplarının İngiltere'den satın alınması kararlaştırılmıştır. Bu topların masrafının ise 1715 yılında Kurşunlu Mahzen önünde batan kalyondan çıkarılan, 490 kantarlık 20 adet tunç topun kesilip satılarak elde edilecek paradan ödenmesi kararlaştırılmıştır<sup>171</sup>.

Ağustos 1851'de tamiri ve teçhizi tamamlanan Mahmudiye Kalyonu, Beşiktaş önlerine çıkarılarak burada demirlemiştir. Bu münasebetle geminin 12 Şevval 1267 (10 Ağustos 1851) günü yahut tespit edilecek sonraki bir günde yapılacak muayenesine Kaptan-ı derya Damat Mehmet Ali Paşanın ve devletin diğer ileri gelenlerinin teşrif etmeleri hususu arz edilmiştir<sup>172</sup>.

### 3.6. KIRIM SAVAŞI VE MAHMUDİYE

Mahmudiye Kalyonu'nun esas büyük şöhreti, "*Kırım Muharebesi*"yle başlar. Müttefik donanma ile beraber Sivastopol'u bombardıman eden Mahmudiye, halkın gönlünde uzun seneler, silinmez bir muhabbetle yaşamıştır. Patrona Ahmet Paşanın komutasında ve Kaptan Ateş Mehmet Beyin (Paşa) idaresinde harbe iştirak eden Mahmudiye'nin yararlılıkları halk arasında efsaneleşmiştir<sup>173</sup>.

<sup>169</sup> DMA., MKT., Df. No:9, Sf. No: -

<sup>170</sup> **Peksant:** Eski harp gemilerinin güvertelerinin ortalarına konulan ve her tarafa ateş edebilecek şekilde monte edilen toplara denir. GÜRÇAY, A.g.k., 319.

<sup>171</sup> BOA., İrade-Dahiliye, Dos. No:227, Vsk. No:13639.

<sup>172</sup> BOA., İrade-Dahiliye, Dos. No:238, Vsk. No:14373 ve A.AMD. Dos. No:136, Vsk. No:32.

<sup>173</sup> Haluk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, *Mahmudiye Kalyonu*, 17 Temmuz 1948 tarihli Akşam gazetesi.

21 Ekim 1853 yılında *Osmanlı-Rus Savaşı* mahiyetinde başlayan bu muharebe; 30 Kasım 1853 tarihinde Sinop'ta Amiral Osman Paşa komutasındaki Osmanlı filosunun Ruslar tarafından yok edilmesinin ardından İngiltere ve Fransa'nın, 27 Mart 1854 tarihinde Rusya'ya harp ilân etmeleri neticesinde genişleyerek "*1853-1856 Osmanlı-Rus ve Müttefiklerin Kırım Savaşı*" adını almıştır.

1853-1856 Kırım Harbi, hem kara hem deniz savaşlarının bir arada ve pek çok cephede yapıldığı bir savaştır. Bu savaşın Türk deniz tarihi açısından iki önemli muharebesi vardır: Bunlardan biri; 30 Kasım 1853 tarihinde Osmanlı donanmasının Ruslar tarafından büyük zayıyata uğratıldığı "*Sinop Baskını*", diğeri ise Müttefik devletlerin gemileriyle birlikte meşhur gemimiz Mahmudiye Kalyonu'nun da iştirak ederek başarılı bombardımanlarda bulunduğu ve 11 Eylül 1855'de Sivastopol'un Ruslar'dan alınması ile sonuçlanan "*Sivastopol Muharebesi*"dir.

### 3.6.1. 1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı'na Doğru

Rusların öteden beri Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki en büyük hedefi, İstanbul ve Boğazları ele geçirerek Akdeniz'e inmekti. Bu amacını gerçekleştirmek için, Osmanlı hâkimiyeti altındaki yabancı unsurları zaman zaman devletin aleyhinde kışkırtmaktaydı. 1821 yılında bağımsızlık yolunda ayaklanan Yunanlıları, Londra Konferansı'nda imzaladıkları kutsal ittifakla destekleyen İngiltere ve Fransa'nın yanında yer alan Rusya, 1827 yılında "*Navarin*"de Müttefik donanma ile birlikte Osmanlı donanmasını yakmıştır. Bu olayı "*1828-29 Osmanlı-Rus Harbi*" takip etmiş ve Yunanlılar bu savaşın sonunda bağımsızlıklarını kazanmışlardır. Rusya daha sonra 1851 yılında Bosna ve Bulgar isyanlarını, 1852'de de Karadağ isyanlarını körüklemiştir<sup>174</sup>.

1831-1841 yılları arasında vuku' bulan Mısır valisi Mehmet Ali Paşa isyanının ilk devresinde Rusya, Osmanlı Devleti'ne yardımına karşılık olarak

<sup>174</sup> BESBELLİ, A.g.k., 1.

1833’de imzalanan “*Hünkâr İskelesi Antlaşması*”yla Boğazların kendi hariç diğer devletlerin harp gemilerine kapatılacağı teminatını almış ve böylece hedefine bir adım daha yaklaşmıştır. Lakin “*1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi*”, Hünkâr İskelesi Antlaşması’nın hükmünü ortadan kaldırarak, Boğazların bütün yabancı devletlerin harp gemilerine kapalı tutulması ilkesini getirmiştir<sup>175</sup>. Rusya böylece Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki emellerini pasif hareketlerle gerçekleştiremeyeceğini anlamıştı. Osmanlı Devleti’ni ya himâyesi altına alacak yada topraklarını öteki büyük devletlerle paylaşacaktı. Bu kararını uygulamaya geçirmek için Osmanlı Devleti ve Avrupa’nın içinde buldukları durumlar nedeniyle ortamın uygun olduğu kanısına varan Rusya harekete geçmiştir<sup>176</sup>.

Avrupa, o sıralar 1848 Fransız Devrimi’nin neden olduğu ayaklanmalarla uğraşıyordu. Rusya, bu ihtilâlin Lehistan, Eflak-Boğdan, Avusturya ve Macaristan’a yayılmasını önleyerek Avrupa’da kendisine büyük bir prestij sağlamıştı. Rusların, bu olumlu ortamda karşısına çıkacak tek rakip *İngiltere* idi. Rusya bu nedenle İngiltere ile savaşmaktansa onunla birlikte Osmanlı topraklarını paylaşmayı daha uygun bulmuştu<sup>177</sup>.

1853 yılında Petersburg Sarayı’nda verilen baloda Rus çarı Nicola, İngiltere büyükelçisine “*Hasta adam*” olarak nitelendirdiği Osmanlı Devleti’ni paylaşmayı teklif etmiş fakat İngiliz büyükelçisi “*hasta adamı öldürmek değil iyileştirmek gerektiğini*” savunarak Rusya’nın aşırıya kaçan önerilerini reddetmiştir<sup>178</sup>.

1853 yılında İngiltere’nin Rus teklifini reddetmesinin ardından Rus Çarı Nicola; Bahriye Nazırı, Baltık Filosu Komutanı ve Finlandiya Genel Valisi olan Prens Mençikof’u görünürde “*Mübarek Makamlar*” meselesini halletmek, esasında ise Osmanlı Devleti’nin Rus Çarıyla ittifak etmesini sağlamak amacıyla Bâb-ı âlî’ye göndermiştir. Rusya bu tehditvâri birlik teklifi karşılığında Osmanlı İmparatorluğu sınırları dahilinde bulunan Ortodoksların hamiliği hakkına sahip olduğunun kabul ve

<sup>175</sup> BESBELLİ, A.g.k., 1.

<sup>176</sup> Afif BÜYÜKTUĞRUL, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, c.II, 407.

<sup>177</sup> BÜYÜKTUĞRUL, A.g.k., 407; KARAL, A.g.k., 219-220.

<sup>178</sup> BESBELLİ, A.g.k., 2.

tasdikini istiyordu. Bu heyetin askerî mahiyette olmasından maksat da Osmanlı'nın siyasî ve askerî vaziyetini yakından inceleyip esaslı bir fikir edinmekti<sup>179</sup>.

Osmanlı Devleti, Rusların Güney Rusya'da savaş hazırlığı yapmakta oldukları haberini öğrenince durumun ciddileştiğini anlamış, İngiltere'nin başarılı eski İstanbul büyükelçilerinden Lord Stratford Redcliffe'nin tekrar aynı görevine atanmasını istemiştir. Vazifesi savaşın açılmasına mani olmaktan ibaret olan Lord Stratford, 5 Nisan 1853 günü bir İngiliz savaş gemisiyle İstanbul'a gelerek politika faaliyetlerine başlamıştır<sup>180</sup>.

Rusların yukarıda bahsedilen ültimatom niteliğindeki teklifleri İngiliz büyükelçisinin isteği üzerine reddedilmiştir. Prens Mençikof'un 5 Mayıs 1853 tarihli ikinci notası da Osmanlı Devleti tarafından reddedilmiştir. Bu arada İngiliz, Fransız ve Avusturya büyükelçileri Prens Mençikof'un bulunduğu savaş gemisine giderek onu ikna etmeye uğraşmışlar fakat başarıya ulaşamamışlardır. Bu olayın akabinde Rus-Osmanlı siyasi ilişkileri kesilmiş, Prens Mençikof 21 Mayıs günü Büyükdere'de bulunan gemisiyle Karadeniz'e hareket etmiş, Osmanlı Devleti ise savaş hazırlıklarına başlamıştır<sup>181</sup>.

3 Temmuz 1853'te Rus kuvvetleri Prut nehrini aşarak Boğdan'a girmiştir. Temmuz 1853'te Osmanlı-Rus sorununu çözmek üzere Viyana'da toplanan taraflar arasında uzun süren görüşmeler sonunda, sorunun barış yoluyla çözümlenemeyeceği sonucuna varılmıştır. Rusya'nın Eflak ve Boğdan'ı boşaltmaması halinde Osmanlı Devleti savaş ilânına karar vermiştir. Rusya'nın geri adım atmaması üzerine Osmanlı Hükümeti, 29 Eylül 1853 tarihinde Rusya'ya karşı harp kararı almış ve 21 Ekim'de Tuna'da Ruslarla savaş fiilen başlamıştır. Savaşın başlamasından iki gün sonra da 23 Ekim 1853'te İngiliz ve Fransız donanmaları İstanbul'a gelerek Beykoz-Büyükdere önlerinde bulunan Osmanlı donanmasının yanına demirlemişlerdir<sup>182</sup>.

<sup>179</sup> A.Tevfik GÜLER, 1853-1855 Türk-Rus ve Müttefiklerin Kırım Savaşı, S.97, 5.

<sup>180</sup> BÜYÜKTUĞRUL, A.g.k., 410.

<sup>181</sup> A.g.k., 411-412.

<sup>182</sup> BESBELLİ, A.g.k., 4-9.

İngiliz ve Fransız donanmaları Osmanlı Hükümeti tarafından sevinçle karşılanmış ve o zamanlar Osmanlı donanmasının en büyük harp gemisi aynı zamanda Kaptan Paşa gemisi olan Mahmudiye Kalyonu'nda; İngiliz ve Fransız donanmasının, amiral ve subayları toplam üç yüz kişiye iki gece mükemmel bir ziyafet verilmiştir. Devlet tarafından verilen bu ziyafetler o dönemin yabancı basınına dahi yansımıştır. Ayrıca bu ziyafetlerden birkaç gün evvel Osmanlı Hükümeti tarafından misafir kabul edilen İngiliz ve Fransız amirallere birer simli tabla ve mücevher çubuk takımı hediye edilmiştir. Bu hediyelerin bedeli 21.000 kuruş, ziyafetin masrafı ise 77.600 kuruş tutmuştur<sup>183</sup>. Yine bu davetler için Avusturya'dan özel olarak tiyatro oyuncularını çağırılmış ve bu kişilere Tersâne-i Âmire hazinesinden 7.000 kuruş ücret ödenmiştir<sup>184</sup>.

Adolphus Slade'ın (Müşavir Paşa) "*Türkiye ve Kırım Harbi*" adlı eserinde Mahmudiye Kalyonu'nda verilen bu ziyafet şu şekilde anlatılmaktadır:

*"...O sırada İngiliz ve Fransız donanması da Beşik'e den İstanbul'a gelip Beykoz önünde demirlemişti. Türkler bu gemileri Türkiye uğruna savaş yapmaya gelmiş sanıyorlar, böyle büyük bir kuvvete karşı Rusların limanlarından denize açılmaya cesaret edeceklerini ummuyorlardı. Onun için Kaptan Paşa<sup>185</sup>, yakında Türk filosuna bir felâket geleceğini düşünemiyor, daha ziyade Beykoz'a gelmiş Avrupalı misafirlere nasıl izzet ve ikram göstereceğini düşünüyordu. Üç ambarlı Mahmudiye'de Fransız ve İngilizlere büyük bir ziyafet vermiş, bu ziyafette yenilen türlü türlü yemeklerle içilen şaraplar hayranlık uyandırmıştı. Bu ziyafette, Türklerin müttefikleri olması beklenen İngiliz ve Fransız amiralleri ve deniz subaylarıyla, Türk paşaları ve kaptan beyler bulunmuştu. Kaptan Paşa içtiği şampanyanın neşvesiyle Türkçe bir nutuk okumuş, Bâb-ı âlî baştercümanı da bunu Fransızca'ya çevirmişti. Bu nutukta Paşa; 'kuvvetlerin muvazenesi', 'Türkiye'nin mülk ve istiklâl tamamıyeti' gibi şeylerden bahseylemiştir. Nutuktan sonra Padişahın, İngiltere Kraliçesinin ve Fransa İmparatorunun nâmlarına alkışlarla kadeh kaldırıldı. Sonra da vakit kaybetmeksizin Türkiye'nin yardımına koştuklarından dolayı teşekkür makamında İngiliz ve Fransız amirallerinin şerefine içildi. Sonra bu*

<sup>183</sup> BOA., A.MKT.NZD., Dos. No:113, Vsk. No:22/1-7; DMA., MKT., Df. No:24, Sf. No:86.

<sup>184</sup> DMA., MKT., Df. No:23, Sf. No:52.

<sup>185</sup> O sırada Kaptan Paşalık makamında bulunan **Topçubaşı-zâde Mahmut Paşa**; 30 Kasım 1853 tarihinde Sinop'ta Osman Paşa kumandasında bulunan Türk filosunun Ruslar tarafından yakılması faciasından sonra suçlu bulunarak görevinden azledilmiş ve Bolu'ya sürgün edilmiştir. İsmail Hami DANİŞMEND, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, c.V, 231-232.

*neşeli parti, bu gece için parlak bir salon haline getirilmiş olan güverteye çıkıp, Beyoğlu'nun İtalyan operasından getirilmiş kadın ve erkek artistlerin konserini dinledi. Konser sırasında iki amiral ile Kaptan Paşa divan üzerinde yan yana vekâr ile oturup uzun çubuklarını tütürüyorlar, subaylar da türlü türlü zarif üniformalarıyla güverteye dağılarak amirallerini taklit ediyorlardı. Siyah setreli ve beyaz boyunbağlı otuz-kırk garson arasına davetlilere çay, pasta, çörek, kurabiye dağıtmaktaydılar. Hâsılı herşey 'alafranga' idi!*

*Davetlilerin, Türk donanmasından yakılan mavi mehtap nurları içinde ayrılıp gitmesinden sonra sahne değişiverdi: Güverte süpürüldü, ortadaki piyano kaldırıldı, güleryüzlü köçeklerle çalgıcılar meydana atıldılar...<sup>186</sup>”*

### 3.6.2. Büyükdere Önünde Mahmudiye'ye Yapılan Bir Ziyaret

Kırım Savaşı esnasında, Osmanlı ordusu ile harp harekâtını takip etmek amacıyla İstanbul'a gelen İspanyol general Perim'in yanında bulunan İngiliz yüzbaşlarından Rhodes, bu sefere ait hatıralarını ihtiva eden eserinde, Büyükdere önünde yatmakta olan Amiral gemisi Mahmudiye'yi ziyaret ettikleri zaman (Ağustos 1853) gemiyle ilgili şu önemli bilgileri vermektedir:

*“...General Perim ile birlikte, maiyetindeki subaylarla ve Osmanlı Hükümeti tarafından tercüman sıfatıyla tayin edilmiş Binbaşı Saffet Bey refakatinde Türk donanmasının Amiral gemisi olan 'Mahmudiye Kalyonu'nu ziyaret ettik. Generali, Ferik amiral Mustafa Paşa (İngiliz Mustafa Paşa) kabul etti. Amiralin kamarasına davet edilerek çubuk ve kahve içtik, tatlı yedik. Mustafa Paşa dört sene kadar mühendis sıfatıyla İngiltere donanmasında hizmet etmiş olduğundan pek iyi İngilizce biliyordu, binaenaleyh bu defa tercümanlık görevi bana düştü.*

*Gemiye gezdik, I. güvertedeki toplar 32 fontluk (librelik), II. güvertedekiler 42 fontluk, III. güvertedekiler ise 52 fontluk idiler. Bunlardan başka 8 kt'a da 68 fontluk top mevcut olup kış omuzluklarına, dördü bir tarafa dördü ise diğer tarafa gelecek şekilde konulmuşlardı.*

<sup>186</sup> A. SLADE, Türkiye ve Kırım Harbi, 84.

*Sefinenin hastanesi geminin pruva tarafında idi. İçerisinde beyaz perdelerle müretteb dört tane demir karyola vardı ve yataklar pek temizdi. Hastanenin heyet-i umumiyesi pek nazik ve zarif görünüyordu.*

*Ambarı gezerken birçok ihtiyat donatım palangaları<sup>187</sup>, muharebe esnasında düşman mermiyatıyla açılan rahneleri<sup>188</sup> tıkamak için büyük ağaç kavilyalar (tapalar) gördük. 180 adet demir su sarnıcı vardı. Her sarnıç 6 İngiliz kademi<sup>189</sup> murabbasında olduğundan 216 galon su istiab edebilirdi. Gemide üç aylık su ve üç aylık pek iyi, esmer peksimet vardı.*

*Bizim huzurumuzda asker top başına çağırılarak talim ettirildi. Efrâdın harekâtı pek seri, mahirâne ve intizâm mükemmel idi. Top taliminden sonra düşmanın rampa hareketine<sup>190</sup> karşı gemiyi müdafaa talimi yapıldı.*

*Geminin bando muzikası ise şöyleydi: Bando 60 kişiden mürekkep olup, cümlesinin elbisesi kırmızıydı ve göğüslerinde işlemeler vardı. Bu işlemeler İngiliz alâylarındaki trampetçilerin işlemelerine benziyorsa da bunlar sırma idiler. Birkaç Avrupa havasını pek mükemmel olarak çaldılar. General Perim, Amiral cenaplarına (Mustafa Paşa) gösterilen nezâket ve iltifâttan dolayı teşekkür ettikten sonra gitmeye davrandı. Bu esnada bando Osmanlı marşını çalmakta ve elli bahriye silâhendâzı selâm durmaktaydılar. Tahsis olunan iki tane beş çifte ile ve 13 pâre top atışıyla selâmlanarak gemiden ayrıldık<sup>191</sup>”.*

<sup>187</sup> **Palanga:** İki makara ve bu makaralardan donatılan halat ile teşkil edilen donanım. ZALOĞLU, A.g.k., 313.

<sup>188</sup> **Rahne:** Gemilerin bordalarında veya su kesimlerinin altlarında mermi isabetiyle, çarpışma veya herhangi bir tesirle açılan deliklere, yarıklara, yırtıklara denir. GÜRÇAY, A.g.k., 328.

<sup>189</sup> **İngiliz kademi:** 0,3048 m. ARSEVEN, A.g.k., 891.

<sup>190</sup> **Rampa olmak:** Eski deniz harplerinde yakından dövüşerek, zaptedilmek istenen bir düşman gemisi üzerine hücumla borda bordaya gelip bağlamaktır. Bu esnada düşman gemisinden vuku' bulacak asker hücumunu önlemek için güverteye yayılmış silâhendâzlara da “Rampacı” denirdi. GÜRÇAY, A.g.k., 328.

<sup>191</sup> Ali Rıza Seyfi, **Tarihi ve Meşhur Harp Gemilerimizden Mahmudiye Kalyonu**, Yeni Sabah Gazetesi, 19 Ekim 1947.

### 3.6.3. Savaş Öncesi Devletlerin Donanmalarıyla İlgili Hazırlıkları

#### 3.6.3.1. Osmanlı Devleti

“1853-1856 Osmanlı-Rus Savaşı” başladığı zaman küçük bir kısmı Yunan sularında bulunan Osmanlı donanması; dördü onarımda ve ikisi inşa halinde olanlarla birlikte 14 kalyon ve kapak, biri onarımda olmak üzere 3 firkateyn, 9 korvet, 14 vapur, 7 brik ve personel toplamı olarak 20.000 kişiden ibaretti. Bu kuvvet; tonaj, ateş gücü ve eğitim bakımından Ruslarınkine nazaran zayıf durumdaydı. 1835-53 yapısı bu gemilerin büyük kısmı yelkenli olup gerektiğinde yandan çarklı vapurlar, yelkenlileri yedeklerine alıyorlardı. Vapurlar ayrıca bu görevlerinin dışında ileri karakol hizmetinde ve üslerle donanma arasındaki bağlantıyı sağlamada da kullanılıyorlardı<sup>192</sup>. Bu harp münasebetiyle hükümet, İngiltere’den yeni buharlı gemiler satın alarak donanmanın buharlı sınıfını takviye etmeye çalışmıştır. Kırım Harbi’nde Osmanlı donanmasında 16 adet buharlı gemi bulunmaktaydı. Bu gemiler; “Muhbir-i Sürur”, “Saik-i Şadi”, “Taif”, “Mecidiye”, “Tair-i Bahri”, “Mesir-i Bahri”, “Vesile-i Ticaret”, “Vasıta-i Ticaret”, “Şehper”, “Nümayiş-i Ticaret”, “Medar-ı Ticaret”, “Persud”, “Feyz-i Bahri”, “Ereğli”, “Savn-ı Bahri”, “Eser-i Hayr”dır<sup>193</sup>.

Donanmanın bu tarihlerde kış devresinde Haliç’e alındığı, baharla beraber donatılıp Haliç’ten çıktığı, bu suretle eğitimin yaz döneminde yaptırıldığı, savaş öncesi günlerde Rusları kışkırtmamak düşüncesiyle Karadeniz’e dahi çıkılmadığı görülmektedir. Yazın donanmanın atış ve eğitimleri Akdeniz’de yapılırdı. Yeterli olmayan bu eğitim biçimi gemilerin sevk ve idaresinde aksaklıkların çıkmasına neden oluyordu. Ayrıca donanma personelinin vaziyeti de iyi değildi. Savaş öncesi donanma personelinin yarısı acemi, diğer yarısı ise onlardan farksızdı. Subaylar ise; okullu ve okulsuz olmak üzere iki grup halindeydiler. Lâkin mevcutta eğitimsiz subaylar çoğunluğu oluşturmaktaydı<sup>194</sup>.

<sup>192</sup> BESBELLİ, A.g.k., 20.

<sup>193</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 318.

<sup>194</sup> BESBELLİ, A.g.k., 23-25.

Mart 1853'ten itibaren Haliç'teki donanmanın teçhizine başlanmış, işi bitirilen gemiler birbiri ardından Beşiktaş önlerine çıkarılmıştır. Akdeniz'de bulunan gemilerden “*Feyz-i Barî*” ve “*Saik-i Şâdi*”, 5 Haziran'da ise daha önce Karadağ ayaklanmasına gönderilmiş olan Koramiral Ahmet Paşa filosu, donanmaya katılmıştır. 3 Haziran'da, Haliç'te Aynalıkavak tezgâhında yapılmış olan “*Teşrihiye Kalyonu*” denize indirilmiş, Girit'te bulunan “*Eser-i Hayr Vapuru*”nun onarılmak üzere İstanbul'a getirilip yerine “*Vesile-i Ticaret Vapuru*”nun gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Haziran ve temmuz aylarında donanmanın top cephanesi ve hafif silahlar ikmal yapılmıştır. Bu tarihlerde “*Şadiye Kalyonu*” ise İzmit Tersanesi'nde yapım halinde bulunuyordu. Haziran ortasında Büyükdere'ye intikal eden Osmanlı donanmasına temmuz ortasında, onarım ve donatımı bitirilmiş olan “*Memduhiye Kalyonu*” ile “*Suriye Firkateyni*” katılmıştır. Temmuz nihayetinde donanma; bütün cephanesi, levâzımı ve üç aylık erzakı ile hazır durumdaydı. 19 Ekim'de yapımı tamamlanan “*Peyk-i Zafer Kalyonu*” 22 Ekim'de denize indirilmiştir<sup>195</sup>.

Donanmanın sevk ve idaresine gelince; bu konunun Kaptan Paşanın Sadaret makamından ve Hariciye Nezareti'nden zaman zaman istediği yetki ve izinlerle, kısmen de padişahın iradesiyle cereyan ettiği görülmektedir. Müttefik İngiliz ve Fransız donanmalarının İstanbul'a geldikleri 22 Ekim 1853 tarihinden itibaren ise Osmanlı donanmasının sevk ve idaresi Müttefik amirallerin nüfuzu altına girmiş ve Bâb-ı âlî bu durumu kabul etmek zorunda kalmıştır. “*30 Kasım 1853-Sinop Baskını*”nda Osmanlı donanmasının büyük felakete uğramasında, bu filoyu kalyonlardan kurmak isteyen Türk yetkililere, İngilizlerin firkateynlerin gönderilmesi yolunda yaptıkları yanlış müdahalenin önemli etkisi olmuştur. Bu vaziyetten, Osmanlı deniz kuvvetlerinin kayıplara uğrayarak Karadeniz'de egemenliğin, yalnızca Müttefik donanmanın tekelinde kalmasının istendiği anlaşılmaktadır<sup>196</sup>.

Sinop Baskını'ndan sonra (Ocak 1854) İstanbul Boğazı'nda (Büyükdere önlerinde) demirli bulunan Osmanlı donanması gemilerinden bazılarının tamire ihtiyacı olduğu Kaptan-ı deryalık makamından bildirilmiştir. Gemilerin tamirlerinin

<sup>195</sup> BESBELLİ, A.g.k., 32.

<sup>196</sup> A.g.k., 23.

mahallerinde mümkün olanlarının yerlerinde, mümkün olmayanların tamirlerinin ise Tersane-i Âmire'ye çekilerek orada yapılmasına karar verilmiştir. Bu gemilerden “*Mesudiye Kalyonu*”nun epey fazla tamirata ihtiyacı olduğu ve hal-i hazırda havuzda tamirde bulunan “*Mukaddime-i Hayr Kalyonu*”nun tamiratının birkaç aya kadar tamamlanacak olmasının ardından ilk önce Mesudiye'nin havuza alınması kararlaştırılmıştır. Mukaddime-i Hayr Kalyonu'nun ardından havuza alınan Mesudiye'nin armaları aldırılmış, top ve diğer mühimmatı çıkarılıp boşaltılmış, bazı mahalleri açılarak muayene edilmiş ve bütün bu çalışmaların sonucunda geminin hayli çürük yerlerinin olduğu tespit edilerek hemen tamirine başlanmıştır. Yine “*Nusretiye Kalyonu*”nun sütunlarıyla, “*Mahmudiye*” ve “*Peyk-i Meserret Kalyonları*”nın bordo direklerinin çürük ve değiştirilmesi zarurî olduğundan bu üç kalyonun değişim ve tamirlerinin nöbetleşerek yapılmasına karar verilmiştir<sup>197</sup>.

### 3.6.3.2. Mısır Kuvvetlerinin Osmanlı Donanmasına İştiraki

Osmanlı ordusu yanında yer almak üzere gönderilen 20.000 kişiye yakın bir Mısır kuvveti, Mısırlı amiral Patrona Halil Paşa komutasında kalyon, firkateyn, korvet, brik ve vapurlardan kurulu 10 parçadan ibaret bir Mısır filosunun himâyesinde, 40 adet ticaret gemisine yüklenmiş olarak 1853 Temmuz'unun ortasında İskenderiye'den hareket etmiştir. Bunlardan ilki olan asker yüklü bir brik 10 Ağustos'ta Bozcaada'ya varmış, gemilerin tamamı ise 1853 Eylülü'nün başında İstanbul'a gelerek Osmanlı donanmasının bulunduğu Büyükdere'ye demirlemiştir. Bu suretle Osmanlı donanması 2 kalyon, 3 firkateyn, bir korvet, bir golet, bir brik ve 2 vapurla takviye edilmiştir<sup>198</sup>.

<sup>197</sup> BOA., İrade-Dahiliye, Dos. No:290, Vsk. No:18226.

<sup>198</sup> BESBELLİ, A.g.k., 35.

### 3.6.3.3. Rusya

“1853-56 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı”nın başlarında Rusların Karadeniz filosu; 1835-53 yapısı 19 kalyon, 7 firkateyn, 5 korvet, 12 brik, 9 uskuna, 7 kotra, 2 yat ve 31 vapurdan ibaretti. Ayrıca Azak Denizi ve Tuna’da da birer filotillaları vardı. Bu kuvvetin meydana gelmesinde Sivastopol’dan başka, Nikolayef’te kurmuş oldukları tersanenin de önemli rolü olmuştur. Öte yandan üzerinde bu tersanenin bulunduğu Buğ ile Dinyeper nehirlerinin döküldüğü Kerson ağzları, Kılburnu ve Oçakof müstahkem mevkiileri emniyete alınmış, Azak Denizi ağzındaki Yenikale ve Kerç bölgeleri de tahkim edilmişti<sup>199</sup>.

1853-56 Kırım Savaşı’na varıncaya kadar iyi bir sevk ve idare yeteneği göstermiş olan Rus Karadeniz filosu, tek başarısını “30 Kasım 1853-Sinop Deniz Muharebesi”nde göstermiştir. Bu tarihten sonra ise, müttefik Türk-İngiliz ve Fransız donanmalarına karşı, özellikle Kırım çıkarması esnasında harekâta bulunmak olanağına sahiplerken ve savaş gemileri açısından da müttefiklerle boy ölçüşecek durumda olmalarına mukabil Sivastopol’a kapanmak suretiyle büyük bir hata yapmışlar ve bu hata Rusların Karadeniz filolarının yok olmasına neden olmuştur<sup>200</sup>.

### 3.6.3.4. Müttefik Devletler

Osmanlı Devleti’ne yardım amacıyla 25 Haziran 1853’te Beşike Limanı’ndan 23 Ekim 1853’te İstanbul’a gelerek Beykoz’a demirleyen İngiliz ve Fransız donanmalarından;

*Tümamiral Dundas* komutasındaki “İngiliz donanması”: 2 kalyon, 4 kapak, bir firkateyn, 2 padıllı vapur ve 8 pervaneli vapurdan,

<sup>199</sup> BESBELLİ, A.g.k., 28.

<sup>200</sup> A.g.k., 28.

*Amiral Hamelin* komutasındaki “*Fransız donanması*” ise: 3 kalyon, 7 kapak, 3 vapur ve 3 brikten oluşuyordu.

Bu gemiler haricinde kalyon, kapak ve firkateyn sınıfından 7 İngiliz ve 4 Fransız gemisi daha Sivastopol’un ilk bombardımanına rastlayan günlerde (17 Ekim 1854) Türk sularına gelmişlerdir.

Daha önce Eflak ve Boğdan’ı boşaltmadığı takdirde Rusya’ya karşı savaş açılmasına Büyük Meclis tarafından karar verilmesi üzerine; 29 Eylül 1853’te bir İngiliz ve bir Fransız harp gemisi İstanbul’a gelmişti. Bu filolardaki gemilerden; İngilizlere ait olanların 3/4’ü, Fransızlara ait olanların ise 1/4’ü yelken donanımlarına ilâveten buhar makinesi de taşımaktaydı. Her iki müttefik kuvvet, özellikle de İngiliz donanması, her bakımdan yüksek bir yeterliliğe sahipti. Osmanlı ve Fransız makamları ile arasına çıkan anlaşmazlıklara rağmen, ortak sevk ve idare konusunda başarılı olunmuş, Rus Karadeniz filosunun pasif kalması nedeniyle de sonuca ulaşılmıştır<sup>201</sup>.

Kırım yarımadasına büyük bir müttefik kuvvetin çıkarılması, bunun desteklenmesi ve her bakımdan devamlı beslenmesi, geniş ölçüde bir Karadeniz ortak harekâtı olarak Kırım Savaşı’nın başlıca önemli olayını teşkil eder.

Türk donanmasının bu harpteki harekâtı ise; Gelibolu- İstanbul, İstanbul-Varna, Varna-Kırım, İstanbul-Kırım ve İstanbul-Kafkasya arası taşıma işlerinden ve bu hatların güvenliğinin sağlanmasından; Suda, Galoz, Selânik ve Preveze’deki gemilerle bu kıyıları özellikle Yunan ayaklanması sırasında korumak ve deniz taşımacılığını himâye etmekten, Tuna’daki bir filotillanın kara birlikleri ile beraber çalışmasından ve Kırım harekâtı sırasında Sivastopol bombardımanlarına ve ateş desteklerine küçük ölçüde katılmaktan ibaret olmuştur. Osmanlı-Rus donanmaları arasındaki tek büyük çatışma; müttefik donanmaların henüz savaşa iştirak etmemesinden önce yaşanan ve bir Türk filosunun yok edilmesiyle sonuçlanan

<sup>201</sup> BESBELLİ, A.g.k., 26-27.

“Sinop Deniz Muharebesi”dir. İngiltere ve Fransa’nın savaşa katılmaları akabinde Türk deniz kuvvetlerinin harekâtı, daima bu devletlerin amirallerinin muvafakatına bağlı olarak cereyan etmiştir<sup>202</sup>.

#### 3.6.4. Sivastopol’un Muhasarası

Kırım Savaşı içerisinde yer alan *Sivastopol’un muhasarası*; 17 Ekim 1853 tarihinde başlayıp 11 Eylül 1855 tarihinde neticelenmiştir. Rusların Karadeniz filosunun üssü durumunda olan Sivastopol’un alınması beş aşamalı bir deniz-kara bombardımanı şeklinde gerçekleşmiştir. Konumuz olan “Mahmudiye Kalyonu” da “Teşrifîye Kapağı” ile birlikte Sivastopol’un ilk bombardımanına katılmış ve burada büyük yararlılıklar göstermiştir.

20 Eylül 1853 tarihinde Ruslara karşı “Alma Çayı Muharebesi”ni kazanan Müttefik kuvvetler, 26 Eylül’de Sivastopol Limanı’nın kuzeyine varmışlardır. Yapılan keşifte, Sivastopol’a kuzeyden taarruz etmenin olanaksızlığı anlaşılınca limanın güney kısmına geçilerek deniz kuvvetlerinin desteğinden yararlanmaya karar verilmiştir<sup>203</sup>.

Sivastopol’un ilk esaslı bombardımanı, 17 Ekim’de yapılmıştır. Bu bombardımanda amaç; Sivastopol’u denizden baskı altına alarak, limanın kuzey kıyısıyla olan bağlantısını kesmek ve bunun için de kara topçularına yardım etmek suretiyle tahkimâtı düşürmektir. Sivastopol’un Ruslar tarafından oluşturulan kıyı tahkimâtı şu şekilde idi: Güney kıyısında ve liman ağzından itibaren sırasıyla 33 toplu “Karantine Tabyası”, 53 toplu “Aleksandır Tabyası”, kuzey kıyısında 20 toplu “Konstantin Tabyası” liman ağzının biraz dışında 5 toplu “Telgraf Tabyası” ve bu tabyanın biraz ilerisinde yine 5 toplu “Büyük Arı (Eşek Arısı) Tabyası” bulunmaktaydı. Bu tabyaların toplam top adeti 116 idi<sup>204</sup>.

<sup>202</sup> BESBELLİ, A.g.k., 4-5.

<sup>203</sup> A.g.k., 71.

<sup>204</sup> A.g.k., 72.

9 Muharrem 1271 (2 Ekim 1854) tarihinde Bâb-ı âlî'den Donanma komutanı Kayserili Ahmet Paşaya gönderilen resmi yazıda Mahmudiye Kalyonu'nun İngiltere ve Fransa devletlerinden gönderilecek birer büyük kalyonun yanında Sivastopol'un bombardımanına iştirak etmek üzere görevlendirildiği belirtilmiştir<sup>205</sup>.

İlk bombardımana, Mahmudiye Kalyonu'nun yanında Teşrikiye Kapağı ile 15 İngiliz ve 10 Fransız kalyon ve kapağı katılmıştır. Bu gemiler Kancaçay'dan (Kaça) hareketle vapurların yedeğinde gelerek bombardımandaki yerlerini almışlardır. İki Türk gemisi ile 10 Fransız ve 4 İngiliz gemisi, hepsi 746'yı bulan bordadaki toplarıyla Karantine, Aleksandır ve Konstantin tabyalarının hepsi 73 adet tutan toplarına karşı 1500-2000 metreden ateş açmışlardır. Mahmudiye Kalyonu bu tabyalardan Konstantin Tabyası önüne, Teşrikiye ise Karantine Tabyası önüne demirlemişlerdi<sup>206</sup>.

Subay ve er olarak toplam 1734 mevcutlu üç ambarlı Mahmudiye Kalyonu'nda Donanma komutanı *Kayserili Ahmet Paşa* da bulunuyordu. Mahmudiye'nin süvarisi ise sonradan Abdülaziz devrinde Kaptan Paşa olan *Ateş Mehmet Bey* idi. Osmanlı bahriyesinde yirmi yıla yakın görev alıp önemli hizmetlerde bulunmuş olan büyük Türk dostu *Müşavir Paşa* ise 72 toplu ve 1234 mevcutlu Teşrikiye Kapağı'nda bulunuyordu<sup>207</sup>.

1529 yılında vuku' bulan "Preveze Deniz Savaşı"nda Barbaros Hayrettin Paşanın komutasındaki donanma-yı hümâyûna çekilen fetih sûresiyle süslü sancağın aynısı Sivastopol Harbi'nde kumandan gemisi olan Mahmudiye Kalyonu'na çekilmiştir. Bu sancak daha sonra 1912 yılındaki Yunan Harbi esnasında askere manevi güç vermesi açısından donanmaya çekilmiştir<sup>208</sup>.

<sup>205</sup> DMA., MKT., Df. No:22, Sf. No:54.

<sup>206</sup> BESBELLİ, A.g.k., 73.

<sup>207</sup> SLADE'nin *Türkiye ve Kırım Harbi* adlı kitabına eklenen Mütercim Ali Rıza Seyfi ifadesi, 193.

<sup>208</sup> BOA., MV., Dos. No:229, Vsk. No:3.

Sivastopol bombardımanında Teşrifîye Kapağı'nda bulunan Müşavir Paşa hadiseyi şu şekilde anlatmaktadır:

“... Benim gemim de Fransız harp hattında demirli olduğu için vaziyet hakkında bir fikir edinmeye ve âli işlerle gülünç işlerin son derece birbirleriyle karışık bulunduğunu hisseylemeye muktedir oldum. Kiminin baş ve kış tarafında demirli olan gemilerimizin güzel top ateşini takdir ediyor, benim gemimin top ateşindeki intizâmı da muhafaza ve idâme eyliyordum. Müteessif olduğum birşey varsa o da gemilerimizin top ateşinin mükemmelliyet derecesini tam şekilde deneyebilmek için muayyen bir hedefin mevcut olmamasıydı. Çünkü bu muharebenin uzun bir devresinde adeta bir sis içinde selâmlık veya şenlik topu atan gemiler halinde idik. Bir-iki ateşten sonra barut dumanıyla sarılı kaldığımızdan dolayı gemilerden çoğu düşman istihkâmlarını görememekteydi. Yalnız vakit vakit duman biraz açıldıkça istihkâm ve tabyalar hayal-meyal seçilmekteydi. Buna karşı düşman da gemilerimizin direklerinden başka birşey göremiyordu. Gemiler hedef teşkil etmiyor, yalnız havada gelişi güzel uçan mermilerin tesadüflerine maruz bulunuyorlardı. Teşrifîye'nin kış kasarasında küpeşteye birkaç kişi dayanmış dururken bir mermi de burunlarımızın ucundan geçti ve hepimizin gözlerini kırıştırdı. Eğer böyle birşey olsaydı doğrusu rastgele körü körüne atılmış bir mermiyle öldüğümden dolayı teessüf edecektim...<sup>209</sup>”.

Trabzonlu Rızâî'nin “Manzûme-i Sivastopol”<sup>210</sup> adlı kitabında ise Mahmudiye Kalyonu ve Teşrifîye Kapağı'nın Sivastopol Kalesini bombardıman edişi şöyle anlatılmaktadır:

“...Kimi üç ambarlı kimisi kapak, bağlayıp vapurlara iş bu siyâk  
Devlet-i Osmaniyye'nin ikisi, Teşrifîye Mahmudiye birisi  
Biri kapak biri üç ambarlıdır, Barekallah onlara yazılıdır  
Çektirip vapurlar ile bunları, kal'anın önüne karşı arkurı  
Leyke bizim iki derya ejderi, sürdüler hep cümlesinden ileri

<sup>209</sup> SLADE, A.g.k., 193-194.

<sup>210</sup> Trabzonlu RIZÂÎ, *Manzûme-i Sivastopol*, Hicri 1286/ Miladi 1869-1870, 46-47.

Trabzonlu Rızâî'nin gerçek adı Rıza Ahmet olup, kendisi tüccardır. Sivastopol kuşatması sırasında denizden ve karadan kuşatmayı sürdüren müttefik ordusunun çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak üzere ordunun gerisinde ticaret amacıyla gelen kişilerin arasında bulunmaktaydı. Bu cephe ve diğer cephelerdeki savaşları, bizzat kendi müşahedeleri ve savaşa katılanların ağzından anlatmıştır. Müttefiklerin ittifakı, Şevketil, Arpaçay, Kars, Ardahan, Sinop vs. savaşları, donanmanın Karadeniz'e açılması hadisesi, Gözleve, Elmalı, Balıklava, Sivastopol ve Kerç savaşlarını da anlattıktan sonra imzalanan barış anlaşmasıyla eserini bitirmektedir.

<sup>236</sup> *Alavand-alla banda-alabanda*: Gemi kaplamalarının iç satırlarına denir. KAHANE-TIETZE, A.g.k., 56; GÜRÇAY, A.g.k., 10.

Yattılar şol kal'aya karşı bunlar, üç tabak her birinden top-atar  
 Çektiler bordaya bir sancak ulu, anda nusret ayeti hem yazılı  
 Oldular hâzır işaretle kelâm, açtılar lumbar kapakların temâm  
 Bir alavanda<sup>211</sup> sağub suzân ile, zehreler çak oldu ol efgân ile  
 Dağ ve derya titreyip zîr ü zemân, san kıyametten belürdü bir nişân  
 Gök yarıldı san uruldu nefh-i sûr, karanlık oldu görünmez şems-i nûr  
 Kapladı rûy-i zemîn dûd-ı siyâh, birbirini göremez oldu siyâh  
 Rusya mukabil ey ahi, ateşe ateş savurdu ol dahi  
 Gülleler birbirine çarpar hemân, ber-hevâ içere olur rengin figân  
 İki saat bî-aman ve bî-karar, iki yandan atılıp top bî-şümâr  
 Vura vura az gelür top kal'adan, bî-mecâl faale çıktı kuvveden  
 Bozulup çün kal'alar oldu harâb, kapanıp toplar kalır zîr-i türâb  
 Leyke büyük kal'alar var kim onlar, gülle ile onlara olmaz zarar  
 Pergel işi üç tıbaka kal'alar, ne havan işler ona ne gülleler  
 Böyle bir muhkem metin burc ve hisâr, yoktur asla bir düvelde bir diyâr  
 Yetmiş üç yıl oldu Urus geleli, bu Kırım mülküne mâlik olalı  
 Bu sinîn-i vâfir içere nâ-bekâr, bu Sivastopol'a verir timâr  
 Vasfa gelmez kal'alar yapmış ki bil, mislini hiçbir düvel görmüş değil  
 Topları kantarlık ağır güllesi, hâsılı muhkem binası kal'ası  
 Böyle müstahkem hisâr ile bunlar, iki üç saat kadar ceng ettiler  
 Ker gördük iş bu darb-ı heybeti, taş taş üstüne kalmamış deyr-i din katı  
 Hasılı kıldılar icrâ-yı merâm, çekilüp gerü yana geldi temâm  
 Haylice oldu dahi sefine ziyân, armalar hem döküldü bâd-bân  
 Burc barut kalmadı bir kal'ada, bir siper yer kalmamış bir tabyada  
 Leyke büyük kal'alar durur hemân, onlara burc u beden oldu ziyân  
 Gördüler dökmekle olmaz bî-mecâl, içerü girmek gemiye emr-i muhâl  
 Abluka edip denizde durdular, karadan gör kim ne işi kurdular  
 Söyledim akdem kara halin temâm..."

Ruslar karada çetin bir savunma yaptıkları gibi Sivastopol Limanı'nın ağzını da girilmez bir şekilde tahkim etmişlerdi. Yapılan sert bombardımana rağmen ne Ruslar muhasarayı yarabiliyor ne de Müttefikler Sivastopol'u alabiliyorlardı. Üstelik tarafların cepheleri arasındaki mesafeler kısaldıkça lağım atışları da başlamıştı. İki tarafın kaybı da büyüktü<sup>212</sup>. 700 tondan fazla mermi harcanan bombardımanda gemiler gurupla birlikte çekilerek Kañçay'daki demir yerlerine dönmüşlerdir. Neticede bombardıman istenilen düzeyde etkili olamamış, Rus topçusunun tecrübesizliğine rağmen bu deniz-kara topçu mücadelesi Rusların lehine sonuçlanmıştır. Müttefiklerin bu savaştaki insan kaybı ölü ve yaralı olarak 400'e yakındı. Bu arada Mahmudiye Kalyonu'ndan da topçu personelden 12 er

<sup>212</sup> BÜYÜKTUĞRUL, A.g.k., 422.

yaralanmıştır. Ruslar ise bu bombardımanda 500 ölü ve yaralı vermiştir. Bunlar arasında; Amiral Konilof ölmüş, Amiral Nahimof ise ağır yaralanmıştı. Müttefik gemilerden bir İngiliz kapağı ile bir firkateyn ağır hasara uğramış ve onarılmak üzere İstanbul'a yollanmıştı. Diğer gemilerdeki hasar ise azdı. Buna karşılık Rusların Telgraf ve Büyük arı tabyaları tahrip edilmiş, diğerleri hasara uğratılmakla beraber düşürülemediği<sup>213</sup>.

Müttefik devletlerin bu başarısızlıklarına rağmen Türk gemilerinin Sivastopol'daki başarısı Şakir Ülkütaşır'ın "Sivastopol Harbi" adlı eserinde şöyle anlatılmaktadır:

*"...Sivastopol Savaşı'nda İngiliz, Fransız donanmalarının gemilerine nazaran Türk gemileri az olmakla beraber Türk gemicileri İngiliz ve Fransızları hayrete düşürecek derecede kahramanlıklar göstermiştir. Türk gemileri, İngiliz ve Fransız harp gemileriyle birlikte Sivastopol istihkâmları önünde bombardımana başladığı zaman, Mahmudiye üç ambarlımız en kuvvetli düşman tabyası olan Konstantin Tabyası'nın ateşi altına demirleyerek savaştı, saatlerce ateş altında kaldı. Bütün komutanlar bir dakika bile kendilerini düşman gülle ve kurşunundan korumaya tenezzül etmeyerek, o cehennem içinde vazifelerini pek parlak surette, kahramanca yaptılar. Bir Türk teknesi hangi bölgede vazife aldı ise, onu şerefle başardı. Bu noktada dünya deniz tarihçileri müttefikler; Türk kahramanlığından sitâyişle bahsederler..."<sup>214</sup>*

Bombardımanda Mahmudiye Kalyonu da büyük hasara uğradığından onarım için İstanbul'a gönderilmiştir<sup>215</sup>. Bu savaşla birlikte Türk halkı tarafından çok sevilen ve gurur duyulan Mahmudiye Kalyonu halk nazarında adeta bir "gazi", bir "veli" gibi kutsal bir varlık kabul edilerek efsaneleşmiştir<sup>216</sup>. Mahmudiye Kalyonu'nun bu dönüş yolculuğunda yanında Mısır filosundan "Abad-ı Cihat", "Bahire" ve "Kayyûm" kalyonları da vardı. Kafil, 31 Ekim'de şiddetli bir yıldız fırtınasına yakalanmış ve birbirlerini kaybetmişlerdir. Mahmudiye Kalyonu, Emine Burnu altına demirlemiş, Mısır filosu komutanı Hasan Paşa kumandasındaki Kayyûm ve Bahire

<sup>213</sup> BESBELLİ, A.g.k., 74.

<sup>214</sup> M. Şakir ÜLKÜTAŞIR, Sivastopol Harbi, 36.

<sup>215</sup> BESBELLİ, A.g.k., 74.

<sup>216</sup> ÜLKÜTAŞIR, A.g.k., 39.

Kalyonları ise Karaburun'da kumlara bindirmiş ve Hasan Paşa başta olmak üzere 1000 kişiye yakın insan boğulmuştur<sup>217</sup>.

Sivastopol'un beşinci kez ve son bombardımanı; 16 Ağustos'ta Rusların taarruzlarıyla vuku' bulan "*Çernaya Muharebesi*" ile başlamıştır. İki Fransız tümeni ve süvarisinin gelmesi ve Türk kuvvetlerinin müdahalesi sonucu Ruslar püskürtülmüş ve Çernaya'nın doğu kıyısına çekilmek durumunda kalmışlardır. 5-8 Eylül'de karadan yapılan şiddetli bir bombardımanın ardından, 8 Eylül'de Müttefik güçler Sivastopol'a karşı taarruza geçmişlerdir. Aynı günde *Malakof tabyasının* düşürülmesinin ardından Ruslar istihkâmlarını boşaltarak limana doğru çekilmeye başlamışlardır. 11 Eylül'de Müttefikler nihayet şehre girmişler ve 10 ay 23 gün süren bu zorlu muhasara, Müttefiklerin Sivastopol'u zaptetmeleriyle son bulmuştur. Bu savaşın akabinde Rus Karadeniz filosundan eser kalmamıştır<sup>218</sup>.

1855 yılı Sivastopol Muharebeleri'yle sürerken aynı yıl içerisinde İngiltere ve Fransa, Baltık Denizi kıyılarında da Rusya'ya karşı harekâta başlamışlardı. *Amiral Napier* komutasındaki bir İngiliz ve *Amiral Deschenes* komutasındaki bir Fransız filosu Aland adalarındaki bir Rus tahkimâtını bombardıman edip bu adayı ele geçirmişlerdir. Buna mukabil Ruslar da o tarihlerde ilk kez olarak "*mayın silahı*" kullanmışlardır. İngilizler bu silahın kullanılmasını barbarca bir hareket olarak nitelendirmiş ve misilleme olarak Svesburg tahkimâtını ve şehrini bombardıman etmişlerdir. Bu sırada başka bir İngiliz filosu da Beyaz denizdeki Rus tahkimâtını bombardıman edip Kamçatka'ya kadar uzanmışlardır. Müttefik deniz kuvvetleri Ekim 1855'te Dnyper nehri ağzındaki *Kimborn tahkimâtını* bombardıman etmiş ve bu bombardımanda Müttefikler ilk kez "*zırhlı gemiler*" kullanmışlardır. Bu gemilerden bir tanesi 1400 tonluk olup bordasında 10 cm. kalınlığında zırh taşımaktaydı. İlk kez hizmete girmiş olan bu zırhlı gemiler üç adet olup; "*Devastation*", "*Love*" ve "*Tonente*" adlarını taşıyorlardı. Bu gemiler pervaneli oldukları için Rus tahkimâtına 800 m. mesafeye kadar yaklaştıkları halde Rus

<sup>217</sup> A.SLADE'ın *Türkiye ve Kırım Harbi* adlı kitabına eklenen Mütercim Ali Rıza Seyfi ifadesi, 199.

<sup>218</sup> BESBELLİ, A.g.k., 87-89.

mermilerinden hiç zarar görmemişler buna karşılık Rus tahkimâtlarını epey zarara uğratmışlardır<sup>219</sup>.

Sivastopol'un zaptı Müttefikler arasında ve Osmanlı Devleti'nde büyük sevinç yaratmıştır. Bu müjdeli haber üzerine 1272 senesi Muharreminin ilk günü olan perşembe gecesi (13 Eylül 1855) İstanbul'da şenlik yapıp, her yer kandillerle donatılmıştır<sup>220</sup>. Ayrıca 6 Muharrem 1272 (18 Eylül 1856) tarihinde de Mahmudiye Kalyonu'nda sazlı-sözlü bir şenlik yapılmıştır<sup>221</sup>.

Sivastopol'un muhasarası boyunca Osmanlı donanmasında gülle atan gemilerin on altı süvarisi muharebede gösterdikleri üstün hizmet ve gayretlerini takdiren Fransa Devleti tarafından takdirnâme ile taltif edilmişlerdir. Mahmudiye Kalyonu Süvarisi Riyale Mehmet Paşa tarafından harbe katılan bu gemilerin ve süvarilerinin isimleri tanzim edilerek meclise sunulmuştur<sup>222</sup>. Aşağıda Mehmet Paşa tarafından hazırlanan bu pusulada yer alan gemiler ve süvarilerinin isimleri yer almaktadır:

Sivastopol'da düvel-i müttefika donanmalarıyla berâber muhârebede bulunan donanma-yı hümâyûnun zîrde muharrer esâmîleridir<sup>223</sup>:

**Kıtaât-ı sefâin-i şâhâne**

1 Kalyon be-nâm-ı Mahmudiye ... bordasında Vapur be-nâm-ı Sâ'ik-i Şâdî

1 Kalyon be-nâm-ı Teşrifîye ... bordasında Vapur be-nâm-ı Tâ'if

1 Vapur be-nâm-ı Muhbir-i Sürûr ... İngiliz vapurlarıyla beraber gülle endâht etmiştir<sup>224</sup>.

3

<sup>219</sup> BÜYÜKTUĞRUL, A.g.k., 422-423.

<sup>220</sup> Cevdet Paşa, Tezâkir (1-12), Yay. Cavit Baysun, 58.

<sup>221</sup> DMA., ŞUB., Df. No:22, Sf. No:9/A.

<sup>222</sup> DMA., ŞUB., Df. No:20, Sf. No:176/B.

<sup>223</sup> DMA., ŞUB., Df. No:20, Sf. No:176/A.

<sup>224</sup> Sivastopol bombardımanına iştirak eden eski büyük kalyonların bordasında birer buharlı gemi-vapur bulunuyordu. Bu gemiler, kalyonları iskele-sancak taraflarına çevirerek her iki bordadan da ateş edilmesini sağlıyorlardı. ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 220.

Donanmaların deniz tarafında gülle menzili mahalde bulunan vapur-ı hümâyûnların esâmîleri:

**Kıtaât**

1 Vapur be-nâm-ı Mecidiye

1 Vapur be-nâm-ı Şehper

1 Vapur be-nâm-ı Peyk-i Ticâret

3

**Esâmî-i sefâin-i şâhâne**

**Esâmî-i süvâri-i evvel**

**Esâmî-i süvâri-i sâni**

Kalyon be-nâm-ı Mahmudiye

Riyâle-i hümâyûn Mehmed Bey

Kaim-makam Mehmed Bey  
ve Osman Bey

Kalyon be-nâm-ı Teşrîfiye

Mîralây İsmail Bey

Binbaşı Selim Bey

Vapur be-nâm-ı Muhbir-i Sürûr

Mîralây İzzet Bey

Binbaşı Osman Bey

Sâ'ik-i Şâdî

Mîralây İsmail Bey

Binbaşı Osman Bey

Vapur be-nâm-ı Mecidiye

Kandıralı Mîralây İsmail Bey

Binbaşı İsmail Hâce Bey

Tâ'if

Mîralây Hasan Bey

Binbaşı Hüseyin Bey

Vapur be-nâm-ı Şehper

Binbaşı İbrahim Bey

Birinci Yzb. Musa Kapûdân

Vapur be-nâm-ı Peyk-i Ticâret

Beşiktaşlı Kolağası Besim Kapûdân

Toplam üç yıl sürmüş olan Kırım Savaşı'nın sonlarına doğru, Avusturya, Rusya'ya verdiği ultiyatomu Rusya'nın kabul etmediği takdirde Müttefiklerin yanında savaşa dahil olacağını bildirmiştir. Bu durum karşısında savaşa son verme kararı alan Rusya, 30 Mart 1856 tarihinde Müttefik devletlerle "*Paris Barış Antlaşması*" nı imzalamak durumunda kalmıştır<sup>225</sup>. Osmanlı Devleti'nin bir Avrupa devleti sayılmasını kabul eden bu antlaşmayı müteakip Osmanlı Devleti'nde "*1856-İslahat Fermanı*" imzalanmış ve batılı devletler bu ferman ile Osmanlı tâbiyetindeki azınlıklar lehine yeni hak ve imtiyazlar sağlamışlardır.

<sup>225</sup> BESBELLİ, A.g.k., 92; KARAL, A.g.k., 240-242.

### 3.7. MAHMUDIYE KALYONU'NA MAKİNE KONULMASI ÇABALARI

Pervanenin icâdıyla, kalyon sınıfı savaş gemilerine yelken donanımına ilâveten buhar makineleri de konmaya başlanmıştır. Bu makineler ancak rüzgarsız havalarda seyretmek ve limanlara kolaylıkla girip çıkmak hususunda yararlı olmakta, gemiye dört-beş millik bir hız sağlamaktaydı. Osmanlı bahriyesinde savaş gemilerine buhar makinesi konmasına 1849'dan itibaren başlanmıştır<sup>226</sup>. Bu amaçla 1849 yılında Kaptan Paşanın teklif ettiği “*Mir’at-ı Zafer Firkateyni*” ile “*Serağ-ı Bahrî Briki*”nin İngiltere’ye, “*Şihâb-ı Bahrî Firkateyni*”nin ise Toulon’a gönderilmesi kararlaştırılmıştır<sup>227</sup>.

1856 yılında “*Peyk-i Zafer*” ve “*Keyvan-ı Bahrî*” savaş gemileri, iki yıl sonra da “*Şadiye*” ve “*Fethiye*” kalyonları, İngiltere’ye usurlu (pervaneli) makine takılmak üzere gönderilmiştir. 1864 yılında ise “*Kosova*”, “*Ertuğrul*” ve “*Hüdavendigâr*” gemileri İngiltere’ye gönderilmiştir. Fakat bu son grup için yapılan çalışma gereksiz bir harcama olmuştur. Çünkü o tarihlerde dünyanın belli-başlı donanmalarında artık zırhlı gemiler yerlerini almaya başlamıştı. Osmanlı Devleti ise; bir yandan ahşap-buharlı firkateyn programını yürütürken öte yandan “*Osmaniye*” sınıfı zırhlı firkateynler üzerinde çalışmaya başlamıştı<sup>228</sup>.

Osmanlı Devleti’nde endüstriyel gelişim çok yavaştı. Yelken devrinde ahşap gemilerin inşa ve donanımlarının yapılması için tersaneler kifayetli durumdaydı. Tersanelerin arkasında gerekli keresteyi, direği veren ormanlar, yelken dokuyan tezgâhlar ve diğer yan kuruluşlar vardı<sup>229</sup>. Ancak gemilerde buharlı makinelerin kullanıldığı devre gelindiğinde; 1855 yılına kadar Osmanlının bu makineleri yapacak ne tecrübesi, ne personeli ne de fabrikası mevcuttu. 1855 yılında Zeytinburnu’ndaki bir fabrikada ilk buharlı kazan imâl edilirken, bir grup İngiliz mühendis de Aynalıkavak’ta bir makine tesisi kurmaktaydı. Her iki tesis de Kırım Savaşı

<sup>226</sup> BESBELLİ, A.g.k., 21.

<sup>227</sup> Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, *Tarihten Sahifeler*, 25 Ocak 1947 Cumartesi tarihli Akşam Gazetesi.

<sup>228</sup> LANGENSIEPEN- GÜLERYÜZ, A.g.k., 2.

<sup>229</sup> Nejat GÜLER, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, 92.

süresince Müttefik gemilerin bakım ve tamirini üstlendiğinden işgücü oldukça artış göstermişti. Buna rağmen Aynalıkavak tesisleri, ancak 1863 yılında yeni harp gemileri için tam takım makine ve kazan imâline başlayabilmişti. Burada yapılan makinenin kullanıldığı, ahşap ve uskurlu firkateyn “*Selimiye*” ancak 1870 yılında hazır hâle gelmiştir. Fakat makineleri emniyetsiz ve kolayca bozulma eğiliminde olduğundan dolayı bu olumsuz durum, buharlı-ahşap gemi yapıcılığının da sonu olmuştur<sup>230</sup>.

Kırım Muharebesi’nde makine gücüyle çalışan vapurların ilk defa olarak kullanılması harbin seyirinde önemli rol oynamış ve bu savaşta yelkenli gemilerin artık ehemmiyetlerini yitirdikleri görülmüştür. Osmanlı Devleti kendi donanmasını da bu tarzda yenilemek ihtiyacını hissetmiş ve mevcudunda bulunan kalyon sınıfı ahşap gemilerden elverişli olanlarına makine montajı yaparak onların eskisinden daha yararlı ve güçlü hale gelmelerini sağlamıştır. “*Selimiye*”, “*Kosova*”, “*Peyk-i Zafer*”, “*Fethiye*” ve “*Şadiye*” kalyonları bu şekilde makine monte edilerek yenilenen gemilerdendi.

1272/1856 tarihli belgede, dönemin en büyük harp gemisi ünvanına sahip olan Mahmudiye Kalyonu’nun yelkenli bir gemi olduğu, gerek görünüş ve ölçüsündeki büyüklük gerekse güzide ve emsalsiz bir gemi olduğundan âtıl halde bırakılmayacağı ve vidalı makine takılarak donanmada hizmetine eskisinden daha faydalı olarak devam edebileceği belirtilmiştir<sup>231</sup>.

7 Ocak 1855 tarihli tezkerede; Mahmudiye Kalyonu’na konacak makinenin ne kuvvette olacağını belirlemek üzere İnşaiye Meclisi Azaları, Vapurlar Müdürü, Liman Reisi ve Bahriye Feriki Paşalarından müteşekkil bir komisyon oluşturulması ve masrafının mecliste görüşülerek hesap edilmesi hususu belirtilmiştir<sup>232</sup>.

<sup>230</sup> LANGENSIEPEN- GÜLERYÜZ, A.g.k., 2.

<sup>231</sup> BOA., A.AMD., Dos. No:68, Vsk. No:28.

<sup>232</sup> DMA., ŞUB., Df. No:24, Sf. No:16/A.

Şubat 1856 tarihinde Bâb-ı âlî'ye yazılan tahriratlarda ise; Mahmudiye Kalyonu için Londra'ya sipariş edilen makinenin serian imal edilerek bitimini müteakip kalyona orada monte edilebilmesi için kalyonun gövde ve iç mahallerinin resimlerinin çizilerek Londra'daki makinistlere gönderilmesi bildirilmiştir. Ayrıca geminin taksim usûlünün etraflıca anlatılarak makinenin imâlinin en iyi şekilde yapılmasının sağlanması ve kalyonun makinesi, gemiyle orantılı olarak hayli büyük olacağından fiyatının pahalı olabileceği ve bu konuda Londra'daki Osmanlı sefaretinin aracılık etmesi gerektiği belirtilmiştir. Bundan başka yine İngiltere'ye sipariş edilen makinelerle, dört adet vapurun henüz gönderilmediği ve bu makinelerle vapurların âkıbetlerinin bildirilmesi, ayrıca Mahmudiye Kalyonu'nun makinesiyle ilgili konularla ilgilenmek üzere "*Vapurlar Müdürü Salih Paşa*"nın Londra'ya gönderilmesi hususu beyan edilmiştir<sup>233</sup>. Böylece Salih Paşa, Mahmudiye Kalyonu'na konulması düşünülen makine fiyatını araştırıp en uygun olan fabrikaya sipariş vermek ve İngiltere'ye eğitime gönderilecek mühendis öğrencileri eğitim görecekları okullara yerleştirmek üzere Londra'ya gönderilmiştir<sup>234</sup>.

Mahmudiye Kalyonu'na konulacak makinenin siparişi; o dönemde Osmanlı Devleti'nin diğer yelkenli ahşap gemilerinin de makine montajını yapan İngiltere'deki "*Robert Napier*" isimli şirkete verilmiştir. Mahmudiye'ye 650 beygir kuvvetinde bir makine konulduğu surette saatte sekiz buçuk mil kadarlık bir mesafe kat' edebileceği Türk yetkililer tarafından hesap edilmiştir. Ancak, Mahmudiye'nin resmi İngiliz gemi mühendis ve firma sahiplerine gösterilerek, onlar tarafından yapılacak keşif ve tecrübeden sonra geminin makinesinin kuvveti için karar verilmesi Bahriye Meclisi'nce uygun bulunmuştur. Bu karara bağlı olarak Mahmudiye'nin iç ve dış kısımlarını gösteren resimler bu hususlarla ilgilenmek üzere Londra'ya gönderilen Salih Paşaya verilmiştir. Resimler, İngiltere Bahriye Nezareti'ne ve nezaretin oylarıyla belirlenen fabrikatör Napier'e gösterilerek, geminin uskurlu şekilde dönüştürülmesi halinde hangi mahallerinin değişikliğe uğrayacağı, gemiye ne kuvvette makine konulacağı ve bu makine sayesinde geminin saatte kaç mil mesafe

<sup>233</sup> DMA., MKT., Df. No:28, Sf. No:70; BOA., A.MKT.NZD., Dos. No:167, Vsk. No:72, A.MKT.NZD., Dos. No:176, Sf. No:88.

<sup>234</sup> T.C. Londra Büyükelçiliği Arşivi, Dos. No:16.

kat' edeceğinin belirlenmesine çalışılacaktı. Bunların ardından geminin iç ve dış kısımlarında yapılacak değişikliklerin ve geminin makinesinin resimleri çizilerek, bu resimler Osmanlı Hükümeti'ne gönderilecek ve böylelikle Türk yetkililer tarafından gemiyle ilgili bir durum değerlendirmesi yapılacaktı<sup>235</sup>.

Ayrıca geminin uskurlu hâle dönüştürülmesi için iç ve dış kısımlarında yapılacak değişikliklerin icrasının ve gemi için yapılacak makinenin montesinin Tersane-i Âmire'de mi yoksa geminin Londra'ya gönderilerek orada mı yapılması gerektiği hususunun da Salih Paşanın göndereceği resimler incelendikten sonra kararlaştırılması düşünülmüştür. Geminin makinesinin ve uskurlu hâle dönüştürülmesi için gemide yapılacak değişikliklerin orada icrasının ne kadara mâl olacağı, makinesinin İstanbul'a getirilmesi halinde ne kadarlık bir nakliye ücretinin verileceği, araştırılıp hesaplandıktan sonra geminin Londra'ya gönderildiği takdirde teknesinde yapılacak değişiklik ve düzenlemelerin ne kadar sürede, makinesinin kaç ay zarfında imâl edileceği gibi hususların da Salih Paşa tarafından ayrıntılarıyla Osmanlı Hükümeti'ne bildirilmesi istenmiştir<sup>236</sup>.

6 Şubat 1856 tarihli mazbatada beyan edildiği şekilde; o dönemde Mahmudiye'den pek az küçük ve 100 toplu bir kalyon olan "*Peyk-i Zafer Kalyonu*"na 650 beygir kuvvetinde bir makine konularak saatte 8,5 milden fazla bir mesafe kat' edebileceği, İngiltere Bahriye Nezareti memurları tarafından hesaplanmıştır. Mahmudiye Kalyonu ise 5835 tonluk ve 120 parça top-çeker bir gemi olarak Peyk-i Zafer Kalyonu'ndan daha büyük olduğundan İngiltere Bahriye Nezareti'ne gönderilen geminin iç bölümlerine ait resimlerin incelenmesi sonucu, kalyonun istenen hızı olan saatteki 9 mili gidebilmesi için makinesinin 770 beygir kuvvetinde olması gerektiği bildirilmiştir. Lâkin gemiye bu büyüklükte bir makine konulduğunda, gemi mürettebatının 2,5 aylık yiyeceğiyle 1,5 aylık suyunu ve her bir topunun altmışar atımlık gülle taşıyacağı düşünüldüğünde, cephanesiyle bir haftalık çarkını işletecek kömürü koymaya az yer kaldığından ve bu gibi büyük harp gemilerinin cephane ve sairesinin noksan olması düşünülemeyeceğinden bu konuyla

<sup>235</sup> T.C. Londra Büyükelçiliği Arşivi, Dos. No:16.

<sup>236</sup> T.C. Londra Büyükelçiliği Arşivi, Dos. No:16.

ilgili etraflıca düşünülüp bir çözüm bulunması gerektiği bildirilmiştir. Bununla birlikte yapılacak makinenin kalyona monte edilmesi sırasında kış tarafına açılacak vida mahalliyle iç bölmelerinde olacak değişiklik ve tamiratının tutarı hesaplandığında makinenin getirilip Tersâne-i Âmire’de takılmasından ziyade kalyonun, makinenin bitimine iki ay kala Londra’ya götürülerek orada monte edilmesi daha uygun görülmüştür. Zira makinenin getirilmesi halinde nakliye ücreti, sigorta ve diğer masraflarla makineyi monte etmek üzere gelecek olan makinistlere verilecek maaş ve harcırahlar hesaplandığında kalyonun Londra’ya gitmesi hem zaman hem de masraflar açısından daha uygun görülmüştür. Ayrıca montajın Tersâne-i Âmire’de olması durumunda, makinenin her beygir kuvveti için alınacak 60 liraya karşılık bu işin Londra’daki maliyetinin her beygir kuvveti için sadece 3 lira olacağı belirtilmiştir<sup>237</sup>.

Aradan yaklaşık bir sene geçmiş olmasına rağmen gemiye konulacak makinenin ne şekilde olacağına ve satın alınıp-alınmayacağına hâlâ karar verilememiştir. 5 Ocak 1857 tarihinde Bahriye Meclisi tarafından Londra’da bulunan Salih Paşaya ve oradaki Türk elçiliğine yazılan tezkerede; Mahmudiye Kalyonu’na konulmak üzere Londra’ya sipariş edilmiş olan makinenin henüz imâl şekli ve satın alınması kararlaştırılmamış bulunduğundan bu konuda kesin olarak verilecek karardan sonra Mahmudiye’nin makinesinin ve yine “*Muhbir-i Sürûr Vapuru*” için gerekli olan kazanların Londra’daki Osmanlı konsolosu “*Mösyö Dimitraki Bey*” tarafından satın alınacağı belirtilmiştir<sup>238</sup>.

Bütün bu yazışmalar ve gemiye ait resimler incelendikten sonra 9 Ocak 1857 tarihinde İngiltere Bahriye Nezareti’nden bir yetkili tarafından o dönem Osmanlı Devleti’nin Londra büyükelçisi olan “*Muzurus Paşa*”ya yazılan mektupta; Mahmudiye Kalyonu’na makine konulması hususunda, kalyonun gerek yaş gerekse hizmet süresinden dolayı çok fazla onarıma ihtiyaç duyduğu ve bunun da epey zaman alacağı sebebiyle gemiye pervane takılması önerilmemiştir<sup>239</sup>.

<sup>237</sup> DMA., ŞUB., Df. No: 24, Sf. No:53/A.

<sup>238</sup> DMA., MKT., Df. No:31, Sf. No:52; T.C. Londra Büyükelçiliği Arşivi, Dos. No:19.

<sup>239</sup> T.C. Londra Büyükelçiliği Arşivi, Dos. No:19.

Şubat 1858’de Salih Paşa tarafından Osmanlı Hükümeti’ne gönderilen mektupta; geminin resim ve hesaplarının İngiltere Bahriye Nezareti yetkililerine gösterildiği ve uzmanların yaptıkları incelemeler neticesinde; geminin boyunun kısa ve fazlaca korozyonlu olması sebebiyle pervaneli şekle dönüştürülemeyeceği, dönüştürüldüğü takdirde ise çok fazla mahallinin bozulup yeniden yapılması gerekeceği ve bunun sonucunda dahi tamamıyla uskurlu gemilere benzemeyeceği gibi lâyıkiyla da kullanılamayacağını söylediklerini yazmıştır. Bu durumda İngiltere Bahriye Nezareti yetkilileri sorumluluğu üzerlerine alamayacaklarını da bildirmişlerdir. Ayrıca geminin bu yolda yapılacak masraflarının çok fazla olacağı ve Mahmudiye için harcanacak parayla, pervaneli yeni bir üç ambarlı gemi inşa edilebileceği yine İngiltere Bahriye Nezareti yetkilileri tarafından Salih Paşaya bildirilmiştir. Sonuç olarak İngiliz uzmanlar tarafından, Mahmudiye’nin eski şeklindeki gibi yelkenli olarak kullanılmasının daha uygun olacağı, ayrıca Osmanlı Devleti’nin Mahmudiye yelkenlisi gibi makine konulmaya elverişli olmayan ve pek fazla masraf gerektiren başka gemilerinin daha olduğu ve onların dahi yelkenli olarak kalması gerektiği Salih Paşaya ifade edilmiştir. Salih Paşa bütün bu gelişmeleri Türk yetkililere bildirmiştir. Osmanlı Devleti ise bu durum karşısında, Mahmudiye Kalyonu’nu her ne kadar emsallerine göre üstün, güzel, görkemli, itibara ve makine takılmaya lâyık bir gemi olarak addetse de yapılan incelemeler sonucunda geminin pervaneli hale dönüştürülmeye uygun olmayacağı, şayet gemi için yapılması gerekli tüm masraflar göze alınıp pervaneli şekle dönüştürülmeye kalkışıldığı takdirde ise İngiliz yetkililerin de ifade ettiği gibi kalyonun layıkıyla kullanılamayacağını anlamıştır. Bu nedenle hükümet, Mahmudiye Kalyonu’nun hal-i hazırındaki vaziyeti nedeniyle gemiye makine takılmasından vazgeçerek, ona harcanması düşünülen paraya bir miktar daha masraf yaparak yeni bir pervaneli-üç ambarlı gemi inşasının daha münasip olacağına karar vermiştir<sup>240</sup>.

Bu karar üzerine inşa edilecek üç ambarlı kalyonun Tersane-i Âmire ve İzmit’te inşa olunan diğer kalyonlar gibi Osmanlı Devleti’nde yapılıp sadece

<sup>240</sup> BOA., İrade-Dahiliye., Dos. No:390, Vsk. No:25802.

makinesinin Londra’da imâl edilerek, gemiye orada monte edilmesi düşünülmüştür. Ancak sonra fikir değiştirilerek, Avrupa’daki kerestelerin daha dayanıklı olmasından dolayı geminin İngiltere’de inşa ettirilmesi düşünülmüş fakat bu defa da oradaki kerestenin fiyatı ve amele ücretleri fazla bulunduğundan İngiltere’de yapımından da vazgeçilmiştir. Fransa’da inşa ettirilmesi düşünüldüğünde ise, burada yapılan kalyonların görüntü ve ölçülerinin iyi olmadığı ve masraf açısından da Londra’dan ucuz olmadığı tetkik edilmiştir. Bunun üzerine Amerika’da inşa edilen gemilerin her tarafta inşa edilen gemilerden daha dayanıklı ve fence kusursuz olduğu, Londra’da inşa edilen gemilerin kerestesinin dahi Amerika’dan temin edildiği ve bu nedenle böyle bir geminin Amerika’da yapılmasının masrafça daha ucuz olacağı tahkik edilmiştir. Sonuç olarak inşa edilecek geminin; makine, arma, top, silah vs. tüm malzemesiyle beraber İngiltere Devleti’nin en son inşa ettirmiş olduğu pervaneli üç ambarlısının gönderilmiş olan ölçü ve resimlerine bakılarak, Amerika’da inşa ettirilmesi kararlaştırılmıştır. İnşa edilecek bu geminin masrafının ödenmesi hususunda ise; Mahmudiye Kalyonu’na makine konulması yolunda yapılması düşünülen tamir ve değişiklikler ile ısmarlanan makinenin fiyatı olarak hazineden ayrılan 17.660 kese 153,5 kûsur kuruşun haricinde gemi için gerekli olan 17.928 kese 330 kûsur kuruş paranın Tersane-i Âmire hazinesinin masrafının çok fazla olmasından dolayı devlet hazinesinden ödenmesine karar verilmiştir. Toplam 35.588 kese 483,5 kûsur kuruş tutması düşünülen bu yeni geminin masrafının taksitle ödenmesi düşünülmüştür. Bu konu haricindeki başka bir konu da şu idi: Tersane-i Âmire’nin inşaiye subaylarından çoğu Londra’ya tahsil için gönderilmişlerdi. Bu kişilerin yetişmesi uzun zaman alacağından, Osmanlı bahriyesinde istihdam edilmek üzere Amerika’dan denizcilik ve gemi yapımı konusunda uzman kimselerin getirilmesi gündeme gelmiştir. Daha önce Osmanlı Devleti’ne gelen “*Rhodes*” adlı Amerikalı gemi inşa mühendisinin yaptığı gemiler çok beğenilmiş ve Türk inşaiye mühendisleri ondan çok şey öğrenmişlerdi. Bu nedenle Tersane’de mevcut bulunan inşaiye subaylarının denizcilik ve gemi yapımıcılığı konularındaki bilgilerini modern teknolojiye uygun olarak arttırmak ve Tersane’deki inşaiye işlerini yoluna koymak üzere Amerika’dan deniz ve gemi inşası ilminde malumatlı bir mimar ve mimar yardımcısının getirtilerek Tersane-i Âmire’de istihdam edilmeleri Osmanlı Devleti tarafından Amerika Bahriye Nezareti’nden talep edilmiştir. Bahsedilen kalyonun

inşasına, Amerikalıların onayıyla başlanacağından, karar verildiği takdirde geminin yapımının tamamlanmasına kadar orada bulunmak ve istenilen uzmanları belirleyip İstanbul'a getirmek amacıyla “*Riyale Mehmet Paşa*”<sup>241</sup> ve ona refakaten daha evvel Londra’da tahsil görmüş olan “*Kolağası Süleyman Efendi*”nin Amerika’ya gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca kalyonun masrafiyle, Londra’dan gönderilecek olan eşya bedeli gibi masrafların taksitle ödenmesi hususlarında muteber tüccarlardan olan “*Misyani Bey*” yahut o kabul etmediği takdirde başka bir tüccarla kontrat yapılmasına da karar verilmiştir<sup>242</sup>.

Sonuç olarak yapılan tüm incelemeler neticesinde Mahmudiye’nin ahşap gövdesinin artık çürümeye yüz tutmuş olduğu ve yenilenmesine değmeyeceği anlaşılmıştır. Mahmudiye için imâl edilen makine ise “*Muhbir-i Sürûr*”un eskimiş makinesiyle değiştirilmiştir<sup>243</sup>.

Bu başarısız girişimin ardından Osmanlı donanmasında artık makineli ve zırhlı gemilerin yer almaya başlaması nedeniyle, XIX. yüzyılın ilk yarısında birinci sınıf harp gemisi statüsünde olan Mahmudiye Kalyonu faal görevinden alınarak Haliç’e kıçtankara<sup>244</sup> bağlanmış ve feshedileceği tarihe kadar kışla vs. gibi geri hizmetlerde kullanılmıştır. 1865’te “*Yeni Osmanlılar*” adlı gizli cemiyetin üyelerinin bir kısmı yurt dışına kaçmış, İstanbul’da yakalanan üyelerinin mahkeme ve hapisleri ise Mahmudiye Kalyonu’nda yapılmıştır<sup>245</sup>.

<sup>241</sup> **Riyale Mehmet Paşa**; Sivastopol bombardımanında Mahmudiye Kalyonu’nun süvariliğini yapan meşhur Ateş Mehmet Paşadır.

<sup>242</sup> BOA., İrade-Dahiliye., Dos. No:390, Vsk. No:25802.

<sup>243</sup> LANGENSIEPEN- GÜLERYÜZ, A.g.k., 2.

<sup>244</sup> **Kıçtankara**: Gemilerin baş taraftan demirleyerek kıç tarafları rıhtıma gelecek şekilde yanaşmaları. ZALOĞLU, A.g.k., 215.

<sup>245</sup> ÜLKÜTAŞIR, A.g.k., 38.

### 3.8. MAHMUDIYE KALYONU'NUN FESHİ

1874 senesine gelindiğinde menkıbeleri halk arasında âdeta efsaneleşmiş bir gemi olan, Sivastopol Harbi'nin gazi teknesi Mahmudiye'nin feshine karar verilmiştir. Bu tarihlerde içinde bahriye sanayi erlerinin yatıp-kalktığı Mahmudiye Kalyonu'nun artık tamirinin beyhude ve masrafının çok olacağı ileri sürülmüştür. “Mahmudiye” ve “Kosova” kalyonlarının feshedilme kararlarıyla ilgili 10 Zilkade 1291 (19 Aralık 1874) tarihli tezkerede; bu kalyonların artık oldukça köhneleştikleri, tamirlerinin ise çok fazla masraf gerektireceği ve boşuna olacağı belirtilmiştir. Yine kalyonların feshedilmelerinin ardından Kosova'nın makinesinin ileride başka bir gemiye takılmak üzere muhafaza edileceği, kazanlarının ise “Selimiye” ve “Peyk-i Zafer” kalyonunda kullanılmaya elverişli olmadığı belirtilmiş, lâkin geminin içerisinde sanâyi-i bahriye alâyı efrâdı gecelediğinden feshinden şimdilik vazgeçilerek daha sonra gerçekleştirilecek iptalini müteakip makine ve kazanlarının “Nasr ü'l-azîz Firkateyni” ne monte edilmesi hususu beyan edilmiştir<sup>246</sup>.

Fesih kararının ardından “Tâif Vapuru”yla birlikte sökülen Mahmudiye Kalyonu'nun enkazı maaşlara mahsuben subay ve Tersane çalışanlarına verilmiştir. Bu iş şu şekilde yapılmıştır: “Maaş için suret kesilir ve Bahriye Nazırı Hasan Paşa tarafından -o da, bin müşkilât ile- Tâif'ten beş yüz kilo enkaz verile diye buyuruldu mu, doğruca gidilip müteahhide satılırdı<sup>247</sup>”.

Mahmudiye'nin feshini müteakip, 1878 yılında ahşap gemiler hakkında umumî bir karar alınarak, bunların artık harap oldukları, tamir edilseler bile eski tarzda yapılmış olduklarından dolayı faydalanılmak imkânı bulunmadığı belirtilerek yavaş yavaş hizmetten çıkarılmaları uygun görülmüştür. Bu karar uyarınca ilk önce “Kosova Kalyonu” feshedilmiş, enkâzından işe yarar olanlar, tamir edilmekte olan diğer gemiler için kullanılmıştır. 1879 yılında İdare-i Mahsusa'nın “Yıldız Vapuru” da hizmetten çıkarılmış, kazan ve diğer aletleri alınarak, Tersane'ye bağlanmıştır. Lâkin geminin bu haliyle terkedilmesi tehlikeli görüldüğünden, enkâzı ahşap

<sup>246</sup> DMA., MKT., Df. No:190/A, Sf. No:12.

<sup>247</sup> ŞEHİSUVAROĞLU, A.g.k., 204.

kısımları için bozmacı esnafına müzayede ettirilmiş fakat müşterisi çıkmayınca Tersane'nin odun ihtiyacında kullanılmıştır. Aynı yıl içerisinde yine eski ve emektâr gemilerden olan "*Peyk-i Zafer Kalyonu*" da bozulmuş ve sağlam kalan enkâzı ile edevâtı Tersane'nin tamir işlerinde kullanılmıştır<sup>248</sup>.

İngilizlerin ünlü "*Viktory Kalyonu*" gibi muhafaza edilemeyen ve enkâzı müteahhitlere satılan bu şanlı ve şerefli, XIX. yüzyılın en büyük ve görkemli gemisi Mahmudiye Kalyonu'na ait bazı parçalar günümüze kadar muhafaza edilmiş olup bugün İstanbul Deniz Müzesi'nde bulunmaktadır. Mahmudiye'nin yirmi sekiz kişi tarafından kullanılan dümeninin iğnecikleri, lumbarağzı kemeresi, bosası, gominası, salonunda kullanılan saati, dürbünü, şamdanı, bakır güğümleri, geminin isim levhası, üzerinde ayet-i celîle bulunan yazı levhası, Kırım Muharebesi'nde Mahmudiye Kalyonu Süvarisi Ateş Mehmet Paşa tarafından Sivastopol'da bir kilisenin kubbesinden indirilerek İstanbul'a getirilen küresi, yine Kırım Savaşı'nda gemiye çekilen Barbaros'un sancağının aynısı olan sancağı, 1839 yılı seyir jurnalı, II. Mahmut'un Kaptan-ı derya Çengeloğlu Tahir Paşanın ziyafet verdiği gece gemiye hediye ettiği kendi portresi ve gemide kaldığı gece kullandığı yorgani, havlusu, şalı, yine Mahmudiye'nin devrinde ve daha sonra yapılmış bazı resimleri 1995 yılına kadar Müze bünyesinde kurulan "*Mahmudiye Odası*"nda sergilenmekte iken günümüzde bu oda yeni düzenlemeler çerçevesinde kaldırılmıştır.

### 3.9. MAHMUDIYE KALYONU SÜVARİLERİ

Mahmudiye, üç ambarlı bir kalyonu ve Osmanlı bahriyesinde "*üç ambarlı süvarisi*" rütbesine haiz olanlar, bahriyenin üst rütbeli subay sınıfını meydana getiriyorlardı. Sıralama genellikle; "*müşir*", "*ferik*", "*liva*", "*mirliva*", "*miralay*" ve "*üç ambarlı süvarisi*" şeklinde idi<sup>249</sup> ve bu kişiler bahriyenin "*ümerâ*" sınıfını teşkil ediyorlardı. Bahriye ümerâsına da, kara mirlivaları gibi "*paşalık*" rütbesi verilip, diğer bahriye subaylarından olan üç ambarlı süvarileri "*miralaylığın üst*

<sup>248</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 222-223.

<sup>249</sup> GENCER, A.g.k., 301.

*kademesinden*”, kapak süvarileri “*miralay*”, firkateyn süvarileri “*kaymakam (yarbay)*”, korvet süvarileri ise “*binbaşı*” rütbelerinde olup bu kişilere “*bey*” şeklinde hitap olunurdu<sup>250</sup>.

Mahmudiye Kalyonu Süvariliği Osmanlı bahriyesinin önemli mevkiilerindendi. Geminin 1832 yılındaki süvarisi Arnavutoğlu Ahmet Kaptan, 1835 yılındaki süvarisi Emin Hoca Kaptan, 1843 yılındaki süvarisi Kayserili Ahmet Bey<sup>251</sup> ve 1845 yılındaki süvarisi Recep Kaptan<sup>252</sup> idi. 1846 yılında Bahriye Meclisi Azalığı'na tayin edilen Kapudane-i hümâyûn Ethem Paşanın yerine Patrona-i hümâyûn Ahmet Paşa tayin edilmiş ve ondan münhal kalan Patronalık makamına da Mirivalık rütbesiyle Mahmudiye Kalyonu Süvarisi Tufan Paşa atanmıştır. Tufan Paşanın yerine ise Mahmudiye Kalyonu Süvariliği'ne Tir-i Şevket Kalyonu Süvarisi Mustafa Bey tayin edilmiştir<sup>253</sup>. 1853 yılında Riyalelik rütbesiyle Tuna tarafındaki Bahriye kuvvetlerinin komutanı olan Ahmet Beyin ölümü nedeniyle ondan boşalan mevkiye Mahmudiye Kalyonu Süvarisi Reşit Bey tayin edilmiştir. Boşalan Mahmudiye Kalyonu Süvariliği'ne ise Bahriye miralaylarından olup Mahmudiye Kalyonu'nun tarihindeki en meşhur süvarisi olan Mehmet (Ateş) Bey<sup>254</sup>

<sup>250</sup> BOA., Cevdet-Bahriye, Vsk. No: 9915.

<sup>251</sup> Mahmudiye Kalyonu başta olmak üzere pekçok geminin süvariliğini yapan **Kayserili Ahmet Bey**; Sisam, Trablusgarp ve Mısır'da başarılı hizmetlerde bulunduğundan dolayı, yükselerek “*Riyale (tuğamiral)*”, 1845'te “*Patrona (tümamiral)*” ve daha sonra “*Kapudane (oramiral)*” olmuştur. 1853-1856 Kırım Savaşı'nda Karadeniz Türk filosunu Mahmudiye Kalyonu'ndan komuta etmiştir. Sivastopol'un bombardımanına yine Mahmudiye Kalyonu'yla iştirak eden Kayserili Ahmet Paşaya, bu bombardımandaki başarılarından ötürü “*Müşirlik*” rütbesi verilmiştir. 1873 ve 1876 yıllarında iki defa “*Bahriye Nazırı*” olmuştur. Sultan Abdülaziz'in tahttan indirilme hadisesi sırasında donanmayla Dolmabahçe Sarayı'nı kuşatmıştır. Sultan V. Murat zamanında yeniden “*Kaptan-ı deryalığa*” getirilen Ahmet Paşa, Padişah II. Abdülhamit zamanında “*Tuna valiliği*” göreviyle İstanbul'dan uzaklaştırılmış ve bir müddet sonra İstanbul'a tekrar döndüğünde burada vefat etmiştir. ŞEHİSUVAROĞLU, A.g.k., 360; **Ahmet Paşa (Kayserili)** Türk Ansiklopedisi, c.I, 265.

<sup>252</sup> ŞEHİSUVAROĞLU, A.g.k., 360.

<sup>253</sup> BOA., Cevdet-Bahriye, Vsk. No:8957, 9192 ve 9915.

<sup>254</sup> **Ateş Mehmet Paşanın hal tercümesi**: 1833-34 yıllarında Bahriye Mektebi'ne girmiş, 1838-39 yıllarında “*mülâzımlık*” rütbesi ile mektepten mezun olmuş, 1845 senesinde “*yüzbaşı*”, bundan kırk sekiz gün sonra da “*kolağalığa*” terfi ederek Korvet Süvariliği'ne tayin edilmiştir. 1847 senesinde “*binbaşı*”, 1848'de “*yarbay*”, 1850-51 yılında “*miralay*” ve nihayet 1853 yılında “*Mahmudiye Kalyonu Süvarisi*” olmuştur. Mehmet Paşa, Sivastopol bombardımanında Mahmudiye Kalyonu'nun süvarisi idi. Sivastopol Muharebesi'nde, Müttefik devletlerin donanmaları ve Mısır donanması arasında çekilen kura sonucu ilk hücum Osmanlı donanmasına isabet etmiş ve Mehmet Bey, bu savaş esnasında başarılı bombardımanı sayesinde pek çok istihkam ve mevkiyi tahrip etmiştir. Sivastopol'daki bu başarısından dolayı kendisine “*Ateş*” ünvanı verilmiştir. Harp sonrası Mısır donanması ile İstanbul'a döndükleri esnada, yakalandıkları şiddetli fırtına sonrasında Mısır gemileri batarken Mahmudiye Kalyonu, Ateş Mehmet Paşanın bahriye ilmindeki bilgi ve mahareti sayesinde

atanmıştır<sup>255</sup>. 1858 yılında Mahmudiye Kalyonu Süvarisi Emin Beydi. Bu kişinin 1859 yılında emekli olmasının ardından Mahmudiye Kalyonu Süvariliği'ne Peyk-i Zafer Kalyonu Süvarisi Yarbay İbrahim Bey tayin edilmiştir<sup>256</sup>. 1862 yılına gelindiğinde Mahmudiye Kalyonu Süvariliği'nde İbrahim Bey bulunmaktaydı. İbrahim Bey, Temmuz 1862'de Liman Reisi olan Reşit Paşanın Bahriye Meclisi Azalığına tayin edilmesi üzerine, onun yerine uhdesine livâlık rütbesi verilerek Tersane-i Âmire Liman Reisliği'ne tayin edilmiştir<sup>257</sup>. Aralık-Ocak 1862-63 yıllarında Mahmudiye Kalyonu Süvariliği'ne Bahriye miralaylarından Ethem Bey tayin edilmiştir<sup>258</sup>. Ethem Beyin uhdesine daha sonra mirlivâlık rütbesi verilerek açık bulunan Patronalık memuriyetine tayin edilmiştir<sup>259</sup>. Ethem Beyin yerine Mahmudiye Kalyonu Süvariliği'ne ise Miralay Rasim Bey atanmıştır<sup>260</sup>. Rasim Beyin, Mayıs 1863 tarihinde Feyz-i Cihad Vapuru Süvariliği'ne atanması nedeniyle ondan boşalan Mahmudiye Kalyonu Süvariliği'ne Bahriye miralaylarından olup Arnavutluk sahilindeki Bahriye Fırkası Kumandanlığı'nda görevli olan Mehmet Bey atanmıştır<sup>261</sup>.

---

salimen İstanbul'a varmıştır. 1853-54 senesinde "riyalelik" rütbesiyle Amerika'ya gönderilmiş ve dönüşünde "livalığa" yükseltilmiştir. Daha sonra zırlı Aziziye, Mahmudiye ve Osmaniye firkateynlerini inşa ettirmek için İngiltere'ye gönderilmiştir. 1862 yılında "kaptan-ı deryalığa" getirilmiştir. Bu görevinde iki buçuk sene kadar kalan Ateş Mehmet Paşa, 21 Ocak 1865 yılında vefat etmiştir. M.Münir AKTEPE (Yay.), *Vak'a-nüvis Ahmet Lütü Efendi Tarihi*, 129-130.

<sup>255</sup> BOA., A.MKT. MHM., Dos. No:55, Vsk. No:62.

<sup>256</sup> BOA., İrade-Dahiliye, Dos. No:423, Vsk. No:27983.

<sup>257</sup> BOA., İrade-Dahiliye, Dos. No:493, Vsk. No:33469.

<sup>258</sup> BOA., İrade-Dahiliye, Dos. No:501, Vsk. No:34070 ve A.MKT. MHM., Dos. No:252, Vsk. No:86.

<sup>259</sup> BOA., İrade-Dahiliye, Dos. No:504, Vsk. No:34287 ve A.MKT. MHM., Dos. No:257, Vsk. No:30.

<sup>260</sup> BOA., İrade-Dahiliye, Dos. No:505, Vsk. No:34369; A.MKT. MHM., Dos. No:258, Vsk. No:50 ve Cevdet-Bahriye, Vsk. No:10334.

<sup>261</sup> BOA., İrade-Dahiliye, Dos. No:506, Vsk. No:34442 ve A.MKT. MHM., Dos. No:261, Vsk. No:72.

**Mahmudiye Kalyonu personeli ile ilgili daha ayrıntılı bilgi için;** BOA., İrade-Hariciye, Dos.

No:117, Vsk. No:5728 ve A.AMD., Dos. No:60, Vsk. No:30; BOA., A.DVN.MHM., Dos. No:23, Vsk. No:33, 45; Dos. No:29, Vsk. No:82; Dos. No:10, Vsk. No:72; Dos. No:3-A, Vsk. No:57; BOA., İrade-Dahiliye, Dos. No:134, Vsk. No:6900; Dos. No:319, Vsk. No:20695; Dos. No:404, Vsk. No:26720; BOA., A.MKT.NZD. Dos. No:300, Vsk. No:47 numaralı belgelere bakılabilir.

### 3.10. MAHMUDIYE KALYONU'NUN 1842 ve 1843 SENELERİ PERSONEL MEVCUDU

Ramazan 1258/ Ekim 1842 yılında Kaptan-ı derya Çengelöglü Mehmet Tahir Paşaya sunulan Asakir-i Mansure-i Bahriyenin jurnal hülasasında; Osmanlı donanmasındaki I. Filo, II. Filo, III. Filo, IV. Filo, V.Filo, I. Bahriye Alayı ve Harp Sınıfına ait personelin mevcut ve gayr-ı mevcut listeleri yer almaktadır<sup>262</sup>.

#### I. FİLODA YER ALAN GEMİLER:

**Kalyonlar:** Mahmudiye, Memduhiye, Nusretiye

**Firkateynler:** Nizamiye, Şadiye, Navek-i Bahrî, Mir'at-ı Zafer

**Korvet:** Mesir-i Ferah

**Brikler:** Cây-ı Ferah, Nüvid-i Fütûh

**Kotra:** Sür'at

**Vapur:** Tair-i Bahrî

I. Filoda yer alan gemiler arasında bulunan Mahmudiye Kalyonu personelinin mevcut ve gayr-i mevcut listesi aşağıdaki şekildedir:

MAHMUDIYE KALYONU	Sılada	Hanesinde	Hastahannede	Mevcut
Süvari-i evvel				1
Süvari-i sani				1
Mülâzım-ı kaptan <sup>263</sup>				6
Eimme				1
Hoca-i evvel <sup>264</sup>				6

<sup>262</sup> İstanbul Deniz Müzesi, Deniz İhtisas Kütüphanesi, El Yazmaları Dolabı, Âsar-ı Atika, Db. No:1885-5.

<sup>263</sup> III. Selim devrinde kaptanlar üç kısma ayrılmıştı: I.sınıf, "Sancak Kaptanları"dır ki bunlar; *Kapudâne-i hümayûn*, *Patrona-i hümayûn*, *Liman Reisi*, *Riyale-i hümayûn* ve *Liman Nazırı* şeklinde ayrılmışlardı. II.sınıfı "Süvari Kaptanlar", III. sınıfı ise "Mülâzım Kaptanlar" teşkil ederlerdi. Yine III. Selim döneminde her gemiye ehliyet ve liyakatları derecesinde kaptanlar tayin edilmesi karara bağlanmıştı. Açıkta kalan kaptanlar ise **Mülâzım Kaptan** olarak gemi kaptanlarının emrine verilmişlerdi. GENCER, A.g.k., 35, 64.

<sup>264</sup> Donanmada istihdam edilen hocalar, kalyonların kitabet hizmetinde görev alırlardı. III. Selim zamanında hazırlanan "1804 kanunnamesi" ile bu hocaların çoğunun okur-yazar olmadığı göz önüne alınarak, yeniden düzenlenmeleri yoluna gidilmiştir. Buna göre kanunnamede, bir kalyon için üç tane okur-yazar hocaya ihtiyaç olduğu belirtilerek bunların görevleri ayrı ayrı tespit edilmiştir. Bu hocalardan ilki olan **Hoca-i evvel-Baş Hoca**; kaptanın her türlü kâtiplik hizmetinde bulunacak ve yazışmaları düzenleyecek kişiydi. Ayrıca bu zat, işaret sancaklarını muhafaza edecek ve usûlüne göre

<b>Yekûn</b>				<b>15</b>
Hoca-i çorba <sup>265</sup>				-
Hoca-i jurnal <sup>266</sup>				1
Yüzbaşıyan				7
Mülâzıman				8
Sertopî <sup>267</sup>				2
<b>Yekûn</b>				<b>33</b>
Porson <sup>268</sup>				4
Çavuşan	1			34
Serdümen <sup>269</sup>				2
Onbaşıyan	2			97
Neferat-ı bahriye	4		16	462
<b>Yekûn</b>	<b>7</b>		<b>16</b>	<b>632</b>
Neferat-ı redif				-
Tanbur-ı major				2
Mülâzımî				2
Serçavuş <sup>270</sup>				1
Çavuşan				7
<b>Yekûn</b>	<b>7</b>		<b>16</b>	<b>644</b>
Emin-i bölük <sup>271</sup>				1
Onbaşıyan				14
Neferat-ı bahriye				32
Neferat-ı redif				-
<b>YEKÛN</b>	<b>7</b>		<b>16</b>	<b>691</b>

kullanacaktı. Bu görevlerinden başka ayrıca gemilerde bulunan mühimmat mevcudunu ve masrafını tespit etmek, erlerin mevcudunu, hastalanan erlerin sayısını, vefat edeni ve hatta vefat etmiş olanın yerine yazılanı tetkik ederek, tespitini yapmakla yükümlüydüler. GENCER, A.g.k., 77-78.

<sup>265</sup> **Hoca-i çorba-İkinci Hoca:** Gemilerde yemeğin pişirilmesi ve zahire mevcuduyla sarfının defterini tutmakla yükümlü kişilerdi. GENCER, A.g.k., 78.

<sup>266</sup> **Hoca-i jurnal-Üçüncü Hoca:** Gemilerde günlük vukuatı tespit edip kaydetmekle görevli kişilerdi. GENCER, A.g.k., 78.

<sup>267</sup> **Sertopî:** Topçu başı. Sertopiler, bahriye ümerâsından sonra gelen donanmada görevli gedikli neferlerdendi. GENCER, A.g.k., 76, 302.

<sup>268</sup> **Porson:** Harp gemilerinin küçük subaylarındandı. Armaya ve filikaya bağlı halat, makara, demir, zincir, yelken ve buna benzer eşyalara mahsus ambarları düzenlemek ve onları muhafaza etmekle görevli kimselerdi. Süleyman NUTKİ, *Kamûs-ı Bahrî*, 108.

<sup>269</sup> **Serdümen:** Donanmada, ümerâlardan sonra gelen I.sınıf subay-gedikli grubundan olup geminin değişmez personelindiler. GENCER, A.g.k., 28.

<sup>270</sup> **Serçavuş ve çavuşlar:** Donanmada I.sınıf subay-gedikli grubundan olup geminin değişmez personelinden idiler. GENCER, A.g.k., 28.

<sup>271</sup> **Emin-i bölük:** Donanmada ümerâlardan sonra gelen I.sınıf subay-gedikli grubundan olup geminin değişmez personelinden idiler. GENCER, A.g.k., 28, 302.

Teşrin-i sani 1259/ Kasım 1843 yılı Asakir-i Mansure-i Bahriyenin jurnal hülasasında: I. Filo, II. Filo, III. Filo, IV. Filo, V.Filo, I. Bahriye Alayı ve Harp Sınıfına ait personelin mevcut ve gayr-ı mevcut listeleri yer almaktadır<sup>272</sup>.

### **I. FİLODA YER ALAN GEMİLER:**

**Kalyonlar:** Mahmudiye, Memduhiye, Necm-i Şevket, Nusretiye

**Firkateynler:** Nizamiye, Şadiye, Navek-i Bahrî, Mir'at-ı Zafer

**Korvet:** Mesir-i Ferah

**Brikler:** Cây-ı Ferah, Nüvid-i Fütûh

**Vapur:** Eser-i Cedîd

I. Filoda yer alan gemiler arasında bulunan Mahmudiye Kalyonu personelinin mevcut ve gayr-i mevcut listesi aşağıdaki şekildedir:

MAHMUDİYE KALYONU	Sıla-i münavebe	Sılada	Hanesinde	Hastahannede	Mevcut
Süvari-i evvel					1
Süvari-i sani					3
Mülâzım-ı kaptan					2
Eimme		1			1
Hoca-i sancak					-
<b>Yekûn</b>		<b>1</b>			<b>7</b>
Hoca-i kapak <sup>273</sup>					2
Hoca-i firkateyn					2
Hoca-i korvet					6
Hoca-i mülâzım					3
Mühendisân-ı sınıf-ı evvel					-
<b>Yekûn</b>		<b>1</b>			<b>20</b>
Mühendisân-ı sınıf-ı sani					-
Mühendisân-ı sınıf-ı salis					-
Yüzbaşryan		1			14
Mülazımân		1			13
Sertopî					3

<sup>272</sup> İstanbul Deniz Müzesi, Deniz İhtisas Kütüphanesi, El Yazmaları Dolabı, Âsar-ı Atika, Db. No:1885-6.

<sup>273</sup> **Hoca-i kapak, Hoca-i firkateyn, Hoca-i korvet ve Hoca-i mülâzım:** Donanmada ümerâlardan sonra gelen I.sınıf subay-gedikli grubundan olup geminin değişmez personelinden idiler. GENCER, A.g.k., 302.

<b>Yekûn</b>		<b>3</b>			<b>50</b>
Porson		2			6
Çavuşan	10	22			22
Serdümen		1			3
Onbaşıyan	35	57			86
Neferat	126	68		13	630
<b>Yekûn</b>	<b>171</b>	<b>153</b>		<b>13</b>	<b>797</b>
Tanbur-ı major					2
Mülazımî					4
Serçavuş					2
Çavuşan		2			7
Emin-i bölük					2
<b>Yekûn</b>	<b>171</b>	<b>155</b>		<b>13</b>	<b>814</b>
Onbaşıyan	1	2			24
Neferat	1	2		1	52
<b>YEKÛN</b>	<b>173</b>	<b>159</b>		<b>14</b>	<b>890</b>



## BÖLÜM IV

### 4.1. TÜRK HALK SANAT ve EDEBİYATINDA SİVASTOPOL MUHAREBESİ ve MAHMUDİYE KALYONU

Kırım-Sivastopol Muharebesi, Türk halk edebiyatında oldukça zengin edebî mahsuller, menkıbeler ve hikayeler ortaya çıkarmıştır. Bu savaş hakkında yıllarca çalınıp söylenmiş, nesilden nesile intikal etmiş anonim bir türkü tanzim edilmiş ayrıca bazı halk şairleri tarafından bir takım destanlar meydana getirilmiştir. Bu destanlar ve hikayeler Sivastopol harp meydanlarında Türklerin hamasetini ve aynı zamanda bazı tarihi hakikatleri göstermesi bakımından çok büyük bir öneme haizdirler.

Sivastopol Muharebesi'nin halk edebiyatına etki eden bu destan ve hikayeler kısmından başka ve belki daha da zengin olarak halkın hafızasında yaşayan ve günümüze kadar intikal eden bir menkıbeler silsilesi de vardır. Bu menkıbelerin en önemlileri "*Mahmudiye*" hakkında anlatılanlardır. Mahmudiye Kalyonu, Sivastopol Muharebesi'ne katılmış ve burada gösterdiği kahramanlıklardan dolayı halk nazarında efsaneleşerek "*gazi*", "*veli*" gibi ünvanlar almıştır. Mahmudiye'nin kahramanlık menkıbelerine bir de büyük komutanların ve isimsiz, rütbesiz pek çok Türk erinin menkıbeleri ilâve edilecek olursa Sivastopol Muharebesi'nin halk hafızasında yaşamış zengin bir folkloru olduğu söylenebilir.

Bu destan ve menkıbelerin dışında yine Kırım Savaşı esnasında Türk askeri bandolarının tekâmülüne dair de malumat bulunmaktadır. Bu savaş esnasında Türk bandoları Avrupa marş ve müziklerini çalabilecek derecede mükemmeldi. Muharebe esnasında, Osmanlı ordusu ile harp hareketlerini takip amacıyla İstanbul'a gelen İspanyol general Perim'in yanında bulunan İngiliz yüzbaşlarından Rhodes, bu sefere ait hatıralarını ihtiva eden eserinde, Büyükdere önünde yatmakta olan amiral gemisi Mahmudiye'yi ziyaret ettikleri zaman (Ağustos 1853) Mahmudiye Kalyonu'nun askerî birtakım özelliklerini anlatan satırlarının arasında, bando mızıkası hakkında da şu önemli bilgileri vermektedir:

“...Bando 60 kişiden mürekkep olup, cümlesinin elbisesi kırmızı idi ve göğüslerinde işlemeler vardı. Bu işlemeler İngiliz alaylarındaki trampetçilerin işlemelerine benziyorsa da bunlar sırma idiler. Birkaç Avrupa havasını pek mükemmel olarak çaldılar. General Perim, amiral cenaplarına (Amiral İngiliz Mustafa Paşa) izhar olunan nezaket ve iltifattan dolayı teşekkür ettikten sonra gitmeye davrandı. Bu esnada bando Osmanlı marşını çalmakta ve elli kadar bahriye silâhendazı selâm durmakta idi. Tahsis olunan iki tane beş çifte ile ve on üç pare top atışıyla selâmlanarak sefineden ayrıldık...<sup>274</sup>”.

Halk destanlarının yanında halk resmine de konu olan Mahmudiye'nin devrinde yapılmış muhtelif sulu boya ve karakalem resimleri mevcuttur. “93 Harbi” (1877-78 Osmanlı-Rus Harbi) zamanına kadar Mahmudiye'nin resmini yapmak âdeta moda haline gelmiştir. Başta Kandiyeli Emin Baba olmak üzere pekçok halk ressamı Mahmudiye Kalyonu'nun muhtelif resimlerini yapmıştır<sup>275</sup>. Yine deniz ressamlarından Mirliva Nuri Paşanın yağlı boya olarak yaptığı Mahmudiye'nin Çanakkale'den girişini gösteren tablo, bu kalyona ait başarılı resimlerden biridir<sup>276</sup>.

#### 4.2. MAHMUDIYE KALYONU'NA DAİR MENKİBELER

Sivastopol Muharebesi'ne ait halk arasında yaşayan menkıbe ve hikayelerin birçoğu “Mahmudiye Kalyonu” üzerinedir. Mahmudiye, Sultan II. Mahmut'un saltanatlık yıllarından II. Abdülhamit'in saltanatlık devrine kadar, uzun bir müddet Osmanlı donanmasında cesameti ve mehabetiyle kendini göstermiştir. Sivastopol bomdardımanında gösterdiği büyük yararlılıklar neticesinde de halk arasında dillere destan bir gemi olmuştur. Bu şöhretli harp gemisi halk tarafından âdeta kutsal bir varlık kabul edilmiştir.

<sup>274</sup> ÜLKÜTAŞIR, A.g.k., 39-46.

<sup>275</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 202-203.

<sup>276</sup> İstanbul Deniz Müzesi envanterinde Mahmudiye Kalyonu'nun gerek kendi döneminde gerekse daha sonraları resmedildiği pekçok tablosu mevcuttur.

II. Abdülhamit'in taht yıllarının ilk devirlerine kadar azamet ve cesametiyle Haliç'in en büyük ziynetini teşkil eden bu şanlı gemiye ait halk arasında yaygın efsanelerden bazıları şunlardı<sup>277</sup>:

- Bu menkıbelerden biri Mahmudiye Kalyonu'nun büyüklüğüne dairdir. Mahmudiye Kalyonu o kadar büyükmüş ki, bahriye silâhendâzlığı vazifesiyle gemiye gelen iki kardeş, Mahmudiye'de tam yedi yıl askerlik yaptıkları halde birbirlerine bir kere dahi rastlamamışlardır.

Bu menkıbenin bir başka varyantı ise şu şekildedir:

Mahmudiye çok büyük bir gemi olduğundan iki kardeş bu gemide bir yıl askerlik yaptıkları halde birbirleriyle görüşmemişler. Nihayet bir bayram günü tören münasebetiyle efrad güvertede toplandığı vakit buluşmuşlardır.

- Ruslara karşı Kırım Harbi'nin ilân edildiği gece, Haliç'te yatmakta olan Mahmudiye, şevk ve heyecana gelerek kendi kendine çifte demir zincirlerini kopararak köprülere doğru yol almaya başlamıştır.
- Sivastopol önünde Mahmudiye, kendiliğinden bir iskele bir sancağa döner ve her iki taraf toplarıyla kaleyi dövermiş<sup>278</sup>.
- Çankırı redif taburu ile Sivastopol Muharebesi'ne iştirak etmiş olan Çankırlı Ali Dayının anlattığına göre; Sivastopol Muharebesi'ne katılan müttefik donanması gemileri içinde en kuvvetlisi Mahmudiye Kalyonu imiş. Kalenin muhasarası sırasında bir gece zabıtlar ve askerler uyurken gaip gelen bir emir üzerine kimsenin haberi olmadan Mahmudiye, muhasara hattını yararak limana girmiş, sabah olduğunda bu manzarayı gören Türkler de Ruslar da

<sup>277</sup> Konu başlığı altında incelenen menkıbelerin büyük bir çoğunluğu Şakir ÜLKÜTAŞIR'ın **Sivastopol Harbi** adlı eserinden nakledilmiştir. ÜLKÜTAŞIR, A.g.k., 56-58.

<sup>278</sup> ŞEHSUVAROĞLU, A.g.k., 203.

duruma oldukça şaşırılmışlardır. Bu fırsattan istifade olunarak hemen karaya asker çıkarılmış ve Sivastopol bu suretle fethedilmiştir.

- Sivastopol, Türk gülleleri karşısında amana gelmiş, yeşil sarıklı gaziler tarafından zaptedilmiştir.
- Kırım Harbi'ne iştirak eden Mahmudiye Kalyonu'na, Barbaros Hayrettin Paşanın sancağının bir eşi yaptırılarak çekilmiştir. Muhasara esnasında müttefik donanmanın bayrakları Rus gülleleri ile lime lime olurken, Mahmudiye'nin bayrağına hiçbir şey isabet etmediğini gören müttefikler bu bayraktan birer tane de kendilerine gönderilmesini istemişler Türkler ise; bu bayrağın bir de hocası vardır dediklerinde müttefikler; dibine bir kamara yaparız demişlerdir<sup>279</sup>.

Yine Sivastopol'un bombardımanı esnasında, Mahmudiye'nin kumandan kamarası hizasından geçen bir Rus güllesi perdeleri söküp atmış, bu durumdan ürken gemi kâtibi Muhittin Efendi, telâşla köprüüstüne koşarak vaziyeti geminin süvarisi Ateş Mehmet Paşaya rapor etmiş lâkin harp etmekle meşgul olan Mehmet Paşa, kâtibi "*Haydi defol!*" şeklinde azarlamıştır.

- Mahmudiye Kalyonu'nda mübârek gecelerde yeşil sarıklı, ak sakallı birtakım insanların grandî (büyük) direği altında abdest alıp, saf saf namaz kıldıkları görülürmüş.
- Kurban bayramlarında baş tarafından kan aktığı rivayet olunan Mahmudiye Kalyonu tabii ömrünü doldurup II. Abdülhamit devrinde feshedildikten sonra Tersanede sökülürken geminin baş tarafını süsleyen kükreyen aslan heykelinin ağzından kanların boşandığı, "*gazi*", "*veli*" bir gemi

<sup>279</sup> ŞEHİSUVAROĞLU, A.g.k., 203. Haluk Şehsuvaroğlu bu hadiseyi merhum deniz ressamı Hüsnü Tengüz'den nakletmiştir. Balkan Harbi'nde aynı bayrak Mondros'a çıkarken Barbaros Zırhlısı'na çekilmiş ve çekildikten az sonra işaret memuru Behlül Efendinin kucığına düşünce hadise hayra yorulmamıştır.

sayıldığından direk ve tahtalarından kanların damladığı, askerler ve halk arasında yayılan söylentilerdendi.

- Mahmudiye Kalyonu'nun dümeni o kadar büyükmüş ki; on dört kişi bir tarafta, on dört kişi karşı tarafta olmak üzere toplam yirmi sekiz kişi ancak dümeni kullanabilirmiş.
- Mahmudiye'nin bir topu varmış ve bu top bazı geceler düşmana lüzumsuz yere ateş edermiş. Bu durumu öğrenen Sultan II. Mahmut, topun bu gereksiz yere ateşinden dolayı çok fena hiddetlenerek topun namlusundan tutunca namlunun ağzını yırtmış ve güya Mahmudiye Kalyonu'nun içindeki namlusu yırtık topun hikâyesi bu imiş.

## SONUÇ

XIX. yüzyılda devrinin en büyük harp gemisi ünvanına sahip olan üç ambarlı Mahmudiye Kalyonu, adını Osmanlı Padişahı II. Mahmut'tan (1808-1839) almıştır.

Yaptığım araştırmalar sonucu; deniz tarihimizde "*Mahmudiye*" adıyla inşa edilmiş iki tane üç ambarlı kalyon olduğunu tespit ettim. Bu kalyonlardan ilki; 1813 yılında Tersane-i Âmire'de inşa edilmiş ve dönemin padişahı II. Mahmut'a izafeten "*Mahmudiye*" adını almıştır. Lakin bu gemi büyüklüğünün yanında seyir ve hareketinde yaşadığı denge problemi nedeniyle 1822 yılında feshedilmiştir. Tez konum olan ikinci Mahmudiye Kalyonu ise, feshedilen bu geminin yerine inşa edilmiş olduğundan bahriye gelenekleri üzere aynı ismi almıştır. 1829 yılında Tersane-i Âmire'de Türk mimar ve mühendisleri tarafından inşa edilen Mahmudiye Kalyonu; üç ambarlı, üç direk ve yelkenli oldukça büyük ve görkemli bir gemiydi.

İnşa edildiği 1829 yılından fesih kararının alındığı 1874 yılına kadar Osmanlı sularında baş tarafında kükreyen aslanı ve heybetindeki azametiyle onu görenler açısından tam bir görsel şölen olan Mahmudiye Kalyonu, Türk halkının olduğu kadar o dönemlerde Osmanlı ülkesini ziyarete gelen batılıların da ilgisini çekmiştir.

1839 yılında Mehmet Ali Paşa ve Mısır meselesinin halli için Mısır'a gönderilen donanma gemileri arasında Mahmudiye Kalyonu da yer alıyordu. Bu sırada donanmanın başında Kaptan-ı derya Ahmet Fevzi Paşa bulunmaktaydı. Fevzi Paşa, donanma ile yola çıktıktan bir süre sonra Sultan II. Mahmut vefat etmiş ve yerine Şehzade Abdülmecit padişah olmuştur. Sadrazamlık makamına ise, Ahmet Fevzi Paşanın hasımlarından Hüsrev Paşa getirilmişti. Bu şekilde İstanbul'a döndüğü takdirde hayati tehlikesinin olacağını düşünen Ahmet Paşa, dön çağrılarını uymayarak, donanmayı Mısır'a kaçırmış ve Mehmet Ali Paşaya teslim etmiştir. Bu seyre ait Mahmudiye Kalyonu'nun jurnal defteri, İstanbul Deniz Müzesi Deniz İhtisas Kütüphanesi El Yazmaları Bölümü'nde yer almaktadır. Mısır hadisesi Avrupa

devletlerinin duruma müdahalesiyle sonlandırılmış ve donanma bütün gemileriyle birlikte Osmanlı Devleti'ne iade edilmiştir.

Mahmudiye Kalyonu'nun askerî anlamdaki en büyük başarısı; Rusya-Osmanlı ve Müttefik devletler arasında vuku' bulan "1853-1856 Kırım Savaşı"nda Müttefik devletlerin gemileriyle birlikte Rus donanmasının savaştaki üssü durumunda bulunan Sivastopol'un bombardımanında yer alması olmuştur. Sivastopol'un muhasarasına, Donanma Komutanı Kayserili Ahmet Paşanın kumandasında, Ateş Mehmet Beyin kaptanlığında iştirak eden Mahmudiye Kalyonu bu bombardımanda İngiliz ve Fransız gemilerinden daha büyük yararlılıklar göstermiştir. Mahmudiye Kalyonu isabetli atışlarıyla, Rus mevki ve tabyalarına büyük zayıat verdirmiş, bombardıman sırasında kendisi de hasar görmüş ve tamir için İstanbul'a dönmek durumunda kalmıştır.

Kırım Savaşı esnasında buhar gücüyle çalışan harp gemilerinin askerî harekâtındaki başarısını gören Osmanlı Hükümeti, donanmasında bulunan ahşap-yelkenli harp gemilerinden kabiliyetli olanlarına makine monte ederek bunları stimli (buharlı) hale dönüştürme programına başlamıştır. İşte bu faaliyetler içerisinde, donanma-yı hümâyûnda bir dönem Kaptan Paşa gemisi olarak kullanılmış Mahmudiye'ye de makine konularak buharlı hale dönüştürme gayretlerine girişilmiştir. Bu aşamada geminin iç ve dış bölümlerinin resimleri çizilmiş ve İngiltere'ye gemiye uygun makine yapımı için sipariş verilmiştir. Lâkin gemi, büyüklüğü ve hizmet süresi açısından makine takılmaya elverişli olmadığından bu karardan vazgeçilmiş ve Mahmudiye Kalyonu geri kalan ömrünü inşa edildiği şekliyle yelkenli olarak sürdürmüştür.

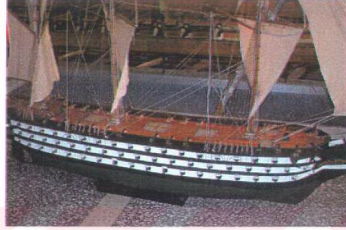
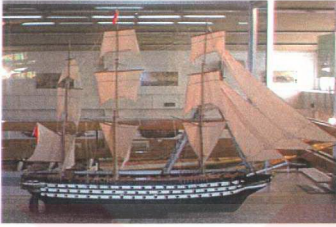
Bu başarısız girişimin ardından Mahmudiye, faal görevinden alınarak bir dönem Haliç'te kıçtankara bağlanarak merkez ve kışla gemisi olarak kullanılmıştır. 1874 yılında fesih kararının alınmasının ardından gemi, Tersane-i Âmire'de parçalanmış ve malzemesi müteahhitlere satılarak elde edilen parayla maaş ödemelerinde güçlük çeken dönemin hükümeti, Tersane çalışanları ve subaylarının maaşlarını ödemiştir.

Fesih kararı ve Tersane’de bozulmasından sonra bile, Mahmudiye uzun yıllar halkın hafızasından silinmemiştir. Sivastopol bombardımanındaki başarısının ardından halk tarafından kendisine “*Gazi*” ünvanı verilen Mahmudiye, deniz tarihimizin destanlaşan gemileri arasında yerini almıştır. Öyle ki Mahmudiye sevgisi; halk arasında söylenegelen efsanelere, menkıbelere ve halk sanatına da yansımıştır. Geminin hem döneminde hem de daha sonraları pek çok resmi yapılmıştır.

Deniz tarihimiz açısından böylesine önemli bir geminin sonu ne yazık ki şanına yakışır olmamıştır. 1805 yılında meşhur “*Trafalgar Savaşı*”na katılan Amiral Nelson’un sancak gemisi olan “*Victory Kalyonu*”nu İngilizler bugün dahi Porstmount Limanı’nda müze olarak kullanırlarken, ondan daha büyük ve heybetli olan Mahmudiye’yi biz maalesef muhafaza edememiştir. Sadece Mahmudiye değil, deniz tarihimizde en az onun kadar şanlı-şöhretli olan diğer gemilerimizin sonları da ondan pek farklı olmamıştır. Dünya deniz tarihinin strateji derslerinde örnek vak’alar olarak anlatılan “*Balkan Savaşları*” akın harekâtının kahraman gemisi “*Gazi Hamidiye Zırhlısı*” da sökülüp satılmıştır. Oysa aynı savaşa iştirak eden “*Averof*”u, Yunanlılar bugün müze haline getirmişlerdir. “*18 Mart 1915 Çanakkale Deniz Savaşı*”nın kazanılmasıyla Dünya siyasetine yeni bir yön veren en önemli âmillerin başında gelen “*Nusret Mayın Gemisi*” de satılmıştır. Yakın zamanlarda Tarsus Belediyesi Nusret’i satın alarak müze haline getirmiş ve böylece gecikmiş bir vefa borcu ödenmeye çalışılmıştır. Dünya deniz tarihinin Victory’den sonra en uzun ömürlü ikinci gemisi olan “*Yavuz Drednotu*” ise parçalanarak jilet yapılmıştır. Mahmudiye’den geriye kalan birkaç parça eşya ise, bugün İstanbul Deniz Müzesi’nde muhafaza edilmektedir.

## İSTANBUL DENİZ MÜZESİ ENVANTERİNDE YER ALAN MAHMUDİYE KALYONU'NA AİT OBJELER

### 1- Mahmudiye Kalyonu Tam Gemi Modeli



Mahmudiye Kalyonu'nun bu tam gemi modeli, geminin inşası ile birlikte yapılan Tersane-i Âmire Modelhanesi'ndeki aslına sadık kalınarak yapılmıştır. 1/33 ölçeğinde olan model 1999 yılında restore edilmiştir. Modelin;

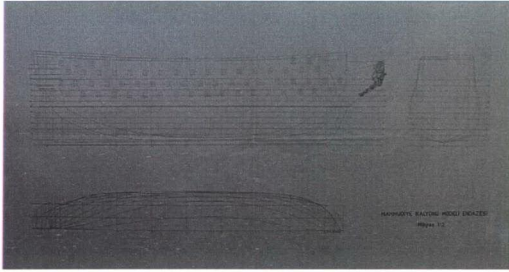
- Borda yüksekliği: 45 cm.
- Direk yüksekliği: 188 cm.
- Tam yüksekliği (ayaksız): 232 cm.
- Civadra çubuğu uzunluğu: 82 cm.
- Üst güverte uzunluğu: 214 cm.
- Üst güverte genişliği: 34 cm.dir.

### 2- Mahmudiye Kalyonu Yarım Gemi Modeli



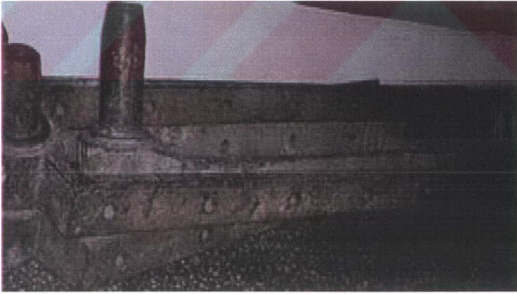
İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 1286 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan bu obje ahşaptan olup; 182×43×20 cm. ölçülerindedir. Gemi modelinin pruasında tanıtıcı olarak "aslan" baş figürü bulunmaktadır. Modelin üzerindeki boya ve vernik orijinal olup, model üstten aşağıya doğru; üç sıra halinde siyah kesik beyaz şerit, onun altında da siyah ince sarı şerit ve yeşil yağlı boya ile boyanmıştır. Sağlam olan modelin, 212×68 cm. ölçüsünde boyalı vernik sürülü kontrplak kaplı bir altlığı vardır.

### 3- Mahmudiye Kalyonu'nun Hesaplı Resmi



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 2442 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan bu obje; 8.9.1948 tarihinde Taşkızak havuz ve fabrikasında çizilen Mahmudiye Kalyonu'nun endazeli resmidir. Bu endazeli çizim çok yıpranmış olduğundan Ocak 1977 tarihinde bu çizimin bir kopyası yapılmıştır. Kalyon endazesinin baş bodoslamasında “*aslan*” baş tasviri vardır.

### 4- Dümen İğnecikleri



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 207 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan dümen iğnecikleri Tersane-i Âmire'de yapılmıştır. Mahmudiye Kalyonu'na ait pirinçten yapılmış dümen iğnecikleri üç adet olup;  $230 \times 12 \times 5$  ila 1,5 cm. ölçüsündedirler.

$205 \times 12 \times 5$  ila 1,5 cm.

$190 \times 12 \times 5$  ila 1,5 cm.

Yelpazeye bağlanmaları için birinde 14, diğer ikisinde ise 12'şer adet delik vardır. Üzerlerinde orijinal, gri yağlı boya sürülmüştür.

### 5- Lumbarağzı Kemereleri



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 233 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan lumbarağzı kemereleri Mahmudiye Kalyonu'na aittir.

### 6- Gomina Parçası



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 1399 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan gomina parçası; Eyüp İplikhanesi'nde yapılmış olup Mahmudiye Kalyonu'nda kullanılmıştır.

## 7- Bosa (Halat)



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 1400 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan bu halatlar üç adet olup; “*Fethiye*”, “*Şadiye*” ve “*Mahmudiye*” kalyonlarında kullanılmışlardır. Halatlar Tersane-i Âmire’de yapılmıştır.

## 8- Dürbün



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 253 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan bu dürbün Mahmudiye Kalyonu’nda kullanılmış objeler arasında olup malzemesi pirinç, deri ve mercekten ibarettir. 37×3×11 cm. ölçülerinde olan dürbünün açık şeklindeki tam uzunluğu 48,5 cm.dir. Dürbünün 31 cm.lik kısmı, deri kaplı olup koni biçimindedir. Uzaklık-netlik ayarı tüpü üzerinde “*Dolland-London*” yazısı vardır. Herhangi bir onarım görmemiş olan dürbün genel olarak sağlam vaziyette olup derisi sertleşmiş ve sıyrılmıştır. Ayrıca deri tutanağı da kopuktur.

### 9- Saat



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 992 numaralı demirbaşaya kayıtlı olan bu obje, Mahmudiye Kalyonu'nda kullanılmış olan bir duvar saatidir. Saat ahşap ve metalden yapılmış olup, dokusu sağlamdır. Yekpare ahşaptan, yüksek oyma kabartma ile yapılmış olan saatin alınlık kısmında sancaklar, güzler, tuğralar, miğferler ve kalkandan oluşan bir arma bulunur. Sancakların altından aşağıya doğru, miğferlerin üzerinden yukarıya doğru yapraklı dal kabartmaları çıkmaktadır. Kadranında bulunan "S" ve "F" harfleri saatin ileri ve geri tanımları için kullanılmıştır. Kurmalı ve pandüllü bir saatir.

### 10- Şamdan



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 417 numaralı demirbaşaya kayıtlı bulunan bu şamdanlar, altı adet olup Londra'da "J&A. Ridsdale Fabrikası"nda yapılmışlardır. Eski dönem harp gemilerinin cephaneliklerinde kullanılan bu şamdanlardan biri de Mahmudiye Kalyonu'nda kullanılmıştır. Tahta kaidesi üzeri bakır plakayla kaplanmış olan şamdanın gövdesi pirinç olup ağızdan kaideye bir kulpla bağlanan konveks aynalığı ise bakırdandır. Şamdanın boyu: 29 cm., çapı: 4 cm., kaide ebadı ise 29×29×5 cm.dir. Şamdanın dokusu sağlam olup bakır kısımlarında darptan dolayı deformasyonlar vardır.

### 11- Bakır Güğüm



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 413 numaralı demirbaşaya kayıtlı bulunan bu iki adet bakır güğümden biri kapaklı diğeri kapaksız olup 46×50 cm. ölçülerindedir. Tersane-i Âmire yapımı olan güğümler eski gemilerin yağ muhafazasına ait olup Mahmudiye Kalyonu'nda kullanılmışlardır.

Dövme bakırdan yapılan güğümler kulplu ve kapaklı olup üstüvane şeklindedirler. Herhangi bir onarım görmemiş olan güğümler siyah boyalı olup orijinal haldedirler.

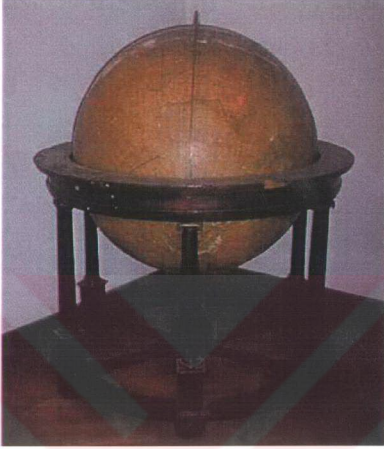
### 12- Tüfeklik



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 4605 numaralı demirbaşaya kayıtlı bulunan Mahmudiye Kalyonu'na ait bu tüfeklik; iki adet olup aslan figürlü ve ahşaptan mamüldür. Tüfekliğin her iki yanında yivli sütunlar yükselmektedir. Sütunların tepesine, oturmuş aslan figürleri yerleştirilmiştir. Bu sütunlar alt ve üstten hatıllarla birbirine bağlanmış olup, üzerlerinde tüfeklerin oturması için yivler vardır.

İki parçadan oluşan tüfekliğin ön kısmında 30 adet, arka kısmında ise 29 adet silahlık yeri oyduğu bulunmaktadır. Ön kısımda bulunan platform, arkadaki ana kısma sabit değildir. Tüfekliğin yüksekliği: 178.5 cm., uzunluğu: 335 cm., derinliği: 32 cm.dir.

### 13- Küre-i Mcesseme



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 883 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan bu kre; Kırım Savaşı'nda Mahmudiye Kalyonu Süvarisi Ateş Mehmet Paşa tarafından Sivastopol'da bir kilisenin kubbesinden indirilerek İstanbul'a getirilmiştir. Bakırdan imal edilmiş kürenin üstü altın yaldız ile süslü olup yaklaşık bir metre çapında cesim bir küredir. Kürenin hal-i hazırdaki durumu çatlak, kırık ve ezik şekildedir.

### 14- İsim Levhası



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 1340 numaralı demirbaşa kayıtlı olan Mahmudiye Kalyonu'na ait isim levhası 76×44 cm. lsnde olup Tersâne-i mire'de yapılmıştır. zerinde eski Türkçe olarak "Mahmudiye" yazısı vardır. Obe aa olup üzerindeki yazılar kabartmadır.

### 15- Levha “Ayet-i Celile”



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 487 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan bu iki adet levhadan biri “Mahmudiye”, diğeri ise “Kosova” kalyonunda kullanılmıştır. Levhalardaki hatlar, Kazasker İzzet Efendi tarafından yazılmıştır.

Üzerlerinde “*Ve inna cündena lehümü'l galibün*” (Saffat sûresi, 173. ayet) “*Şüphesiz ordularımız onları yenecektir*” ayeti yazılıdır. Levhalardaki hat yazısı cilt bezi üzerine altın yıldızlarla celi sülüs tarzında yazılmıştır. Levhaların dokuları sağlam olup biri mavi, diğeri siyah zemin üzerine yaldızlı ve çiçekle süslüdür.

### 16- Sancak (Sûre-i Fetih ve Zülfikârları)



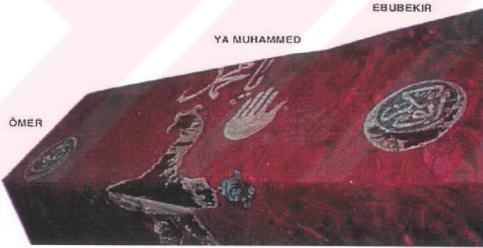
İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 684 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan bu sancak; Sultan Abdülmecit tarafından Kırım Savaşı'nda Mahmudiye Kalyonu'na çekilmek üzere Barbaros'un sancağının aslından istifade edilerek yaptırılmıştır. Sancak; 5,30×3,40 m. ebadındadır. Siklamen renkli kendinden bitkisel desenli ipekli kumaştan yapılmış sancağın uçkurluk kısmı yine kendinden bitkisel desenli yeşil renkli ipekli kumaştandır.

## BESMELE - FETİH SURESİ



Sancağın bir yüzünde; üstte “*besmele ile başlayan fetih sûresinin bir kısmı*” beyaz ipek kumaş ile applike edilmiş olup yine beyaz ipekli kumaştan çerçeve içerisindedir.

Çerçevenin iki yanında yeşil renkli birer “*lotus çiçeği*” vardır. İbarenin altında “*Ya Muhammed*” yazısı ile “*el motifi*” ve sancağı ortalayacak şekilde applike edilmiş “*zülfikârlı kılıç*” vardır.



Kılıcın iki yanında alta ve üstte “*dört halifenin*” isimleri vardır. Üstte sağda “*Ebubekir*”, solda “*Ömer*”; alta sağda “*Osman*”, solda “*Ali*” isimleri yeşil daireler üzerinde beyaz hilâl içerisinde beyaz kumaştan applike edilmiştir.



Kılıcın kabzasının her iki yanında ve namluların ucunda yeşil renkli "lotus formu" vardır. En altta ortaya doğru ise; "Mühr-i Süleyman-Hz. Davut'un yıldızı" applike edilmiştir.



FETİH SURESİNİN DEVAMI (ARKA TARAF)

Sancağın diğer yüzünde ise; üstte "fetih sûresinin devamı" aynı tipte çerçeve içinde yer alırken "Ya Muhammed" yazısı bu tarafta yoktur. Diğer detayları ise aynıdır.



Sancak oldukça kötü durumdadır. Aplikeler düşmüş, yerleri boş kalmıştır. Kumaş kırılanlaşmış ve toz halinde dökülmektedir.

### 17- Atlas Yorgan Yüzü



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 754 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan atlas üzerine sırma işlemeli bu yorgan yüzü; 200×170 cm. ebadındadır. Sultan II. Mahmut'un Mahmudiye Kalyonu'nda kaldığı gece kullanmış olduğu bu yorgan yüzünün atlas üzerine sırma işlemleri orijinal olup, sırmaları sağlam, atlası ise lime lime vaziyettir.

### 18- Sırma İşlemeli Havlu



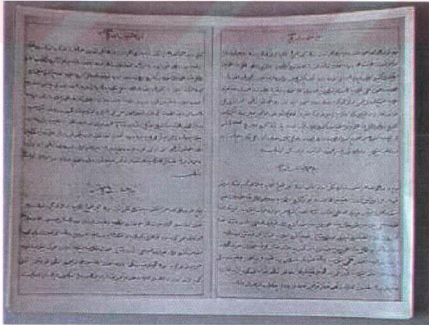
İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 755 numaralı demirbaşa kayıtlı olan Sultan II. Mahmut'un Mahmudiye Kalyonu'nda kaldığı gece kullandığı eşyalar arasında yer alan bu havlu, 143×62 cm. ölçüsündedir. Hal-i hazırındaki durumu iyi olan havlu ve üzerindeki sırma işlemler orijinaldir.

### 19- Lâhuri Şal



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 756 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan bu obje de Sultan II. Mahmut'un Mahmudiye Kalyonu'nda kaldığı gece kullandığı eşyalar arasındadır. 180×135 cm. ölçüsünde olan şalda yer yer yırtıklar bulunmaktadır. Hindistan'ın Lâhur şehrinde yapılan şal yünden dokunmuştur.

### 20- Mahmudiye Kalyonu Seyir Jurnalı



İstanbul Deniz Müzesi envanterinde 2441 numaralı demirbaşa kayıtlı bulunan bu defterde; 1255/1839 yılı ve 1256-57/1841 yılı olmak üzere Mahmudiye Kalyonu'na ait iki ayrı seyir jurnalı kaydı bulunmaktadır. 1839 yılına ait seyir jurnalı; Firarî Ahmet Fevzi Paşanın, Osmanlı donanmasını Mısır'a kaçırp Mısır valisi Mehmet Ali Paşaya teslim ettiği hadise sırasında tutulmuştur.

Defterin ilk sayfasının başlangıcında; “*Defter-i jurnal-i atik kalyon nâm-i Mahmudiye*” yazılıdır. Ayrıca yine ilk sayfada; “*Der-i aliyye'den kıyâm eylediğimiz tarihten vusûlümüze kadar endahat olunan topların mikdâr tarihinin kayıdır. 26 Rebiülevvel 1255 (9 Haziran 1839)*” ibaresi yazılıdır. Jurnal sonradan ciltlenmiş olup sayfalarının bazıları yıpranmış, başlangıç ve son sayfaları ise eksiktir.

Mehmet Ali Paşa hadisesini halletmek üzere II. Mahmut zamanında donanmayla beraber Mısır'a gönderilen Kaptan-ı derya Ahmet Fevzi Paşa, daha sonra Padişah II. Mahmut'un ölümünün ardından Şehzade Abdülmecit'in padişah ve hasmı Hüsvrev Paşanın sadrazam olduğunu öğrenmesiyle birlikte Osmanlı donanmasını İskenderiye'ye kaçırarak burada Mehmet Ali Paşaya teslim etmiştir. Donanmanın içerisindeki gemiler arasında Mahmudiye Kalyonu da bulunmaktaydı ve 1839 yılına ait jurnal kaydı bu hadise sırasında tutulmuştur. Defterdeki 1839 yılına ait jurnal kayıtları; 24 Rebiülevvel 1255 (7 Haziran 1839) Cuma günü başlayıp 11 Şevval 1255 (18 Aralık 1839) Salı günü donanma henüz İskenderiye'de iken son bulmaktadır. Yaklaşık 6 ay kadar süren kayıtlar gün be gün tutulmuştur.

Defterdeki ikinci jurnal kaydı ise; çok kısa bir süreyi kapsamakta olup kayıtlar eksiktir. 1256-57/1841 yılına ait olan bu kayıtlar; 17 Zilhicce 1256 (9 Şubat 1841) Salı günü başlayıp 6 Muharrem 1257 (28 Şubat 1841) Cumartesi günü sona ermektedir. Yaklaşık 20 günlük bir kaydın bulunduğu seyir jurnalinde, Mahmudiye Kalyonu o esnada Çanakkale-Lapseki önünde demirli bulunmaktadır.

Aşağıda bu defterden iki adet jurnal kaydı verilmiştir:

### 6 Ramazan 1255 / 13 Kasım 1839 Yevm-i Çehârşenbîh

“Yevm-i mezbûr ale's-sabah İskenderiye Limanı'nda lenger-endâz-ı ikamet üzere iken tulû'-ı âf-tâb ile kavâ'id-i bahriyye üzere hazret-i veliyyü'n-niam efendimiz sefinesine nazar olunarak dört tüfenk endâhtesiyle livâlar keşide olunup ba'dehû sefinenin güverte üzeri kalkan i'mâli olduğu Patrona-i hümâyûn sefinesinden keşide olunan kırmızı alâmetli işâret keşide olunup Suvâri Ömer Kapûdân gidüp nîm saat ârâmıyla vürûd-ı sefine idüp ve üç gün evvel sefinenin baş tarafından düşen çavuş bahirden çıkup defn olmak için taşraya gönderilmiş ve Asâkir-i muntazama-i şâhânenin noksan erzakları mahsûben vürûd-ı sefineye ahz-ı kumanya olup ahşâm gurûb-ı şems ile kavâ'id-i bahriyye üzere dört adet tüfenk endâhtesiyle livâlar aşağı ahz olunup ezân-ı Muhammediyye kırâat, namâzlar edâ, leyl-i mezbûrda sefinenin muhafazasına me'mûr kılınan nevbetçiler dikkat ve ihtimâm üzere vardiya cyleyüp bundan başka bir nesne vukûâtına dâir bir nesne zuhûr itmedüğünden kayd-ı jurnal olundu”.

### 1 Şevval 1255 / 8 Aralık 1839 Yevm-i Cumartesi

“Yevm-i mezbûr ale’s-sabah İskenderiye Limanı’nda lenger-endâz-ı üzere iken bayram namâzı kılınmak için taşraya zâbitân ile beher bölükten on beş nefer gidüp namâz edâdan sonra vürûd-ı sefine tulû’-ı şems ile kavâ'id-i bahriyye üzere dört tüfenk endâhtesiyle cümle sancaklar keşîde olunup bayram namâzı edâdan sonra Ser-asker sefinesine nazaran yirmi bir pâre top endâht eyleyüp Asâkir-i şâhânenin bayram pilavları i'tâ olunup tekrar taşraya filukalar ile bir mikdâr adam gönderip ba'de-z-zuhr Ser-asker sefinesine nazaran yirmi bir pâre top daha endâhte olunup ol vakitte cümle zâbitânlar bayramlaşmak için Ahmed Paşa Hazretlerine ve Riyale-i hümâyûn Osman Bey Hazretlerine ve Patrona-i hümâyûn Ahmed Bey Hazretlerine gidüp sefineye karîb geldikde Süvari Emin Bey emriyle Mustafa Bey Hazretlerine dahi gidüp vürûd-ı sefine eyleyüp gelmek üzere iken ba'de-l-asr yirmi bir pâre top dahi endâhte eyleyüp sefinenin mürettebâtından bulunan zâbitân ve neferât cümlesi Süvari Bey Hazretlerine bayramlaşmak için tabur eyleyüp cümlesi bayramlaşıp taşraya giden asker tekmilen vürûd-ı sefine eyleyüp gurûb-ı şems ile kavâ'id-i bahriyye üzere dört tüfenk endâhte kılınarak livalar aşağı ahz olunup ezân-ı Muhammediyye kırâat, namâzlar edâ, leyl-i mezbûrda sefinenin muhâfazasına me'mûr kılınan nevbetci ahşâmcı Abdurrahman Yüzbaşı duhûl-ı nevbet olup nevbet mahallerine tertîb ve tensîb olup nisfû'l-leylde nevbetci merkûmlar nevbetlerinden alınıp yerine Halil İbrahim Yüzbaşı duhûl eyleyüp sabaha kadar vardiya eyledikleri kayd-ı jurnal olundu”.

## MAHMUDIYE KALYONU ODASI



XIX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun ve dünyanın en büyük savaş gemisi olan deniz tarihimizin efsaneleşmiş üç ambarlı gemisi, Mahmudiye Kalyonu'na ait bazı eşyalar; İstanbul Deniz Müzesi dahilinde 1995 yılına kadar mevcut olan "Mahmudiye Kalyonu Odası"nda sergilenmekteydi. Ancak Müze bünyesinde yapılan yeni düzenlemeler çerçevesinde günümüzde bu oda kaldırılmış bulunmaktadır. Yukarıda bu odaya ait iki adet fotoğraf yer almaktadır.

Mahmudiye odasında; geminin yarım modeli, 1/2 ölçekli plân ve profil endazesi, geminin Haliç, Çanakkale Boğazı girişi ve İstanbul Limanı'ndaki görüşlerini gösteren tabloları, 1839 yılı gemi seyir jurnali, saati, şamdanı, kandiller için kullanılan yağ kabı, isim levhası, lumbar ağzı kemeresi, dümen iğnecikleri, bosası, gomina parçası, devrin padişahı II. Mahmut'un gemiyi ziyaretinde gemiye asılmak üzere hediye ettiği kendi portresi, yine Sultan Mahmut'un gemide kaldığı gece kullandığı atlas üzerine sırma işlemeli yorgan kılıfı, sırma işlemeli havlusu ve kullandığı lâhurî şalı, ayrıca gemiye asılmış olan Kazasker Mustafa İzzet Efendinin hattı olan levha ile geminin Kırım Savaşı'nda kaptanı olan Ateş Mehmet Beyin tablosu yer almaktadır.

İSTANBUL DENİZ MÜZESİ ENVANTERİNDE MAHMUDİYE KALYONU  
İLE İLGİLİ RESİMLER



**Db. No:** 2443

**Ressam:** İmzasız, XIX. yy.

**Konusu:** "Mahmudiye Kalyonu"

**Özelliği:** Kağıt üzerine sulu boya tekniğinde yapılmış olan bu eser devrinde yapılmış orijinal bir resimdir.

**Ebadı:** 50×40 cm.



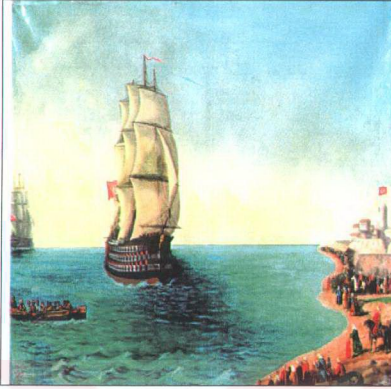
**Db. No:** 536

**Ressam:** İnşaiyeci Yakup Efendi, 1314/1898

**Konusu:** "Mahmudiye Kalyonu Kasımpaşa Ötünde"

**Özelliği:** Tuvall üzerine yağlı boya tekniğinde yapılmış olan bu eserde Mahmudiye Kalyonu Divanhane pişgahında lengerendaz halinde resmedilmiştir.

**Ebadı:** 50×75 cm.



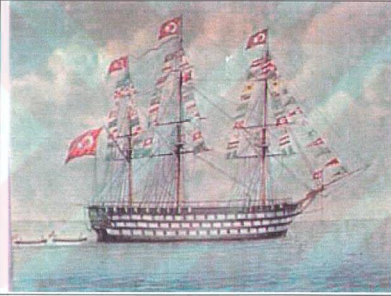
**Db. No:** 538

**Ressamı:** Mirliva Osman Nuri (Paşa), 1284/1868

**Konusu:** "Mahmudiye Kalyonu Çanakkale Önlerinde"

**Özelliği:** Tuval üzerine yağlı boya tekniğinde yapılmış olan bu eserde Mahmudiye Kalyonu, Akdeniz'den İstanbul'a dönerken Çanakkale önlerinde resmedilmiştir.

**Ebadı:** 80×108 cm.



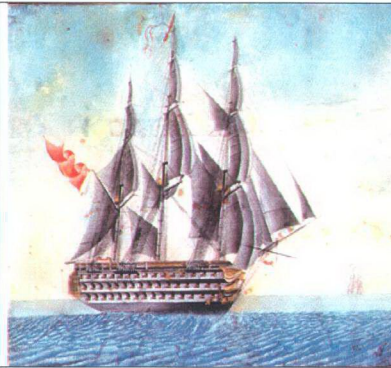
**Db. No:** 566

**Ressamı:** Ömer İbrahim, XIX. yy.

**Konusu:** "Alay Sancakları İle Donatılmış Mahmudiye Kalyonu"

**Özelliği:** Kağıt üzerine sulu boya tekniğinde yapılmış bu resim, orijinal bir eser olup devrinde yapılmıştır.

**Ebadı:** 40×60 cm.



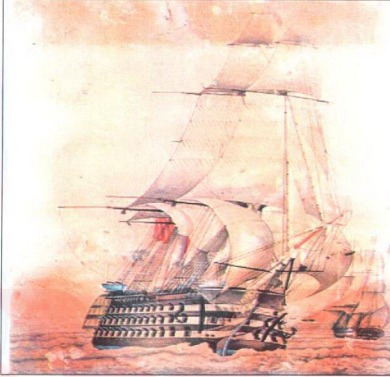
**Db. No:** 999

**Ressamı:** Ali Efendi (Sultanselimli)

**Konusu:** "Mahmudiye Kalyonu"

**Özelliği:** Kağıt üzerine sulu boya tekniğinde yapılmış olan bu eserde, minyatür etkileri görülmektedir.

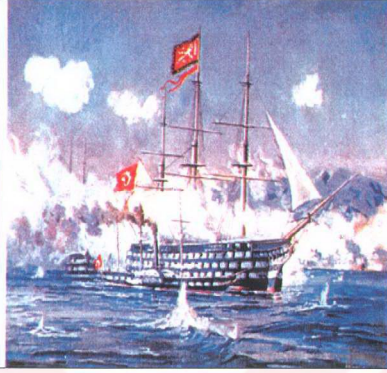
**Ebadı:** 38×54 cm.



**Db. No:** 576  
**Ressam:** Hüsnü Tengüz (Katip),  
 1327/1911  
**Konusu:** “Mahmudiye Kalyonu”  
**Özelliği:** Resim, kağıt üzerine  
 sulu boya tekniğinde yapılmıştır.  
**Ebadı:** 52×36 cm.



**Db. No:** 1003/B  
**Ressam:** Hüsnü Tengüz (Katip),  
 1946  
**Konusu:** “Sultan Abdülmecit’in  
 Donanmayı Teftişi Sırasında  
 Mahmudiye Kalyonu Önünden  
 Geçişi, 1839”  
**Özelliği:** Resim, kağıt üzerine  
 sulu boya tekniğinde yapılmıştır.  
**Ebadı:** 20×27 cm.



**Db. No:** 4304

**Ressamı:** Hüsni Tengüz (Katip)

**Konusu:**“Üç Ambarlı Mahmudiye Kalyonu”

**Özelliği:** Tuval üzerine yağlı boya tekniğinde yapılmış bu resimde Mahmudiye Kalyonu, Kırım Savaşı’nda Barbaros’un sancağının aynı olan sancağını çekmiş vaziyette bombardıman esnasında resmedilmiştir.

**Ebadı:** 31×42 cm.



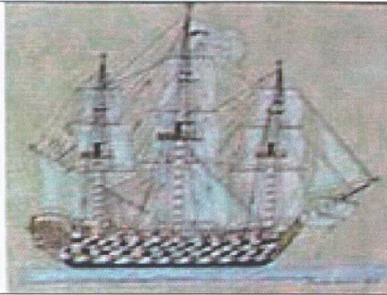
**Db. No:** 2025

**Ressamı:** J. Brindesi

**Konusu:**“XIX.yy.da Kasımpaşa Önünde Mahmudiye Kalyonu”

**Özelliği:** Kağıt üzerine renkli gravür tekniğinde yapılmış bir resimdir.

**Ebadı:** 26×39 cm.



**Db. No:** 2454

**Ressamı:** Mualla Şeren, 1945

**Konusu:**“Mahmudiye Kalyonu”

**Özelliği:** Minyatür tarzında yapılmış bir eserdir.

**Ebadı:** 17×17 cm.



**Db. No:** 1751

**Ressamı:** İmzasız, XIX. yy. sonu

**Konusu:** "II. Mahmut Dönemi Türk Donanması"

**Özelliği:** Tuval üzerine yağlı boya tekniğinde yapılmış olan bu resimde, II. Mahmut dönemindeki donanmanın bir kısmı resmedilmiştir.

**Ebadı:** 92×130 cm.



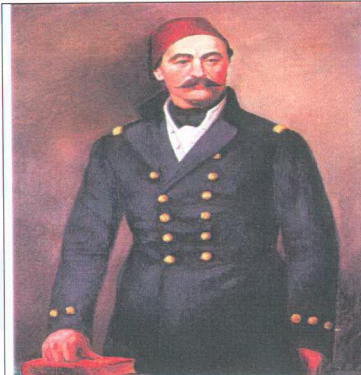
**Db. No:** 551

**Ressamı:** İmzasız

**Konusu:** "II. Mahmut'un Portresi"

**Özelliği:** Tuval üzerine yağlı boya tekniğinde yapılmış olan bu resim, II. Mahmut'un Mahmudiye Kalyonu'nu ziyaretinde gemiye hediye ettiği portresidir.

**Ebadı:** 73×60 cm.



**Db. No:** 1057

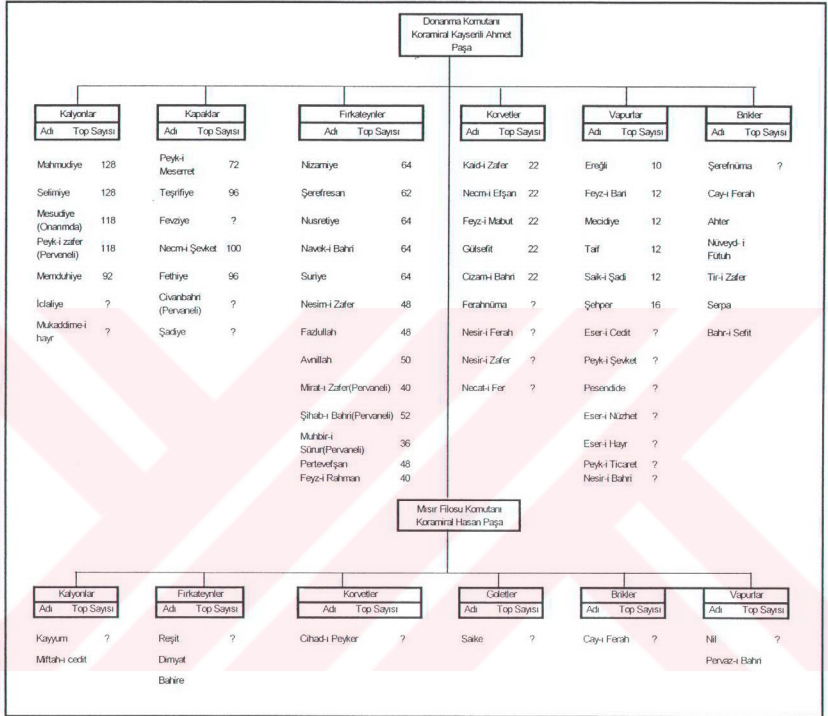
**Ressamı:** Şeref Akdik

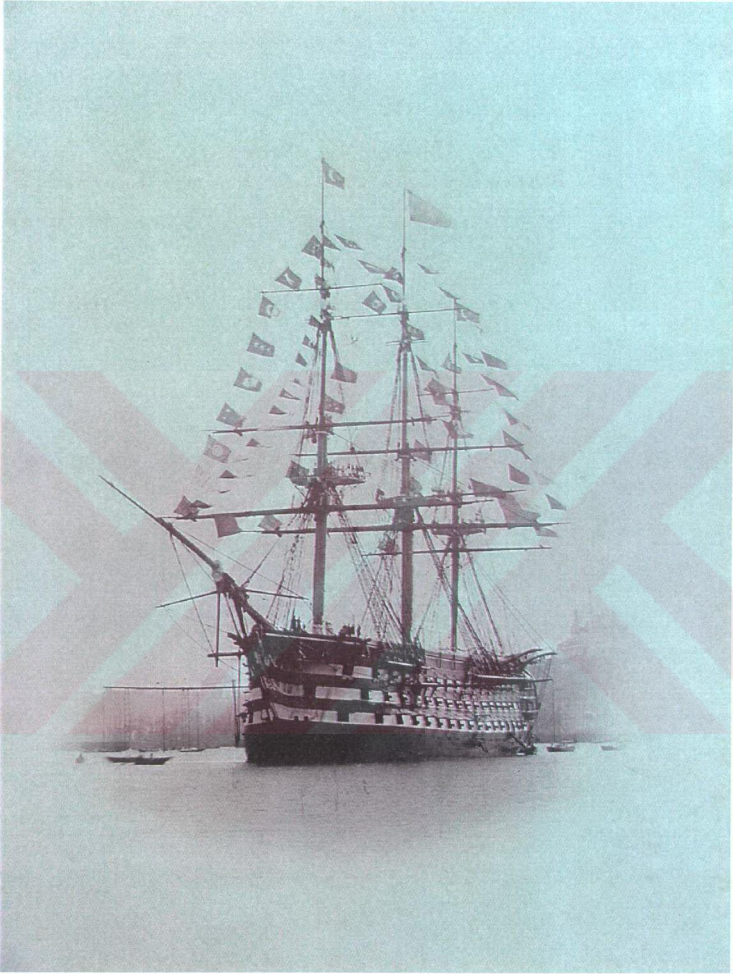
**Konusu:** "Ateş Mehmet Paşa"

**Özelliği:** Tuval üzerine yağlı boya tekniğinde yapılmış olan bu eser, Mahmudiye Kalyonu'nun Sivastopol Harbi sırasında kaptanı olan Ateş Mehmet Beyin resmidir.

**Ebadı:** 80×60 cm.

1853 - 1856 Osmanlı- Rus ve Kırım Savaşı  
Deniz Harekâtı  
TÜRK DONANIMASI VE MİSİR FİLOSU





**Üç Ambarlı Mahmudiye (II) Kalyonu'nun Fotoğrafl**

İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Kütüphanesi ve Dökümantasyon Daire Başkanlığı Nadir Eserler ve Müze Şube Müdürlüğü.







بیم جمعه بر یک ماه

بیم مزبور علی الصبح استدر ریاسته کز امتزاز اوزرک ایکه طوع اقباب ایلد قوا عجبکجا اوزرک عجبکجه سفینه نه نقل  
 دوزر تفتان اذفته قلدره دستجا قدر کتیب اولوب وکس کس ساها نه نان صبحر طامدی اعطا اولوب اولتیز ووضو وکمالی  
 ایلد هفتوزلایک راس بیورد قدره معبوده دینیم کتیب اوظافه قیرری عکلامه اشاره ۱۸۵۰ کتیه فی دیرمه نامه ۱۰۰  
 المدم کتیب ایللیک اولتلی بیساقینه سندر کتیب اوظافه اشاره ۱۸۵۰ سوازه قیوانه کیدر کیم سعه اعلیه ورو کتیه ایللیک  
 برعه دوزر بجه مورارین و اوبریلن توکده بوغاز وده فروجره و سعه القی صولان مجرب هفتوزلایک ایلد قیوانه اولتلی  
 کدره کتیب مجرب هفتوزلایک قایمه مذکور ورو ایللیک سب بر بجه سعه مفرار ارام ایللیک طغنه راه اولمشدر کتیب  
 ان اهرای ویدر بر اصفین لر نه سجا وکتور وک کتیب ایللیک وکیدر ایلک او طغنه کتیب اذفته سید کور سجا ایشلی  
 اذ و اقم قروانشس ایلد قدا عجبیه اوزرک دوزر تفتان اذفته قلدره دستجا قدر ایشلی اذ اولمشدر حدتیر ایل  
 بزور اصفیندن محافظت مقرر بوردیه قوتجیدر دقه و صبره اوزرک وارو ایلد هرک قیصورتلای اوتدرک

VESİKA-IV

Mahmudiye (II) Kalyonu'nun 1255/1839 yılı seyir jurnalı defterinden; Kaptan-ı derya Ahmet Fevzi Paşa (Firari) ile Mısır Valisi Mehmet Ali Paşanın İskenderiye'de gemiyi ziyaretleriyle ilgili 29 Cemaziyelâhîr 1255/7 Eylül 1839 tarihli bir jurnal kaydı. İstanbul Deniz Müzesi, Deniz İhtisas Kütüphanesi, El Yazmaları Dolabı, Âsar-ı Atika, Db. No:2441.

سیراستیڤیک دول تھقف قوماڤیلر برابر کایه ده بولخ قوماڤ قویڤک زور دحر اسامیلرین اسیل

### تھقف اسیل قوماڤیلر

۱	قالموڤه نیام محمودیه	.....	بورروسنه	داورد نیام ساقوڤه ساقوڤه
۱	قالموڤه نیام ششقیه	.....	بورروسنه	داورد نیام قه نغف
۱	داورد نیام کیمسور	.....	انگلز	داورد نیام باریکله ارفهنا قوماڤیلر
۴				

دوماڤک دکر طرفنه کله منزه کله بولخ داورد قوماڤیلرک اسامیلر

### نقلات

۱	داورد نیام کیمسور
۱	داورد نیام سیر
۱	داورد نیام باریک قوماڤیلر
۴	

اسامی سوارک ساقوڤه	اسامی سوارک اول	اسامی ساقوڤه ساقوڤه
قانا قوماڤیلرک و قوماڤیلرک	دبارک قوماڤیلرک کیمسور	قالموڤه نیام محمودیه
کیمسور نیام باریک	میر اولی اسامیلرک	قالموڤه نیام ششقیه
کیمسور قوماڤیلرک	میر اولی عتق باریک	داورد نیام کیمسور
کیمسور قوماڤیلرک	میر اولی اسامیلرک	ساقوڤه ساقوڤه
کیمسور اسامیلر قوماڤیلرک	قوماڤیلرک اولی اسامیلرک	داورد نیام کیمسور
کیمسور قوماڤیلرک	میر اولی قوماڤیلرک	قه نغف
میر اولی قوماڤیلرک	کیمسور اولی قوماڤیلرک	داورد نیام سیر
میر اولی قوماڤیلرک	کیمسور اولی قوماڤیلرک	داورد نیام باریک قوماڤیلرک

بیم

VESİKA-V

Mahmudiye (II) Kalyonu'nun Sivastopol Harbi'ne İştirakına dair.  
DMA., ŞUB., Df. No:20, Sf. No:176/A.







## KAYNAKLAR

### I- ARŞİV BELGELERİ\*

#### A- Başbakanlık Osmanlı Arşivi

- Hatt-ı Hümâyûn Evrakı
- İrade-Dahiliye Evrakı
- İrade-Hariciye Evrakı
- Cevdet-Bahriye Evrakı
- Sadaret-Âmedî Kalemî Evrakı
- Sadaret- Mektûbî Kalemî Nezaret ve Devair Evrakı
- Sadaret-Mektûbî Kalemî Mühimme Kalemî (Odası)Evrakı
- Sadaret Divân-ı Hümâyûn Mühimme Kalemî Evrakı
- Sadaret-Teşrifât Kalemî Evrakı
- Meclis-i Vükelâ Mazbataları

#### B- Deniz Müzesi Arşivi

- Şûra-yı Bahrî Evrakı
- Mektûbî Evrakı

#### C- T.C. Londra Büyükelçiliği Arşivi

- Dosya No:16
- Dosya No:19

---

\* Belge numaraları metin içerisinde verilmiştir.

## II- SÜRELİ YAYINLAR

### A- Ansiklopediler

- Şinasi ALTUNDAĞ, **Mehmet Ali Paşa**, İslam Ansiklopedisi, c.VII
- Cengiz ORHONLU, **Mezemorta Hüseyin Paşa**, İslam Ansiklopedisi, c.VIII
- **Ahmet Fevzi Paşa (Fıratı)**, Türk Ansiklopedisi, c.I
- **Ahmet Paşa (Kayserili)** Türk Ansiklopedisi, c.I
- Vehbi Ziya DÜMER, **Mahmudiye Kalyonu**, Türk Ansiklopedisi, c.23
- Celal Esat ARSEVEN, **Kadem**, Sanat Ansiklopedisi, c.II.

### B- Gazeteler

- ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y., (25 Ocak 1947), “**Tarihten Sahifeler**”, Akşam Gazetesi.
- ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y., (17 Temmuz 1948) “**Mahmudiye Kalyonu**”, Akşam Gazetesi.
- Ali Rıza Seyfi, (19 Ekim 1947) “**Tarihi ve Meşhur Harp Gemilerimizden Mahmudiye Kalyonu**”, Yeni Sabah Gazetesi.

### III- KİTAP, MAKALE VE DİĞER KAYNAKLAR

Ahmet Cevdet Paşa, (1953), **Tezâkir (1-12)**, Yay. Cavit Baysun, T.T.K.B., Ankara.

Ahmet Cevdet, (H.1309/M.1891-1892), **Tarih-i Cevdet**, Osmaniye Matbaası, İstanbul, c.I

Ahmet Lütfi, (H.1302/M.1884-1885), **Lütfi Tarihi**, Mahmut Bey Matbaası, İstanbul, c.VI.

AKTEPE, M. Münir (Yay.), (1988), **Vak'a-nüvis Ahmet Lütfi Efendi Tarihi**, T.T.K.B., Ankara.

Ali Haydar ALPAGUT-Fevzi KURTOĞLU, (1939), **Türklerin Deniz Harp San'atına Hizmeti**, Deniz Matbaası, İstanbul.

Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, (2000), **Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi**, İstanbul.

BESBELLİ, Saim, (1977), **1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı**, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Harp Tarihi Yayınları, Gnkur. Basımevi, Ankara.

BOSTAN, İdris, (1992), **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire**, T.T.K.B., Ankara.

BOYAR, Ali Sami, (H.1333/M.1917), **Bahriye Müzesi Kataloğu**, Bahriye Matbaası, İstanbul.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, (1982), **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, Deniz Basımevi, İstanbul, c. II.

DANIŐMEND, İsmail Hami, (1971), **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, Türkiye Yayınevi, İstanbul, c.V.

DEVELLİOĞLU, Ferit, (1993), **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, Kurtuluş Ofset Basımevi, Ankara.

GENCER, Ali İhsan, (2000), **Bahriyede Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, T.T.K.B., İstanbul.

GÜLER, A.Tevfik, (1935), "1853-1855 Türk-Rus ve Müttefiklerin Kırım Savaşı", **Askeri Mecmua**, İstanbul, S.97.

GÜLER, Nejat, (1988), **Dünden Bugüne Bahriyemiz**, Kastaş Yayınları, İstanbul.

GÜNGEN, Coşkun, (1995), **Türk Denizcilik Tarihi Bibliyografyası**, Dz.K.K.İğri Karargah Basımevi, Ankara.

GÜRÇAY, Lütfi, (1943), **Gemicî Dili**, Deniz Matbaası, İstanbul.

Henry&Renée KAHANE-Andreas TIETZE, (1988), **The Lingua Franca in the Levant**, ABC Basımevi, İstanbul.

KARAL, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, c.I.

KURTOĞLU, Fevzi, (1932), **Türklerin Deniz Muharebeleri**, Deniz Matbaası, İstanbul.

KURTOĞLU, Fevzi, (1939), **Türklerin Deniz Muharebeleri-Girit Harbi**, Deniz Matbaası, İstanbul, c.II.

KURTOĞLU, Fevzi, (1942), **1768-1774 Türk-Rus Harbi'nde Akdeniz Harekâtı ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa**, Deniz Matbaası, İstanbul.

Bernard LANGENSIEPEN–Ahmet GÜLERYÜZ, (2000), **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Çev. James Cooper- Renan Mengü, Denizler Kitabevi, İstanbul.

Mehmet Süreyya, (1996), **Sicill-i Osmanî**, Yay. Seyit Ali Kahraman, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, c.II.

NUTKİ, Süleyman, (H.1333/ M.1917), **Kamûs-ı Bahrî**, Bahriye Matbaası, İstanbul.

PAKALIN, Mehmet Zeki, (1993), **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, M.E.B., İstanbul, c.III.

POLAT, Muzaffer, (1989), **Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa**, Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı Basımevi, İstanbul.

Safvet, (1994), **Mezemorta Hüseyin Paşa**, Yay. Yavuz Senemoğlu, Dz.K.K.lığı Basımevi, İstanbul.

SLADE, Adolphus, (1943), **Türkiye ve Kırım Harbi**, Çev. Ali Rıza Seyfi, Askeri Matbaa, İstanbul.

SLADE, Adolphus, (1945), **Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması ile Yaptığı “KARADENİZ” Seferi**, Çev: Ali Rıza Seyfioğlu, Askeri Deniz Matbaası, İstanbul.

Şânîzâde Ataullah, (Hicri 1290/Miladi 1873), **Şânîzâde Tarihi**, c.II.

ŞEHSUVAROĞLU, Halûk Y., (1965), **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, Deniz Basımevi, İstanbul.

Şemseddin Samî, (1989), **Kâmûs-ı Türkî**, Enderun Kitabevi, İstanbul.

ŞİMŞİR, Bilal, (1976), **Ege Sorunu -Belgeler- I**, T.T.K.B., Ankara.

TALAT, Sait, (1 Ocak 1934), “Orta Zaman Denizciliği”, **Deniz Mecmuası-Tarih Kısmı Eki**, Deniz Matbaası, İstanbul, S.331.

TEZEL, Hayati, (1973), **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi**, Deniz Basımevi, İstanbul, c.I.

Trabzonlu Rızâi, (H. 1286/ M. 1869-1870), **Manzûme-i Sivastopol**.

UNAT, Faik Reşit, (1994), **Hicrî Tarihleri Milâdî Tarihe Çevirme Klavuzu** T.T.K.B., Ankara.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, (1988), **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, T.T.K.B., Ankara.

ÜLKÜTAŞIR, M. Şakir, (1947), **Sivastopol Harbi**, Varoğlu Yayınevi, İstanbul.

ZALOĞLU, Mustafa, (1998), **Gemici Dili**, Türk Deniz Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Yayınları, İstanbul.

## ÖZGEÇMİŞ

03. 11. 1975 tarihinde İskenderun'da doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini 1981-1992 yılları arasında İskenderun Demir Çelik İlk Okulu, Orta Okulu ve Lisesi'nde tamamladı. 1994 yılında Mimar Sinan Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde lisans öğrenimine başladı ve 1998 yılında öğrenimini tamamladı. 1998-2000 yılları arasında Yavuz Selim İlköğretim Okulu'nda vekil öğretmenlik yaptı. 04.12.2000 tarihinde Deniz Kuvvetleri'ne bağlı İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı'nda Tarih Uzmanı olarak göreve başladı. 2001 yılında Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ortaçağ Tarihi Programında yüksek lisans öğrenimine başladı. Halen İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı'nda çalışmaya devam etmektedir.