



Doç.Dr.**ALİ İHSAN GENCER**

Doç. Dr. Metin Meriçer
Beğefendiye
başarı dilediklerimle
4.11.1986

**TÜRK
DENİZCİLİK
TARİHİ
ARAŞTIRMALARI**

TÜRKİYE DENİZCİLER SENDİKASI

Eğitim Dizisi-2

Birinci Basım 1986

Bu dizide yayınlanan kitaplar, çalışma hayatıyla ilgili çeşitli konularda uzmanlıklarıyla tanınmış seçkin uygulamacı ve bilim adamlarımızın eserleridir. Yazarlarının imzasını taşıyan yayınlar Türkiye Denizciler Sendikası'nın veya Sendika Yöneticilerinin değil, kendi yazarlarının değerli görüşlerini yansıtır.

Bu yayınların telif hakları Türkiye Denizciler Sendikası'na aittir. Kaynak ve yazar belirtmek kaydıyla alıntı yapılabilir.

Yayınların tek tek veya topluca temini için başvuru adresi:

Türkiye Denizciler Sendikası Genel Başkanlığı
Rıhtım Cad. Denizciler Sok. 7
Tophane-İstanbul
Tel: 144 48 38

Baskı: KIRAL Matbaası 527 39 69
Dizgi ve ofset hazırlık: RENK Yapımevi 526 91 69

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ	7—10
ÖNSÖZ	11—12
I— DOĞU-AKDENİZ'DEKİ TÜRK KÖMÜR ANBARLARI	13—32
A— XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı İmparatorluğu ve Doğu-Akdeniz	13—19
B— Vapurlar İçin Kömür Sorunu ve Doğu-Akdeniz'deki Kömür Anbarları	19—32
II— XIX. YÜZYILIN İLK YARISINDA OSMANLI DENİZCİLİĞİ VE AMERİKA	33—47
A— XIX. Yüzyılın Başlarında Osmanlı Devleti'nin Denizlerdeki Durumu ve Navarin Olayı	33—36
B— Türk-Amerikan ilişkilerinin 1830 Anlaşması ile Resmî Hale Gelişi ve Eckworth'un Raporu	36—47
III— ÖZEL BAHRİYE MEKTEPLERİ HAKKINDA BİR GENELGE (1851)	48—53
IV— İSTANBUL TERSANESİ'NDE AÇILAN İLK TIB MEKTEBİ	54—70
V— SAKIZ ADASI'NDA AÇILAN ÖZEL BAHRİYE MEKTEBİ	71—85
VI— HARP GEMİLERİNE PAPAZ TAYİNİ MESELESİ	86—101
VII— BAHRİYE MECLİSİ'NİN KURULUŞU VE ÖNEMİ	102—113
A— Türklerde Meclis Fikrine Toplu Bir Bakış	102—105
B— Bahriye Meclisi'nin Kuruluşu ve Önemi	105—113
1— İlk Bahriye Meclisi'nin Kuruluşu ve Görevleri	105—108
2— Dâimî Bahriye Meclisi'nin Kuruluşu ve Görevleri	108—113
İNDEKS	115

SUNUŞ

Sendikamız, “Ticaret Denizciliği”mizin milli kaynaklara dönüşünün sevinci ve bu alandaki milli egemenliğimizin tes-cilinin gururu olan 1 Temmuz Denizcilik Bayramı’nın, sivil denizcilik kuruluşları tarafından kutlanmasına özlenen öne-min verilmesi bakımından öncülük etmek görevinin gerekli-liğini duymaktadır.

Ticaret Denizciliği alanında faaliyet gösteren kuruluşların, özellikle yaklaşık son yirmibeş yıldan bu yana 1 Temmuz De-nizcilik Bayramı’na giderek artan bir ilgisizlik içinde kaldık-larını üzümlere gözlemliyoruz.

Şanlı Deniz Kuvvetlerimizin güçlü himayesi ve katılımı an-cak “Ticaret Denizciliği” bayramının kutlanmasını renklen-dirmekte, yurt sathına duyurmaktadır.

Türk Ticaret Denizciliği -gelişmişlik düzeyi ne olursa olsun-kendi bayramına, varlığının temel taşı olan haklarına kavuş-ma mutluluğunun yıldönümlerine sahip çıkmalıdır.

En büyük kıyı kentimiz ve limanımız olan İstanbul’da yıl-lardır yapılan törenlere aksaksız katılmayı görev sayan deniz-ciler olarak, ticaret denizciliğimizin kuruluşlarının birinci de-recedeki temsilcilerine tören alanlarında ve kürsülerinde rast-lamak güçlüğünü çektik, bu kuruluşların etkinliklerde bulun-masının eksikliğini üzüntüsünü duyduk.

Son beş yıldır ise, Ticaret Denizciliği'nin en önemli unsuru, temel taşı olan gemiadamlarının tek temsilcisi olan Sendikamız dahi tören programlarından çıkartıldı.

Oysa ki, en büyük mahalli kutlamanın yapıldığı İstanbul ilimizin Barbaros Meydanı'ndaki törenlere katılanlar ve özellikle bu töreni izleyen aziz vatandaşlarımız ticaret denizciliğinin en gür ve gerçekçi sesinin Sendikamızca duyurulduğunu bilirler ve hatırlarlar.

Biz Sendikamıza reva görülen işlemde asla üzgün değiliz. Bu işlem zamanın rüzgarlarına göre yelken kullanan sıradan bir işgüzârın eseri de olabilir. Nitekim 1985 Temmuz'unda yaptığımız şikâyet İstanbul'un değerli Valisi Nevzat Ayaz tarafından dikkate alınarak şifahi emirle düzeltilmiştir.

Ancak bilinmelidir ki, Türk Ticaret Denizciliği'nin en ağır yükü Türk deniz emekçilerinin, cefakâr gemiadamlarının omuzlarındadır ve bizler acı bir gerçekte olsa biliyoruz ki, Türk Denizciliği uzun yıllardır her alanda ihmâl edilmişliğin kaderini yaşamaktadır.

Bu kadarı değiştirme görevi de yine bizlere düşmektedir.

İnanıyoruz ki, tarih şuuru olmayan önderler, kuruluşlar milletlerini başarıya götüremezler.

Tarihine, mazisine, kültürünün köklerine sahip çıkmayan, gelişmesini kendi öz değerlerine dayandırarak çağdaşlığı sağlamaktan uzak kalan, geçmişin başarılarından-başarısızlıklarından faydalı sonuçları çıkartıp, günümüze devşiremeyen, yaşanan gün gerçeklerinin ve geleceğin getireceklerinin, tarihin akışı içinde geçmişle bağlantısını sağlıklı biçimde kurup, değerlendiremeyen milletlerin de başarıya ulaşması mümkün değildir.

Türk milletinin denizcilik alanında şanlı ve her Türk ferdi'nin göğsünü iftiharla kabartacak bir mazisi, tarihi vardır.

Ancak, Osmanlı-Türk Devleti'nin gerilemeye ve çöküşe doğ-

ru sürüklendiği tarih kesitlerinin denizlerdeki hakîmiyet ve çıkarlarımızın ihmâl edildiği tarihler ve olaylarla kesişmesi bir tesadüf olarak görülmemelidir.

Sanayi devriminin gerisinde kalışımız ve kapütülâsyonlar yanında denizlerdeki ve ticaret yollarındaki hakimiyetimizin zayıflatılması, gerileme ve çöküşün önemle incelenecek safhalarıdır.

Türkiye Denizciler Sendikası olarak şanlı mazimizin, geleneklerimizin, kültürümüzün, milli değerlerimizin sahibiyiz. Onun içindir ki, Türk milletinin varlığı ve geleceği için sözü-müzü hiç sakınmadan her yerde söylemeyi, milli çıkarlarımızı tarih şuuruna sahip olarak her şart altında savunmayı vazgeçilmez görev sayarız.

Bu görev anlayışımızdan Türk denizcilerini hiçbir uygulamaya ve günümüze kadar sürdürülen olumsuz yaklaşımlar döndürememiştir ve döndüremeyecektir.

İşimizin de, işkolumuzun da, denizciliğimizin de sahibi tarih şuuruyla ve milli şuurla dolu biz Türk denizcileri, deniz emekçileriyiz.

Milli bağımsızlığımızın ekonomik bağımsızlıkla pekiştirilmesinin, denizcilik alanındaki ilk temel taşı olan "Kabotaj hakkı"nın büyük Atatürk'ün önderliğinde sağlanışının 60 . yıldönümünde yapılacak kutlamalara, Ticaret Denizciliği'nin emek gücünün kuruluşu olarak bu alandaki ilgisizlik ve durgunluğu giderecek katkılarda bulunmayı görev sayıyoruz.

Bu anlayış ve yaklaşımımızın küçük bir işaret olarak İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Öğretim Üyesi değerli araştırmacı Doç. Dr. Ali İhsan Gencer'in konuları sınırlı dı olsa denizcilikle ilgili bilimsel araştırmalarından birkaç örneği bir araya getirerek topluca yayınlamaktan, denizcilerimizin ve milletimizin yararlanmasına sunmaktan mutluluk duyuyoruz.

Sendikamızın bu yayınının Türk denizcilik tarihi üzerinde

yeniden araştırmalar, çalışmalar yapılması yönünde özendirici bir işlev yapmasını yürekten dileriz.

Bu alışmaları maddi ve manevi açıdan desteksiz bırakma kararımızı da yapılacak araştırmaları bir “ödüllendirme düzenlemesi” çerçevesinde değerlendirmek suretiyle her yılın 1 Temmuz’unda gerçekleştireceğiz.

Değerli araştırmalarını 1986 yılının 1 Temmuz’unda topluca yayınlamak imkânını Sendikamıza veren Doç. Dr. Ali İhsan Gencer’e teşekkürlerimizi sunuyorum.

Mazimizle övünmenin ancak halde ve istikbâlde başarımızla mümkün olabileceğini unutmaksızın, Sendikamızın bu girişiminin tüm Ticaret Denizciliği kuruluşlarınca paylaşılıp geliştirilmesini diliyorum.

*Emin Kul
Türkiye Denizciler Sendikası
Genel Başkanı*

ÖNSÖZ

Anadolu’nun kesin olarak 1071 Malazgirt Zaferi’nden sonra Türk Yurdu olmasıyla başlayan Türk denizcilik an’anesi, zamanla gelerek XVI. yüzyılda doruk noktasına erişmiş ve Türkler’in, tarihin en güçlü ve uzun ömürlü deniz imparatorluğu kurmalarına âmil olmuştur.

Üç kıtaya yayılan bu imparatorluğun toprakları, Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Hind Okyanusu gibi denizlerle birbirine bağlanmıştır. İşte böylesine denizlerle bağlantılı bir imparatorluğun denize yönelik politika takip etmesi pek tabiidir. Nitekim de öyle olmuştur.

Türklerin denizlerdeki bu üstünlüğü sadece silah gücüne dayanmamış, aynı zamanda, denizcilik ilmi ve deniz ticaretiyle beraberce gelişme göstererek, İmparatorluk Türkiye’si’ni gerek siyasi ve gerekse ekonomik alanlarda, diğer dünya devletlerinden çok üstün bir seviyeye ulaştırmıştır. Özellikle denizcilik ilminde Pirî Reis ve Seydi Ali Reis gibi büyük coğrafya âlimleri, bugün dahi ilim âlemini hayrete düşüren eserler meydana getirmişlerdir. Türk ekonomisi ise, Batılı bilim adamlarının da belirttikleri gibi, tam anlamı ile “Dünya Ekonomisi” derecesine yükselmiştir.

Bu muazzam deniz imparatorluğunun denizcilik tarihi ile ilgili eserler pek mahduddur. İmparatorluğun ilk dönemleriyle ilgili bazı eserlerin olması yanında, son dönemlerle ilgili herhangi bir eser mevcut değildir.

Tarihimizdeki bu boşluğu doldurmak gayesi ile 1970 senesinde

akademik seviyede çalışmalara başladık. Çalışmalarımızı daha ziyade arşiv belgeleri üzerinde yoğunlaştırdık. Tamamen bâkir bir saha üzerindeki bu araştırmalarımız esnasında, deniz tarihimizin önemli noktalarını açıklayacak bir takım yeni bilgileri, daha sonra değerlendirmek üzere, sistemli bir şekilde tasnife tâbi tuttuk. Nihayet 1976 senesinde çalışmalarımızı bitirdikten sonra, daha evvel tespit ettiğimiz bu malzemeyi peyderpey değerlendirerek makaleler halinde neşrettik. İşte elimizdeki bu eser böyle bir araştırmanın mahsûlü olup, deniz tarihimizin bazı noktalarını açıklığa kavuşturmaktadır.

Çeşitli ilmi dergilerde, muhtelif tarihlerde, dağınık bir şekilde neşredilen bu araştırmalarımızı tek bir eser halinde toplayıp neşredilmesini teklif eden Türkiye Denizciler Sendikası'na burada teşekkür etmeyi hem kendim, hem de ilim adına bir borç bilirim. Sendika'nın bu himmetli davranışı sayesinde, Türk Denizcilik Tarihi üzerinde araştırma yapacak olanlara büyük bir kolaylık sağlandığı şüphesizdir.

Araştırmalarımızı kronolojik bir tasnife tâbi tuttuk. Yalnız, "Doğu-Akdeniz'deki Türk Kömür Anbarları" başlığını taşıyan araştırmamızın Türkçesini ilk defa burada yayınladığımızdan, bu çalışmayı başa almayı daha yerinde bulduk.

Yayımı kısa sayılabilecek bir zamanda gerçekleşen araştırmalarımızın, denizcilik tarihimize gönül verenlerin sayısını arttıracak ve bu sahada daha çok araştırmacının yetişmesine vesile olacağını ümit etmekteyiz.

Basım sırasında yapmış oldukları yardımları ile eserin zamanında yetişmesini sağlayan emeği geçenler ile genç meslektaşlarım Araştırma Görevlileri Mahir Aydın ve Nedim İpek'e ayrıca teşekkür ederim.

Ali İhsan Gencer

İstanbul 1986

I

DOĞU—AKDENİZ'DEKİ TÜRK KÖMÜR ANBARLARI*

A—XIX. YÜZYILIN İLK YARISINDA OSMANLI İMPARATORLUĞU VE DOĞU—AKDENİZ

1774-1827 yılları arasında, Karadeniz'in kuzeyinde ve Balkanlarda bir takım arazi ve nüfus kayıplarına uğramış olan Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu-Akdeniz'deki durumu henüz tam manası ile sarsılmamıştı. 1798-1802 yıllarını kapsayan Fransa'nın bir netice alamadığı, "Mısır Seferi" istisna edilecek olursa, elli üç senelik bu devir esnasında Osmanlı Devleti, Akdeniz'de yalnız kalmış ve başka bir tehlike ile de pek karşılaşmamıştı. Bu arada Akdeniz'de pek çok adalar ile bu denizin sahillerinin üçte ikisine sahip bir durumda idi.¹

III. Selim dönemi (1789-1807)'nde ciddi bir şekilde başlayan ter-

* Revue de L'occeident Musulman et de La Méditerranée, Tome 39-Les Ottomans en Méditerranée, Aix-en-Drovince, France 1985'de yayınlanmıştır.

1. Ali İhsan Gencer, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciliği ve Amerika", Fındıkoğlu Armağanı, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, İstanbul 1977, s.359

sâne ve donanmayı islâh etme gayretleri oldukça muvaffak olmuş, o ana kadar çalıştırılmayan bazı tersâne ve gemi tezgahları faal hâle getirilmiş, başta İstanbul Tersânesi olmak üzere Anadolu'nun muhtelif sahil şehirlerine dağılmış gemi tezgahlarında Türk ve Fransız gemi yapım mühendislerinin gayretleri ile o devir için önemli sayılabilecek bir deniz gücü meydana getirilmiştir. Ayrıca çıkartılan "Kanunnâmeler" ile de deniz teşkilatına yeni bir yön verilmeğe çalışılmıştır.²

III. Selim döneminde başlanılan ve geliştirilen, II. Mahmut dönemi (1808-1839)'nde iç ve dış olaylardan fırsat bulundukça devam ettirilen Türk deniz gücünü islâh etme gayretleri semeresini vermiş ve neticede Osmanlı Devleti'ni, İngiltere ve Fransa Devletlerinin yanında, hatırı sayılır bir deniz devleti haline getirmiştir. Fakat bu durum İngiltere'nin pek hoşuna gitmiyordu. Zira kuvvetli bir Türk deniz gücü, Doğu-Akdeniz'de, İngiltere'nin menfaatlerini baltalayacağı âşikardı. Fransa ise daha "Mısır Seferi"nde, Türk, İngiliz ve Rus işbirliği neticesinde Doğu-Akdeniz'den uzaklaştırılmıştı. Fakat Fransız tüccarının Doğu-Akdeniz'de bıraktığı boşluğu Rum tüccarlar doldurmuş ve bu durum Rum ticaret filosunu gittikçe kuvvetlendirerek 1821 senesinde çıkan "Rum İsyanı"nda Rumlar Osmanlı Devleti'nin karşısına silahlı bir korsan filosu ile çıkmışlardır.

Osmanlı Devleti'ni on seneye yakın bir zaman meşgul eden bu isyan, büyük fedakarlıklarla meydana getirilen Türk deniz gücünün 20 Ekim 1827 tarihinde, İngiliz, Fransız ve Rus filolarının müsterek hareketleri sonucunda Navarin'de ani bir baskınla yakılması na da sebep oldu. Esasında bu isyan tamamen bir deniz sorundur. Zira o ana kadar bir Türk gölü olan Ege Denizi, bundan böyle, müstakil Yunan Devleti'nin kurulması ile, iki devletin ortak denizi haline getiriliyordu. Nitekim yeni Yunanistan'ın haritası denizde çizilmiş ve Yunanistan bir deniz devleti olarak doğmuştur. Yunanistan yaratılırken, Türk deniz gücü Navarin'de yok edilmiştir.

Türk Deniz Tarihi'nde önemli bir yeri olan Navarin faciası, bir deniz savaşı değildi. Tam anlamı ile bir baskındı. Türk donanması burada yok edilmekle, Rusya'nın İstanbul'a ve Akdeniz'e doğru

sarkmasını önleyecek en etkili güç ortadan kalkmış oluyordu. Bir Türk-Rus Harbi'nde Ruslar, Boğazlara, Akdeniz'e inebilirler ve bölgedeki "güçler dengesini" Avrupa, özellikle İngiltere aleyhine bozabilirlerdi. Nitekim, 1828-1829 Türk-Rus Harbi İngiltere'yi oldukça kaygılandıran bir savaş olmuştu. Ayrıca Doğu-Akdeniz'de bundan böyle, Fransız donanmasına karşı çıkacak bir deniz gücü kalmadığından, İngiltere, Navarin olayından Fransızların da kazançlı çıkabileceklerini düşündü. Nitekim Fransa, bu boşluktan faydalanarak Navarin olayından üç sene sonra Cezayir'i işgal ederek İngiltere'yi endişesinde haklı çıkartmıştı. Böylece İngiltere "siyasî hatalarını" iş isten geçtikten sonra anlamış bulunuyordu. Fakat ne var ki, Navarin olayından sonra Avrupa haritasına yeni bir devlet kazandırılmış oluyordu.

Birbirlerine denizlerle bağlı üç kıta üzerine yayılmış olan Osmanlı İmparatorluğu, Navarin olayından sonra birdenbire "donanmasız bir deniz imparatorluğu" haline düşmüştür. Ayrıca Navarin, en güzel Türk Harp gemilerini ve seçkin Türk denizcilerini de alıp götürmüştür.

Navarin olayı yelkenli donanmaların son büyük savaşı olmuştur. Bu sıralarda gerek İngiltere ve gerekse Fransa buhar makinelerini geliştirerek gemilere tatbik etmeğe başlamışlar ve filolarını buhar gemileri ile takviye ederek gemicilikte "buhar çağını" açmışlardı. Osmanlı Devleti ilk buharlı gemiyi 1827 senesinde İngiltere'den satın alarak gemicilikteki buhar çağına Avrupa'dan dokuz sene sonra başlamış oldu. Zira İngiltere deniz aşırı yolculuk yapabilen ilk buharlı gemiyi 1818'de geliştirmişti. Sür'at ismi verilen ilk buharlı Türk gemisinden sonra ikinci buharlı gemi yine İngiltere'den iki sene sonra yani 1829'da satın alınmıştır. Diğer taraftan, 1830 senesinde Türk-Amerikan münasebetlerinin resmî bir hale gelmesinden sonra, Amerikan gemi yapım teknolojisinden faydalanma yoluna gidilerek, 1831-1839 seneleri arasında Türk tersânelerinde Amerikalı mühendisler tarafından buharlı gemiler yapımına başlanmıştır.³

3 Kasım 1839'da Tanzimât Fermanı'nın ilânı ile öteden beri yapılagelen reform hareketlerinin daha bir şuur bulması, denizcilik alanında da kendini hissettirmiştir. Nitekim, bu dönemde 1840'da geçici olarak, 1845'te de dâimi olarak kurulan Bahriye Meclisi, ter-

2. Fazla bilgi için bakınız, Ali İhsan Gencer, "Bahriyede Yapılan Islâhat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu", İstanbul 1985.

3. Ali İhsan Gencer, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı..." s. 363

sâne ve donanma işlerinde yapılacak reformları yürüten önemli bir müessesese olarak dikkati çekmektedir.

Tanzimât döneminde, Türk deniz gücü Kalyon, Korvet, Fırkateyn, Navi, Brik, Uskuna, Kotra ve Mistika türünden gemilerden oluşuyordu. Bütün bu gemiler yelken devrinin son numuneleridir. Yukarıda da belirttiğimiz gibi 1827'de Türk deniz gücüne katılan vapurlar, artık Tanzimât ile beraber yavaş yavaş yelkenli gemilerin yerini almağa başlamışlardır. Esasında böyle bir teknik vasıtasının Türk deniz gücü için önemi büyüktü. Bundan dolayı Tanzimât Fermanı döneminde bu tip gemilere fazla ehemmiyet verilerek daha da çoğaltılması cihetine gidilmiştir. Nitekim kısa bir sürede vapurların sayısı ondokuza yükselmiştir. Fakat bu gemilerin makinaları ve hattâ ilk zamanlar çarkçı ve makinistleri dışardan bilhassa İngiltere'den gelmekte idiler. Bu durum ise, Devlet'e ve dolayısıyla Tersâne Hazinesi'ne oldukça pahalıya mal oluyordu.

Türk denizcilik tarihinde yeni bir devrin yani makine devrinin başlamasına sebep olan zamanın vapurları şunlardı: 271 mevcutlu Mecidiye ve Taif, 159 mevcutlu Eser-i Cedid, 83 mevcutlu Tair-i Bahri, Vasıta-i Ticaret, Feyz-i Bânri, 63 mevcutlu Mesir-i Bahri, Ereğli, Hümâyiş-i Ticaret, Medâr-ı Ticaret, 60 mevcutlu Eser-i Hayr, 41 mevcutlu Vasıta-i Ticaret, Eser-i Nüzhet, 44 mevcutlu Peyk-i Şevket, 26 mevcutlu Peyk-i Ticaret, Pesendide, 20 mevcutlu Eser-i Ticaret, Hümâpervaz ve Girit.⁴

Bu vapurlardan Medâr-ı Ticaret İngiltere'den gelmek üzere olup, Peyk-i Şevket Ada Postasında, Peyk-i Ticaret Selânik Limanı'nda, Pesendide Girit'te, Hümâpervaz Boğaziçi Postası'nda görevli idiler.⁵

Vapurların mevcut personel sayısına bakılacak olursa, küçük çapta gemiler olduğu görülür. Zaten bu gemiler daha ziyade deniz ticareti ve posta işlerinde, asker ve eşya nakli gibi hizmetlerde kullanılırlardı.

Tersâne-i Amire tarafından ticaret maksadıyla önceleri İzmir, Trabzon ve diğer bazı mahallere vapur seferleri konulmuştu. Bu mahallere çalışan ticaret gemileri her ay elde ettikleri geliri ve sarf et-

4. Başbakanlık Arşivi (Bşb. Arş.), *İrade(i), Dahiliye (dh)*, No: 10.718

5. Aynı vesika

tikleri parayı hesap edip, Tersâne-i Amire Nâzırı'na bildirmek zorunda idiler. Böylece elde edilen gelir, Tersâne-i Amire Hazinesine teslim edilirdi. Fakat bütün bu buharlı gemiler uzak olmayan mahallere gidip gelmekte, deniz aşırı bir ticarete henüz yönelmemişlerdi. Diğer taraftan İngiliz makinistlerinin yardımı olmadan hiçbir buharlı geminin Akdeniz ve Karadeniz'e çıkması mümkün olamıyordu.⁶ Zaten ilk dönemlerde vapurların idaresi Ford isminde bir İngiliz'e verilmişti.⁷

Vapurlar genellikle Türk tersânelerinde inşa edilirdiler. Makinaları ise, daha önce de belirtildiği gibi İngiltere'den satın alınmaktaydı. Satın alma işlemleri Ermeni sarraf ve acenteleri vasıtasıyla yürütülüyordu. Fakat satın alma sırasında bazı yolsuzlukların yapıldığı da olurdu. Şöyle ki, acenteler gemi makinalarını kendi bildikleri gibi satın alırlar ve her defasında bu işten büyük komisyonlar elde ederlerdi. Fakat satın alınan makinaların bir kısmı istenilen güçte olmaz, tekneye küçük gelirdi. Böyle bir durum karşısında ise, yeniden gemi makinası satın alma yoluna gidilir ve yine Ermeni acentelerine büyük komisyonlar ödenmek zorunda kalınırdı.⁸ Bu durumun farkına varılması üzerine, harekete geçen Bâb-ı Âli bundan böyle "İrade-i Seniye" çıkmadan rastgele gemi makinaları alınmasının mümkün olamayacağını bildirmiştir.⁹ (27 Eylül 1845)

Bütün bunlara rağmen, buharlı gemiler gittikçe çoğalıyor ve bu çoğalma vapurların sevk ve idaresinin müstakil bir "idare" tarafından yürütülmesi zarureti doğuruyordu. Nihayet, resmî kumpanya yolunda ilk adım 1844 senesinde Tersâne-i Amire tarafından atılmış ve hemen akabinde "Fevâid-i Osmaniye" kumpanyası kurularak, vapurların Marmara, Ege ve Karadeniz seferlerini daha iyi ve düzenli yapmaları sağlanmıştı. Bundan birkaç sene sonra ise, ilk özel kumpanya olan "Şirket-i Hayriye" kurulmuştur.¹⁰

Devlet deniz ticaret filosofunun çekirdeğini teşkil eden "Fevâid-i Osmaniye" kumpanyası kısa bir süre sonra bir Fransız acentesinin

6. Charles Mac Farlane, *Kismet, or, The Doom of Turkey*, London 1853, s.70

7. Aynı eser, aynı yer.

8. Aynı eser, s.72—74

9. Bşb.Arş., *Mesâil-i Mühimme Tasnifi*, No: 355

10. Ali Fahri, "*Osmanlı Ticaret-i Bahriyesi*", Mecmua-i Seneviyye-i Bahriye, sene I, İstanbul, 1331, s.145.

yaptığı müraacat üzerine ecnebilerin eline geçmiş ve bu durum yeni yeni gelişmekte olan Türk deniz ticaretine büyük bir darbe olmuştur. Zaten bu sıralarda Türk denizlerinde bazı ecnebi kumpanyaları kabotaj ve kapitülasyon haklarından faydalanarak faaliyet göstermekteydiler. Bu kumpanyalar, Avusturya, Fransa, Rusya ve İngiltere kumpanyaları idi. Daha sonra bunlara Belçika, Yunan ve Mısır kumpanyaları da katılmıştır.

1864 senesine gelindiğinde Türk karasularında faaliyet gösteren önemli kumpanyaları şöyle sıralayabiliriz:

De Lloyd autrichien,

De la Compagnie française des services maritimes des messageries imperiales

De la Compagnie russe de commerce et de navigation d'Odessa,

De la Compagnie belge d'Anvers,

De la Compagnie grecque,

des services égyptiens,¹¹

Daha sonra, Fevâid-i Osmaniye kumpanyasının Fransız olan müdürünün yerine tekrar bir Türk müdür getirilmiş ve böylece Boğaz-ı içi'ne bundan böyle Türk kumpanyasının vapurlarından başka bir kumpanya işleyemez olmuştur. Abdülaziz Osmanlı tahtına geçince (1861) şirketin adı "İdâre-i Aziziye" olarak değiştirildi. 1874 senesine gelindiğinde kumpanya daha da gelişmiş Girit ve Trablusgarp gibi uzak Osmanlı limanlarına muntazam seferler yapılmaya başlanmıştır. 1875'te şirketin adı bu defa "İdâre-i Mahsusa" olmuştur.¹²

Gerek Türk ve gerekse yabancı kumpanya ve posta vapurları Marmara, Doğu-Akdeniz ve Karadeniz'den oldukça önemli bir deniz trafiği oluşturuyorlardı. Özellikle yabancı kumpanyalar Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa limanları arasında sürekli çalışıyor ve İmparatorluğun Avrupa ile olan ticari ilişkilerinde önemli bir rol

11. M.B.C. Collas, *La Turquie en 1864*, Paris, 1864, s.249

12. Ali Fahri, "*Osmanlı Ticaret-i Bahriyesi*", s.149

oynuyorlardı. Bütün bu vapurların gidiş-gelişi ve dolayısıyla her türlü hareketleri kömür enerjisi ile gerçekleşiyordu. Bu enerji acaba nasıl temin ediliyordu? Şimdi bu sorunun izahına ve bu arada Doğu-Akdeniz'de açılan Türk kömür anbarları hakkında bilgi vermeğe geçebiliriz.

B— VAPURLAR İÇİN KÖMÜR SORUNU VE DOĞU-AKDENİZ'DEKİ KÖMÜR ANBARLARI:

Vapurların her üç denizdeki faaliyetleri için en önemli sorun yakıt sorunu yani kömür meselesi idi. Her ne kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda maden kömürünün bulunuşu 1829 tarihine tesadüf ederse de, bu mühim madenin devlet tarafından işletilmeye başlanması 1848 tarihinde Abdülmecid'in (1839-1861) bir fermânı ile gerçekleşebilmiştir. Bu ana kadar, İngiliz Newcastle kömürü kullanılmakta idi.¹³ Tersânede, vapurlarda ve fabrikalarda hep İngiliz kömürü kullanılıyordu. Ermeni Dadyan ailesinin çevirdiği dolaplar yüzünden yeni çıkarılmaya başlayan yerli kömür, ithal edilen İngiliz kömüründen daha pahalıya mal olmakta idi.¹⁴

1848'de bazı İngiliz iş adamları, kömür idâresini işletmek ve mevzuatı basitleştirmek için, Albay Williams, Mr. Granville Withers teşebbüslerde bulundular. Ayrıca Doğu buharlı denizcilik kumpanyasının müdürlerinden biri olan Mr. Anderson da aralarında olmak üzere tetkiklerde bulunmağa başladılar.¹⁵

Hazırladıkları raporlarında, kömürün mükemmel kalitede ve yataklarının gayet zengin olduğunu ileri sürdüler. Fakat Bâb-ı Âli bu raporlara pek kulak asmadı. Zira kömür yataklarının geliri Valide Sultan'a ait olduğundan Frenklerin eline geçecek olursa kendisine bir şey verilmeyeceği kanaatini taşıyordu.¹⁶

Bütün bunlara rağmen Ereğli maden havzası çalışmalarına 1848'de başlayarak 1940'a kadar çeşitli idârî rejimlerin idaresinde devam etmiştir. Bu rejimlerden biri de 1865-1908 seneleri arasında

13. Charles Mac Farlane, *Kısmet...*, s.317

14. *Aynı eser*, s.318

15. *Aynı eser*, s.317

16. *Aynı eser*, aynı yer.

faaliyet gösteren Deniz Idaresi veya Bahriye Nezareti dönemidir.¹⁷

1865 senesinden sonra kömür madeni Bahriye Meclisi tarafından idare edilmeğe başlanmıştır. Böylece Tersane, Tophane ve ticaret filosunun gittikçe artmakta olan kömür ihtiyacı zor şartlar altında da olsa buradan temin edilmeğe çalışıyordu. Geri kalan miktar ise yine eskiden olduğu gibi İngiltere'den ithal edilmekte idi. Bu devirde vapur ve fabrikaların oldukça kabarık bir kömür harcama potansiyelinin olduğunu görmekteyiz. Yukarıda isimlerini zikrettiğimiz vapurlar altı ay zarfında 18.000 kantar¹⁸ kömür harcamakta idiler.¹⁹ Halbuki Ereğli maden kömürü havzası senede ancak 35--40.000 kantar kömür üretebiliyordu.

Vapurlar posta işlerinde çalıştıklarından kömür ve yağ masraflarını kendileri karşılamakta idiler. Bu devir vapurlarının harcadıkları kömür miktarı hakkında bir bilgi edinebilmek için birkaç örnek vererek altı ayda harcadıkları kömür miktarını görelim:

Mecidiye ve Taif vapurları altı ayda 98.820 kantar, Eser-i Cedid vapuru 79.056 kantar, Tair-i Bahrî, Mesir-i Bahrî, Ereğli vapurları 35.000'er kantar, Vasita-i Ticaret, Medar-ı Ticaret vapurları 35.000'er kantar, Vasita-i Ticaret, Medar-ı Ticaret vapurları 55-60.000'er kantar kömür harcamışlardır.²⁰ Görüldüğü gibi altı ayda harcanan kömür miktarı her vapur için ayrı ayrıdır. Bu fark bazı aylar tamir ve bakım içi tersanede kalması icap eden vapurların çalışmamalarından ileri gelmekte idi.

Ereğli kömür havzasının Bahriye İdâresine geçmesinden sora, yıllık maden kömürü üretiminde önemli bir artma görülmüştür. Kömür üretim işi genellikle Fransız mühendis ve ustaları vasıtasıyla, Fransız şirketleri tarafından yürütülüyordu. Bu arada gerek vapur ve gerekse fabrika sayısında devamlı bir artış söz konusudur. Ayrıca bu ana kadar sadece İzmir, Gemlik, Tekfurdağı, Trabzon gibi önemli merkezlere gidip gelen Türk kumpanyası, bundan böyle Trablusgarp, İskodra, Suda (Girit), İskenderiye, Beyrut, Preveze

17. Ali İhsan Gencer, "Bahriyede Yapılan Islâhat Hareketleri..." s.196

18. Kantar eski ağırlık ölçülerinden biri olup, eski ve yeni kantar olmak üzere iki çeşittir. 1 eski kantar yaklaşık 33 kg.'a eşit olup, yeni kantar ise, 56,452 kiloya eşittir.

19. Bşb.Arş., İ., Dh., No: 10.718

20. Aynı vesika.

gibi uzak mahallere de gidip gelmeğe başlamışlardır. Türk gemileri önceleri bu yerlere gidip gelmek için devamlı İngiliz kömürü kullanırken 1870 senesine doğru bu mevkilere de Türk kömürleri depo edilmeğe başlanmasıyla Doğu-Akdeniz'de Türk kömür anbarlarının temelleri atılmış oluyordu.

Kömür anbarları hakkında ayrıntılı bilgi vermeğe geçmeden önce, araştırma malzememiz ve anbarlar hakkında genel bilgi vermek yerinde olacaktır.

Araştırmamız tamamen "Deniz Kuvvetleri Arşivi"ndeki vesikalara dayanmaktadır.²¹ Türk deniz tarihi yönünden çok değerli belgeleri ihtiva eden bu arşiv, henüz tasnif halinde olduğundan araştırmacılara tam bir hizmet verememektedir.

Deniz Kuvvetleri Arşivi'nde konumuzla ilgili 30x45 ebadında sekiz defter tespit ettik. Defterler ortalama 100 sahifelik olup, kömür depoları hakkında gayet geniş ve ayrıntılı bilgiler ihtiva etmektedir. Her kömür anbarının aylık, altı aylık ve senelik ve hattâ 4-5 seneyi içeren icmâlleri yapılmış, anbarlara giren ve çıkan kömürler miktar olarak, gün ve ay gösterilerek çok titiz bir şekilde tespit edilmiştir. Anbara, kömürün nasıl nakledildiği, nakliyatın hangi gemilerle yapıldığı kömür alan yerli ve yabancı gemilerin isimleri ve aldıkları kömür miktarı ayrı ayrı belirtilmiştir.

Anbarlardan kömür alımı senet karşılığında olurdu. Alım sırasında herhangi bir para ödenmez, sadece deftere kaydedilerek Süvari Kaptan'a bir senet verilirdi. Daha sonra Bahriye Meclisi, anbar kayıtlarını inceler ve alacaklı olduğu kimselerden parayı tahsil ederdi. Bazı hallerde tüccardan alınan İngiliz kömürü, şilin olarak hesaplanır ve Türk parası karşılığı ile beraber deftere kaydolunurdu. Bu gibi hallerde Süvari Kaptan durumu Bahriye Meclisi'ne bildirmekle yükümlü idi. Buna bir örnek verecek olursak, Eylül 1865 tarihinde Eser-i Nüzhet adlı vapur, Korfu adasındaki tüccarlardan 900 kantar (50 ton) İngiliz kömürü almış, Süvari Kaptan'a tonu 40 şilinden 2000 şilin (11.000 kuruş) tutarında senet verilmiştir. Süva-

21. Arşivden faydalanmamı sağlayan Deniz Müzesi Müdürü Albay Saim Selek ile, araştırma konum ile belgelerin tesbitinde yardımlarını esirgemeyen Deniz Kuvvetleri Arşiv Dairesi Uzmanı, Emekli Süvari Albay, Dündar Günday'a (ö. 1984) burada teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim

22. Deniz Kuvvetleri Arşivi (Dz.Kuv.Arş.), Sandık No: 16, Defter No: 530, sahife(s.) 49.

ri Kaptan bunu Bahriye Meclisi'ne bildirmiş, Kaptan'ın verdiği bilgiler ile tüccarın verdiği bilgiler Meclis'te karşılaştırıldıktan sonra, mutakabat hasıl olmuş ve tüccara Türk parası olarak Bahriye Hazinesinden ödeme yapılmıştır.²²

Gerek Ereğli ve gerekse İngiliz maden kömürünün nakli Devlet ve tüccar gemileri tarafından yapılmakta idi. Fakat Devlet gemilerinin kafi gelmediği hallerde Tersâne-i Âmire için kömür Sadık Bey Kumpanyası tarafından taşınırdı. Tüccar gemileri ise, daha ziyade mahalli gemilerden oluşuyordu. Küçük çapta ve yelkenli olan bu gemiler, Ereğli'den aldığı kömürü İstanbul ve diğer mevkilere taşırlardı. Daha sonra büyük kumpanyaların ortaya çıkışı ve kömür naklinin kumpanya vapurları tarafından yapılmağa başlanması, bu küçük gemilerin ortadan kalkmasına sebep olmuştur. Bu kumpanyalar Asyan Uncuyan ve Karamanyan Şahinoğlu adlı Ermeni kumpanyaları idi.²³

Büyük kumpanya vapurları tarafından kömürün taşınmaya başlanması, küçük tüccar gemilerini bir anda işsiz bir hale getirmiştir.

İngiliz maden kömürü, Devlet ve özel olmak üzere iki sektör tarafından ithal edilirdi. Ancak özel sektör aldığı İngiliz kömürünün miktarını bir makbuzla Bahriye Meclisi'ne bildirmek zorunda idi.

1867 senesine kadar, Ereğli maden kömürü, gemi kaptanlarına verilen irsâliye pusulaları vasıtasıyla taşınıyordu. Kaptanlar, İstanbul'a geldiklerinde doğrudan doğruya kömür taşımacılığını yapan müteahhide giderek irsâliye pusulalarını verir ve yükünü boşaltırlardı.²⁴ Fakat bu usûlün bazı karışıklıklara sebep olduğu anlaşılarak 1867'de değiştirilmişti. Bundan böyle gemi kaptanları, Ereğli Maden Kömürü İdaresi'ne verilen taşıma emir-nâmelerini, İstanbul'daki Kömür İdaresi'ne getirecekler, Tersâne ve Kömür İdaresi'nin tanzim ettikleri defterlere kayd olunacaklardı.²⁵ Bu kayıtların, Ereğli'de tutulan defter kayıtları ile mutabık olmasına dikkat edilecekti. Müteahhid ise, idareye başvurup taşımacılığı yapacak olan kaptanların listesini alıp, buna göre kömür taşımacılığını yapacaktı.

Bütün bu hususlar, Bahriye Meclisi'nde görüşüldükten sonra bir

23. Dz.Kuv.Arş., sandık no: 36, defter no: 1208, s.68

24. Dz.Kuv.Arş., sandık no: 17, defter no: 565, s.1

25. Aynı vesika.

karar altına alınmış ve ilgili makamlara bu yeni usul hakkında bilgi verilmiştir.

Kömür, anbarlarda Tersâne-i Âmire vapurları, İdâre-i Mahsusa vapurları ve nafia işleri için ayrı ayrı depo edilirdi. Fakat depolardan herhangi birinde kömür bitecek olursa, diğer depodan tedarik etmesi mümkündü. Nafia işleri için depo edilen kömür ise, o bölgede bulunan kışla, hastahane, hamam, mektep, imalathane gibi kurumların ihtiyacı için kullanılırdı. Kasım 1888'de Tair-i bahri adlı vapur Bodrum iskelesinden İzmir'e gitmek için gereken kömürü olmadığından İstanköy kömür anbarından kömür almak istemiş, fakat anbarda Tersâne malı kömür kalmadığından nafia kömüründen alarak İzmir'e gelmiştir.²⁶ Bu hallerde Liman Reisi bir yazı ile durumu bir üst makama bildirirdi.

Tersâne-i Âmire, İdâre-i Mahsusa ve nafia malı kömürden ayrı olarak, sadece Kale-i Sultaniye (Çanakkale) kömür anbarından Tophâne-i Âmire malı kömür depo edilirdi. Hattâ bir defasında burada Tersâne-i Âmire malı kömür bulunmadığından donanma gemilerine Tophâne-i Âmire malı kömür verilmiştir.²⁷ Kömür anbarlarının en büyüğü İstanbul'daki anbarlar olup, kömür önce buraya depolanırdı. Bunlar Sarayburnu, Kireçburnu, Kuruçeşme gibi mahallerde idiler. Ayrıca Boğaziçi ve Unkapanı taraflarında da tüccarların anbarları vardı.

Kömür anbarları hakkında verdiğimiz bu genel bilgilerden sonra şimdi Doğu-Akdeniz'deki kömür anbarlarından söz edebiliriz.

Doğu-Akdeniz'deki Türk kömür anbarlarını iki ayrı grup halinde ele alıp incelemek yerinde olacaktır. Bunlardan birinci grubu, Komodorlukların, yani albay veya binbaşı rütbeli bir deniz subayının bulunduğu deniz üslerindeki kömür anbarları teşkil eder. Bunlarda birkaç harp gemisi muhakkak bulunurdu. Bu anbarlar İzmir, Girit (Suda), Rodos, Selânik, Preveze (Morto), İşkodra (Bar, Draç), Port-Said, Trablusgarp (Tripoli) limanlarındaki kömür anbarlarıdır. Bunlar diğer anbarlara nazaran daha büyük ve deniz trafiğinin daha kesif olduğu limanlarda bulunuyorlardı. İkinci grubu teşkil eden kömür anbarları ise, Çanakkale, Midilli, Limni, Sakız, Sisam,

26. Dz.Kuv.Arş., sandık no 36, defter no: 1220, s.95

27. Dz.Kuv.Arş. sandık no: 36, defter no: 1216, s.49

Çeşme, Marmaris, İstanköy, Antalya, Mersin, İskenderun, Beyrut, Tripoli (Suriye), Magosa, Limasol, Kavala (Kiremitlik), Karaağaç limanlarındaki kömür anbarlarıdır.

Her limanın bir Liman Reisi vardı. Kömür anbarlarından bunlar sorumlu bulunuyorlardı. Liman Reisi'nin bulunmadığı yerlerde ise, kömür anbarları Anbar Memur'u ünvanlı bir memur tarafından yönetilmekte idi. Komodorlukların bulunduğu yerlerde Liman Reisi'nin üstünde Komodor bulunmakta ve Liman Reisi gerekli bilgileri Komodor'a vermekte idi. Komodor da kendisine verilen bu bilgileri Akdeniz Filosu Komutanlığı'na iletir, oradan da İstanbul'daki Bahriye Meclisi'ne giderdi.

Osmanlı İmparatorluğu'nda Akdeniz Filosu 1848 tarihinde teşkil edilmiştir. Bu tarihe gelinceye kadar Türk donanması sadece yaz aylarında Akdeniz'e açılır, kışın İstanbul Tersânesine dönerek bir kış boyunca hiç bir iş yapmadan demirli vaziyette limanda yatar. Bu usulün sakıncaları gözönüne alınarak 1848 senesinde donanma üç filoya ayrılarak²⁸ bir Akdeniz Filosu teşkil edilmiş ve böylece donanmanın kışın da havaların müsait olduğu zamanlar Akdeniz'de dolaşması sağlanmıştır. Akdeniz Filosu Komutanlığı ise, Rodos'ta bulunuyordu. Doğu-Akdeniz'de denizle ilgili bütün meseleler ve dolayısıyla kömür anbarlarının her türlü faaliyetleri, Akdeniz Filosu Komutanlığı'na organize edilirdi.

Buna göre, Doğu-Akdeniz'deki kömür anbarları, Liman Reisi, (şayet liman reisi yoksa Anbar Memuru) Komodorluk, Akdeniz Filosu Komutanlığı, Bahriye Meclisi ve Bahriye Nazırı görev zinciri içerisinde idâre olunmaktaydı.

Deniz Kuvvetleri Arşivinde incelemiş olduğumuz kömür defterlerindeki kayıtların en eskisi 1860-1861 tarihini taşımaktadır. Yukarıda isim olarak belirttiğimiz kömür anbarlarının her birinin kayıtları defterlerde mevcuttur. Her kömür anbarının faaliyetini, anbara giren ve anbardan çıkan kömür miktarını ayrı ayrı açıklamamıza imkân yoktur. Zira, böyle bir çalışmanın makale sınırlarını aşacağı aşîkârdır. Bu sebepten biz burada sadece Doğu-Akdeniz için çok önemli olan bazı kömür anbarlarının faaliyetlerini araştırmamıza örnek teşkil edecek şekilde belirtmeyi daha uygun bulduk. Bun-

28. Bşb.Arş., *Mesâil-i Mühimme*, No: 372, *defter* 3

lardan ilki, Doğu-Akdeniz'in kapısı durumunda olan Girit kömür anbarıdır. Girit'in Suda limanında bulunan bu anbar hakkında en eski kayıtlar 1860 tarihini taşımaktadır. Buna göre 1860 senesi Martı'ndan 1864 senesi Şubat'ı sonuna kadar anbara gönderilen maden kömürünün miktarı ve sarfiyatı şöyledir:

1860-1861-1862-1863 senelerinde Suda kömür anbarına mahalli kaptanlar vasıtasıyla Ereğli Maden Kömürü gelmiştir. Buna göre 1860'da 5.750 eski kantar, 1861'de 22.575 eski kantar, 1862'de 37.772 eski kantar, 1863'te 15.472 eski kantar ve 1864'te dört defa da 39.306 eski kantar İngiliz kömürü olmak üzere toplam 120.875 kantar maden kömürü anbara gelmiştir.²⁹

Bu miktarın yukarıda zikrettiğimiz senelerde 85.625 eski kantarı Tersâne-i Âmiye vapurlarına 2.451 kantarı Mısır ve Fransız vapurlarına, 3.016 kantarı muhtelif hizmetlere sarfedilmiştir.³⁰

1865'te anbara tüccar gemileri ile 138.855 kantar, Devlet gemileri ile de 98.923 kantar Ereğli Maden kömürü taşınmıştır. Bunlardan ayrı olarak tüccarlardan alınan ve İtalyan, Avusturya ve İngiliz gemileriyle taşınan 37.197 kantar İngiliz kömürü anbara nakledilmiştir. Buna göre anbarın 1865'te genel yekûnu: 303.258 eski kantara ulaşmıştır.³¹ Bu miktarın 284.528 eski kantarı Tersâne-i Âmiye gemileri, 18.711 kantarı İdâre-i Mısıriyye vapurları ile Mısır'da bulunan Topçu Asakir-i Nizamiyesi'ne, 3.711 kantarı Fevaid-i Osmaniye İdaresi vapurlarına, 792 eski kantarı İngiliz ve İtalyan vapurlarına, 18.531 eski kantarı Mısır'ın idaresi altında bulunan vapurlara, 180 kantarı Mısır'daki topçu askerine (2 defa) 855 eski kantarı Fransız kumpanya gemileri ile Fransız devlet vapuruna verilmiştir. Buna göre toplam Suda, kömür anbarından 308.519 eski kantar, 1865 senesinde harcanmış oluyordu. Böylece anbar mevcudu 308.592 eski kantar iken, sarfiyat da aynı olmuş ve 1865 Şubat sonunda anbarda hiç kömür kalmamıştır.

Yine aynı senelerde Selânik kömür anbarına bir göz atacak olursak şu bilgileri elde ederiz:

29. Dz.Kuv. Arş., *sandık* no: 15, *defter* no: 516, s.5

30. Sarfiyatın hangi gemilere ne miktar ve hangi aylarda verildiği, ayrı ayrı defterde belirtilmiştir.

31. Dz.Kuv.Arş., *sandık* no: 15, *defter* no: 516, s.7,8,9

1863 senesi sonunda Selânik kömür anbarının mevcudu 375 eski kantar, Ereğli Maden Kömürüdür.³² 1864'te muhtelif aylarda 43.396 kantar İngiliz 16.997 eski kantar Ereğli Maden Kömürü olmak üzere toplam 60.868 kantar kömür anbara teslim edilmiştir. Bu miktarın 3.015 eski kantarı Tersâne-i Âmire gemilerine, 21.972 eski kantarı Fevaid-i Osmaniye gemileri ile Mısır Aziziye Kumpanyasının bir gemisine verilmiştir, kalan 35.880 eski kantar ise, bir sonraki seneye yani 1865 senesine devr olunmuştur.

1865 senesinde Selânik kömür anbarında 29.723 eski kantar³³ İngiliz maden kömürü bulunmaktadır. Aynı sene içerisinde ise, 62.139 eski kantar, Ereğli maden kömürü anbara gönderilmiştir. Böylece anbarın toplam mevcudu 1865'te 91.723 eski kantara ulaşmış oluyordu. Bu sene içinde Tersâne-i Âmire gemilerine 24.373 eski kantarı Ereğli, 17.831 kantarı İngiliz olmak üzere toplam 42.204 eski kantar kömür verilmiştir. Aynı senede Fevâid-i Osmaniye vapurlarına ise, 30.182 eski kantarı Ereğli, 10.590 eski kantarı İngiliz olmak üzere toplam 40.772 kantar maden kömürü verilmiştir. 1.852 eski kantar ise bir sonraki seneye devr olunmuştur.

1866 senesinde Selânik kömür anbarına tüccar gemileri ile toplam 108.169 eski kantar Ereğli maden kömürü gelmiştir.³⁴ Ayrıca tüccardan iki defada 23.260 eski kantar İngiliz kömürü protokol gereği satın alınarak anbara teslim edilmiştir. Böylece 1866'da anbarın mevcudu 132.429 eski kantarı bulmuş oluyordu. Bu miktarın 18.923 eski kantarı Ereğli, 9570 kantarı İngiliz olmak üzere toplam 27.474 eski kantarı Devlet gemilerine (Tersâne-i Âmire gemileri) verilmiştir. Fevâid-i Osmaniye Kumpanya gemileri ise, 33.588 eski kantar kömür almışlardır. Bu suretle 1865 senesinin genel sarfiyatı da 61.061 eski kantar olup, anbar mevcudu ise, 71.367 eski kantardır.

Suda ve Selânik kömür anbarına gelen kömür miktarına baktık olursak, artık Türk kömürünün yavaş yavaş İngiliz kömürünün yerini almağa başladığını açıkça görürüz. Bu arada aynı senelerde tüccar tarafından sadece İngiliz kömürü satılan Korfu adasından bahsetmek yerinde olacaktır.

32. Dz.Kuv.Arş., *sandık* no: 15, *defter* no: 516, s.1

33. Buraya kadar sözünü ettiğimiz ağırlık ölçüsü kantar, eski kantar olup, 500 eski kantar 282 yeni kantar etmektedir. Yeni kantar ise, 56,452 kilograma eşittir.

34. Tüccar gemilerinin en küçüğü 2000, en büyüğü 6500 eski kantar kömür taşımaktadır.

1865'de üç devlet gemisi ayrı ayrı tarihlerde Korfu'dan İngiliz kömürü almıştır.³⁵ 1866'da dört defa aynı yerden İngiliz kömürü alınmıştır. Ayrıca bu senelerde İskenderun kömür anbarında da İngiliz kömürü bulunmakta olup, Mısır Aziziye Kumpanyası vapurlarından biri buradan 1.480 eski kantar İngiliz maden kömürü almıştır.³⁷

Daha sonraki senelerde anbarlarda İngiliz kömürünün daha da azaldığını görmekteyiz. Meselâ, 1866 senesi sonunda Suda kömür anbarında 479 yeni kantar³⁸ kömür bulunması yanında hiç İngiliz kömürü yoktur.³⁹ 1887'de 250 yeni kantar İngiliz, 8.428 yeni kantar Ereğli Maden Kömürü gelmiştir. Bu miktarın 1.908 yeni kantarı 1866 Nisan ve Mayıs aylarında Devlet gemilerine verilmiştir. Mayıs'ta 100 yeni kantar İngiliz Maden kömürü Suda'da bulunan fabrikaya, Mart, Nisan, Mayıs aylarında hamam, kışla ve hastaneye dört defa İngiliz, beş defa Ereğli olmak üzere toplam 194 yeni kantar maden kömürü verilmiştir. Böylece Haziran'a 6.903 yeni kantar Ereğli, 50 kantar İngiliz olmak üzere 6.954 kantar maden kömürü devr olunmuştur. 1887/1888 Ağustos'undan Eylül sonuna kadar, anbar mevcudu 8.876 yeni kantar olup, bunun 6.825 kantarı Ereğli, 50 kantarı İngiliz kömürüdür. Görüldüğü üzere Temmuz'da hiç İngiliz kömürü alınmamıştır. Aynı aylar içinde 9.596 yeni kantar Ereğli Maden kömürü İdâre-i Mahsusa'nın Arslan isimli vapuruyla getirilip anbara teslim edilmiştir.⁴⁰

Bu hesaba göre 1887/88 Ağustos'undan Eylül sonuna kadar anbarın mevcudu 16.472 yeni kantara ulaşmıştır. Bu miktarın 5.324 kantarı devlet gemilerine, 7.707 kantarı ise İdâre-i Mahsusa gemilerine verilmiştir. Ayrıca 270 kantar Suda Fabrikasına, hamam, tersane ve hastahanesine verilmiş, 203 kantarı ise İtalyan vapuruna satılmıştır. Diğer taraftan ilkinde 650, ikincisinde 479 kantar olmak üzere iki defa un fabrikasına maden kömürü satılmıştır. Aynı senenin Ekim ayı başından Suda kömür anbarının mevcudu 1.656 kantar Ereğli, 50 kantar İngiliz kömürü olmak üzere toplam 1.707 kan-

35. Dz.Kuv.Arş., *aynı defter*, s.11

36. Dz.Kuv.Arş., *aynı defter*, sandık no: 16, defter no: 530, s.49

37. *Aynı defter*, aynı yer

38. Bu tarihlerden itibaren yeni kantar kullanılmaktadır. Bir yeni kantar 56,452 kilogramdır.

39. Dz.Kuv.Arş., *sandık* no: 36, *defter* no: 1216, s.25

40. Dz.Kuv.Arş., *aynı defter*, s.114

tar idi. 2.313 anbar fazlası da buna eklenecek olursa, genel yekûn 4.021 kantarı buluyordu. Bu miktarın 3.064 kantarı devlet gemilerine, 479 kantarı İdâre-i Mahsusa'nın Edremit Vapuruna, 400 kantarı kışla, hamam hastaneye verilmiş olup, ceman 4.021 kantar etmekte idi. Mevcutta bu kadar olduğundan 1887/1888 senesi Eylül sonunda Suda kömür anbarında maden kömürü kalmamıştır.⁴¹

Kasım 1888'de Suda kömür anbarına kömür gönderilmemiştir. Asyan Kumpanyası İdâre-i Mahsusa için İngiltere ile 2.000 ton⁴² kömür kontratı yapmış ve bunun 1.025 tonunun Bahriye Hazinesinden ödenmesi üzerine anbara kömür gelmiştir. Bu kömürün 3.546 yeni kantarı devlet gemilerine, 82 kantarı hastane, kışla, hamam, 200 kantarı fabrikaya olmak üzere toplam 3.828 kantarı Ekim, Kasım, Aralık aylarında sarfedilmiştir. Böylece Suda kömür anbarına Ocak ayı başında devr olunan kömür 6.575 kantar idi. 1888/1889 yılında Suda kömür anbarının genel durumu: 16.269 yeni kantar İngiliz-Ereğli maden kömürü bulunmaktadır. Aynı ayda bu miktarın 4.954 yeni kantrı devlet gemilerine verilmiştir. 20 Mart'tan 31 Mayıs'a kadar devlet gemilerine hep Ereğli kömürü verilmiştir. Mart, Nisan, Mayıs aylarında toplam sarfiyat 10.399 yeni kantardır.⁴³ İdâre-i Mahsusa vapurlarına da aynı aylarda toplam 4.169 yeni kantar kömür verilmiştir. Bunun 1.057 kantarı İngiliz kömürüdür. Bur sarfiyatın dışında Suda tersanesi fabrikasına Mart-Mayıs 1888/1889 tarihinde iki defa toplam 784 kantar Ereğli maden kömürü verilmiştir. Mart, Nisan, Mayıs ve Haziran aylarında kışlaya 81 kantar, yine aynı aylarda hastaneye 52 kantar Ereğli maden kömürü verilmiştir. Ayrıca 50 kantar Hanya Mevlevihânesi'ne, 609 kantar Avusturya Beylik gemisine yine Ereğli kömürü verilmiştir. Harice satılan bu kömürlerin tutarı hesap edilerek deftere kaydedilmiştir.⁴⁴ Bu sarfiyattan sonra bir sonraki aya anbarda kömür kalmamıştır.

Ağustos 1889'da Ereğli'den Sadık Bey Kumpanyasına Nilüfer isimli vapura 10.000 kantar kömür nakledilmiştir. Buna ilave olarak 732 kantar kömür alınmış, 1.556 kantar da anbar fazlası bulunduğu anbarın toplam mevcudu 12.288 kantarı bulmuştur. Bu

41. Aynı defter, s.116

42. Dz.Kuv.Arş., sandık no: 36, defter no: 1216, s.121.

43. Aynı defter, s.122

44. Aynı defter, s.126

duğundan anbarın toplam mevcudu 12.288 kantarı bulmuştur. Bu miktarın 8.350 kantarı, Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarında devlet gemilerine verilmiştir. İdâre-i Mahsusa vapurlarına ise, 2.759 kantar kömür verilmiştir. Ayrıca diğer aylarda da olduğu gibi Suda Tersânesi fabrikasına Temmuz'da 664 kantar kışla, hamam, hastaneye 199 kantar kömür verilmiştir. Diğer taraftan Hanya Mevlevihânesi'ne 50 kantar, Tabib Binbaşı Mehmet Ali Bey'e 10 kantar, Resmo limanını temizleyen tarak dubasına 255 kantar olmak üzere toplam 315 kantar dışarıya satılmıştır.

Ağustos sonunda yine anbarda kömür kalmamıştır.⁴⁵ Kasım 1889'da Sadık Bey'in Nilüfer isimli vapuru 9.800 kantar Ereğli kömürünü Suda Tersânesi'ne teslim etmiştir. Bir evvelki aylardan anbar fazlası 281 kantar olduğuna göre anbarın Kasım ayında kömür miktarı 10.081 kantar idi.⁴⁶

Bu miktarın 6.996 kantarı Kasım, Aralık, Ocak aylarında devlet gemilerine verilmiştir. İdâre-i Mahsusa ise, sadece Kasım ayında 2.282 kantar kömür almıştır. Bu arada yine eskiden olduğu gibi fabrika 375 kantar, kışla, hastahane ve hamam 354 kantar Ereğli kömürü almıştır. Helvacı Mustafa Usta'ya 50 kantar, Tabib Binbaşı Mehmet Ali Bey'e 20 kantar, sebze müteahhid'i Ağaya 2 kantar kömür satılmıştır. Harcanan kömür ile gelen kömürün muvazenesi yapılmış ve eşitlik sağlanarak 10.081 kantar gelen kömüre karşılık yine bu miktar sarfiyat olmuştur.⁴⁷

1889/1890 senesi Mart'ından Eylül sonuna kadar Suda Tersânesi kömür anbarında geçen seneden kalan kömür olmadığından Mart başından Mayıs sonuna kadar İdâre-i Mahsusa'nın mevcut bulunan kömürüyle idâre olunmuş olduğunu Haziran icmal defterlerinden öğrenmekteyiz. Haziran 1890'da Ereğli'den, 12.695 kantar kömür gelmiştir. Bunun 4.933 kantarı, Haziran, Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında Devlet gemilerine verilmiştir. Yine, fabrikaya 822 kantar, kışla, hastane ve hamama 144 kantar kömür verilmiştir. Ayrıca bir İngiliz 8 kantar, Mevlevihaneye 50 kantar olmak üzere toplam 58 kantar harice satılmıştır.

Hanya'da bulunan un fabrikası için Karamanyan Kumpanyasının

45. Aynı defter, s.127

46. Aynı defter, s.128

47. Aynı defter, s.133

dan 600 ton İngiliz maden kömürü satın alınmış ve bu kömürü İdâre-i Mahsusa'nın iki vapuru Hanya'ya taşımıştır. Aynı senenin Eylül ayında Suda kömür anbarına 6.702 kantar Ereğli maden kömürü gelmiştir.⁴⁸

Verdiğimiz bu rakamlara bakılacak olursa, artık 1880'den sonra özellikle 1890'na doğru Suda'da İngiliz kömürü yok denecek kadar azalmıştır. Suda kömür anbarlarında olduğu gibi, diğer kömür anbarlarında da durum aynı olmuştur. Artık Ereğli maden kömürü bütün Doğu-Akdeniz'e yayılmış oluyordu.

Ereğli'den, Akdeniz tarafına İdâre-i Mahsusa vapurları için kömür nakleden Asyan ve Uncuyan Kumpanyaları, aldıkları kömürü eldeki listeye göre kömür anbarlarına bırakırlardı. Meselâ Mayıs 1889'da Asyan Kumpanyasının Adana isimli vapuru Ereğli'den almış olduğu 33.347 kantar kömürünün 2.000 kantarını Midilli Liman Reisi'ne, 4.079 kantarını Çeşme Liman Reisi'ne, 2.100 kantarını Sisam Kömür memuruna, 25.168 kantarını Marmaris Liman Reisi'ne teslim etmiştir.⁴⁹ Ancak kömürün sevkine bir teğmen görevlendirilir ve bu teslim işleri bittikten sonra gerekli bilgileri Bahriye Meclisi'ne rapor ederdi.

Bu arada Doğu-Akdeniz için önemli bir mevkii olan Marmaris ve Rodos kömür anbarlarından da bahsetmemiz yerinde olacaktır.

Bilindiği gibi, Rodos ve çevresindeki adalar Anadolu için stratejik önemi büyük olan mevkilerdir. Bu bakımdan Marmaris ve Rodos kömür anbarları daima beraber mütâlaa edilmiş ve birbirlerinden devamlı surette kömür alışverişinde bulunmuşlardır. Özellikle Marmaris, kömür kapasitesi bakımından Rodos kömür anbarından daha önde gelen bir yerdi. Bu bakımdan, 1881/1882 senesinden başlayarak 1887/1888 senesine kadar Marmaris kömür anbarına giren ve çıkan kömür miktarını şöyle sıralayabiliriz:

1881/1882 senesinden devr olunan maden kömürü 3.730 kantar-
dır. 1882/1883 senesinde anbara 3.951 kantar kömürü girmiş, 3.599
kantar kömür sarfedilmiştir. 1883/1884 senesine 4.083 kantar kö-
mür devr olunmuş, aynı sene anbara, 13.310 kantar kömür girmiş,
4.220 kantar sarfedilmiştir. 1884/1885 senesine 13.173 kantar kö-

mür devr olunmuş, bu sene anbara kömür gelmemiştir. Buna kar-
şılık 1.955 kantar kömür sarfedilmiştir. 1885/1886 senesine 11.217
kantar kömür devr olunmuş, yine bir evvelki senede olduğu gibi bu
sene de anbara kömür gelmemiş, 10.000 kantar kömür sarfedilmiş-
tir. 1886/1887 senesine 1.117 kantar kömür devr olunmuş, 2.381
anbar fazlası ile bu senenin yekûnu 3.598 kantar bulmuştur. Aynı
senenin sarfiyatı ise, 3.598 kantar olduğundan 1887/1888 senesine
kömür kalmamıştır.⁵⁰

Marmaris kömür anbarına, yukarıda belirtilen tarihlerde gelen
kömürün tamamı, Ereğli maden kömürü olup, sarfiyatı Devlet ge-
mileri ve İdâre-i Mahsus'a vapurlarının harcadıkları ile Rodos kö-
mür anbarına verilen kömür miktarı teşkil etmektedir.

Rodos kömür anbarına da bu senelerde tamamen Ereğli maden
kömürü gelmiştir. Meselâ 1883/1884 senesinde anbarın mevcudu
18.321 kantar olup, bunun 1.087 kantarı Devlet gemilerine veril-
miş, bir sonraki sene anbara kömür gelmemiş, buna karşılık 1.941
kantar Devlet gemilerine kömür verilmiştir. 1885/1886 senesinde an-
bara yine kömür gelmemiş ve bu sene de 4.335 kantar kömür sarfe-
dilmiştir. Böylece anbarda kömür miktarı 10.537 kantara düşmüş-
tür.⁵¹ 1886/1887 senesine 10.337 kantar kömür devr olunmuş, bu
miktarın 7.331 kantarı Devlet gemileri ile İdâre-i Mahsus'a vapur-
larına verilmiştir. Buna göre 1887/1888 senesine 4.205 kantar kö-
mür kalmıştır. Bu senenin sarfiyatı ise, 3.197 kantar olup, aynı se-
nenin Haziran ayına 1.007 kantar kömür devr olunmuştur.⁵²
1888/1889 senesine ise, 274 kantar Ereğli maden kömürü kalmış-
tır.

Aynı senelerde Sakız Adası kömür anbarında İngiliz kömürü bu-
lunmaktadır. Meselâ 1883/1884 senesinde 3.663 kantar olan anbar
mevcudunun 3.040 kantarı İngiliz maden kömürü, 623 kantarını ise,
Ereğli maden kömürü teşkil etmektedir.⁵³ Fakat aynı sene 4.515
kantar Ereğli maden kömürünün Sakız Adası kömür anbarına tes-
lim edilmesi ile anbardaki Ereğli kömürü artmış ve anbar yekûnu
da 8.179 kantara yükselmiştir. Bu senenin sarfiyatı genellikle Ereğ-
li maden kömüründen olmuştur. Nitekim 1884 senesi Eylül ayı ba-

48. Dz.Kuv.Arş., sandık no: 36, defter no: 1220, s.29—30

49. Dz.Kuv.Arş., sandık no: 36, defter no: 1216, s.98

50. Aynı defter, s.97

51. Aynı defter, s.101

52. Aynı defter, s.110

53. Aynı defter, s.28

şında anbarın mevcudu 3.832 kantara inmiş olup, bu miktarın 1.207 kantarı Ereğli, 2.625 kantarı ise, İngiliz maden kömürüdür.

Aynı tarihlerde Draç ve Trablusgarp (Tripoli) kömür anbarlarında da bir miktar İngiliz kömürü bulunmakla beraber, Ereğli maden kömürü daima ağır basmaktadır.

Bütün bu misalleri diğer kömür anbarları için de vermek mümkündür. Misalleri ne kadar bol tutarsak tutalım şurası bir gerçektir ki; XIX. yüzyılın son çeyreğinde Doğu-Akdeniz'de yoğun deniz trafiğinin enerji kaynağını hiç şüphesiz, Türk maden kömürü karşılamaktadır. Osmanlı İmparatorluğu ise, gerek Devlet Harp Filosu ile ve gerekse Deniz Ticaret Filosu ile bu yoğun trafiğin başta gelen Devletleri arasında yer alıyordu.

Netice olarak diyebiliriz ki, her ne kadar Osmanlı Devleti'nde kömür madeninin bulunması 1829 senesine tesadüf ederse de madenin ciddi olarak işletilmeğe başlanması Tanzimât döneminde olmuştur. Özellikle 1860 senesinden sonra kömür istihsalı artarak Doğu-Akdeniz'deki anbarlara sevki başlamış ve İngiliz kömürü ile rekabet edecek bir duruma gelmiştir. İstihsalın artmasında madeni işleten Fransız firmalarının büyük tesiri olduğu muhakkaktır. Ayrıca Fransızlar bununla İngiltere ile gizli bir rekabete de girmişler ve İngiliz kömürünün Doğu-Akdeniz'den silinip gitmesine âmil olmuşlardır. Diğer taraftan o devir için çok mühim bir enerji kaynağının Türkler'in elinde bulunması, Osmanlı Devleti'ni hiç olmasa bir müddet için Doğu-Akdeniz'de etkili kılmıştır. Ayrıca Doğu-Akdeniz'in kapısı durumunda olan Girit Adası ile stratejik önemi büyük olan Rodos ve diğer adaların Türklerin elinde olması, Osmanlı Devleti'nin Doğu-Akdeniz'de etkili olmasını sağlayan önemli faktörlerden biri olması ve çöküş dönemine girmiş olan Devleti bir müddet daha ayakta tutmuştur.

Osmanlı Devleti, Doğu-Akdeniz'in yukarıda sözünü ettiğimiz, stratejik noktalarını kaybetmeğe başladığı zaman, yavaş yavaş Doğu-Akdeniz'den kopmuş ve nihayet buraların tamamen kaybı da İmparatorluğun sonu olmuştur.

II

XIX. YÜZYILIN İLK YARISINDA OSMANLI DENİZCİLİĞİ VE AMERİKA*

“Türk ilim ve kültür hayatına yapmış olduğu hizmetleri her zaman anılacak olan, değerli hoca, Ord. Prof. Dr. Z. Fahri Fındıkoğlu'nun aziz hatırasına.”

A. XIX. YÜZYILIN BAŞLARINDA OSMANLI DEVLETİ'NİN DENİZLERDEKİ DURUMU VE NAVARİN OLAYI:

1774—1827 yılları arasında Karadeniz'in kuzeyinde ve Balkanlarda bir takım arazi ve nüfus kayıplarına uğramış olan Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'de vaziyeti henüz tam manasıyla sarılmamıştı. 1789—1802 yıllarını kapsayan Fransa'nın bir netice alamadığı “Mısır Seferi” istisna edilirse elliüç senelik bu devir esnasında Osmanlı Devleti Akdeniz'de yalnız kalmış ve başka bir tehlike ile de pek karşılaşmamıştı. Bu arada Akdeniz'de birçok adalar ile bu denizin sahillerinin üçte ikisine sahip bir durumda idi.

* İ.Ü. İktisat Fakültesi, Fındıkoğlu Armağanı (İstanbul, 1977)'nda yayınlanmıştır.

III. Selim'in tersâne ve donanmayı ıslâh etmek için gösterdiği büyük gayret oldukça muvaffak olmuş, o âna kadar çalıştırılmayan bazı gemi tezgâhları tekrar fa'âl hale getirilmiş, başta İstanbul Tersânesi olmak üzere Anadolu'nun bir takım sâhil şehirlerine dağılmış gemi tezgâhlarında Türk ve Fransız gemi inşaat mühendislerinin gayreti ile o devir için önemli sayılabilecek bir deniz gücü meydana getirilmiş, ayrıca çıkartılan kanunnâmeler ile de deniz teşkilâtına yeni bir yön verilmeğe çalışılmıştır¹.

III. Selim'in başlatığı ve geliştirdiği, II. Mahmud'un iç ve dış meselelerden fırsat buldukça devam ettirdiği Türk deniz gücünü ıslâh etme gayretleri Osmanlı Devleti'ni İngiltere ve Fransa devletlerinin yanında hatırı sayılır bir deniz devleti hâline sokmuştu. Bu durum İngiltere'nin pek hoşuna gitmiyordu. Zira kuvvetli bir Türk deniz gücünün Doğu-Akdeniz'de İngiltere'nin menfaatlerini baltalayacağı aşîkârdır. Fransa ise daha "Mısır Seferi" sırasında Osmanlı-İngiliz işbirliği ile Doğu-Akdeniz'den atılmıştı. Fakat Fransız tüccarının Doğu-Akdeniz'de bıraktığı boşluğu Rumlar doldurmağa başlamış ve Rum ticaret filosu gün geçtikçe kuvvetini arttırarak, 1821'de patlak veren Rum İsyanı sırasında Osmanlı Devleti'nin karşısına silahlı bir korsan filosu ile çıkmışlardı.

Büyük çaptaki Osmanlı gemileri, hareket kabiliyeti fazla olan, küçük koy ve körfezlere rahatlıkla girip çıkabilen bu yüzden takibinde güçlük çekilen Rum korsan gemileriyle uzun müddet mücadele etmek zorunda kalmıştır. Böylece o âna kadar Osmanlı Donanmasının hâkim olduğu ve tamamen bir Türk gölü olan Ege Denizi'ne bundan böyle İngiltere, Fransa ve Rusya'nın maddî ve manevî desteği ile hareket eden Rumlar ortak olmağa çalışıyordu. Tarihi "Rum Fetreti", "Mora Ayaklanması", "Rum İsyanı" gibi isimlerle geçen ve Osmanlı Devleti'ni on seneye yakın bir süre meşgul eden, ayrıca büyük fedakârlıklarla meydana getirilen Türk deniz gücünün Navarin'de İngiliz, Fransız ve Rus deniz güçlerinin müsterek hareketi ile âni bir baskınla yakılmasına sebep olan bu sorun tamamen bir deniz gücü sorunudur. Nitekim yeni Yunanistan'ın haritası denizde çizildi. Yunanistan bir deniz devleti olarak doğdu. Yu-

nanistanı yaratılırken Osmanlı deniz gücü Navarin'de yok edildi².

1827 yılında Osmanlı Devleti Rum ayaklanmasına son yumruğu indirmeğe hazırlandığı bir sırada büyük bir Türk-Mısır donanması Navarin koyunda toplanmıştı. Rusya, İngiltere ve Fransa ise Rum ihtilâlcilerini ezdirmemeğe karar vermişlerdi. Donanmaları ile Mora yöresini ablukaya almışlardı. 20 Ekim 1827 Pazar günü İngiliz-Rus-Fransız donanması İngiliz Amirali Sir Edward Codrington'un komutasında idi. Sözde Osmanlı donanmasına gözdağı verecek, bir "mütareke" dikte edecekti. Yani Yunanlıyı ezmekten Osmanlıyı caydırmakla yetinecekti. Ama böyle olmadı. Tam bir savaş düzeni içinde Navarin koyunun ağzını tutan müttefik gemiler küçük bir baha-ne ile birdenbire Osmanlı donanmasının üzerine çullandılar. Limanda demirli bulunan Osmanlı donanması tam bir baskına uğramış, kapana kısırılmıştı. Üç dört saat süren bombardımanda 60 kadar Türk-Mısır gemisi batırıldı. Osmanlılar 6.000 ölü, 4.000 yaralı verdiler. Müttefiklerin kaybı yalnızca 174 ölü, 475 yaralı idi. Gemi kayıpları yoktu³.

Türk denizcilik tarihinde önemli bir yeri olan Navarin Olayı bir deniz savaşı değildi. Tam anlamı ile bir baskındı. Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa ve Rusya ile savaş halinde değildi. Durup dururken baskına uğramıştı. Binlerce Osmanlı askerinin öldürülmesi bir katliam sayılabilir. Navarin Olayı, İkinci Dünya Savaşı'ndaki Pearl Harbour baskınına benzer. Şu farkla ki, Amerikalılar Pearl Harbour'da batırılan gemilerin yerine kısa bir zamanda yenilerini koyabilmişlerdir. Osmanlı Devleti ise, Navarin'de batırılan donanmasının yerine yenisini koymakta hayli güçlük çekmiştir. Osmanlılar, Hellen dostu batının bu ihaneti karşısında daha sonra değineceğimiz gibi Amerika Birleşik Devletleri'nin epey zamandır üzerinde ısrarla durdukları "anlaşma" isteklerini ciddiye alarak, Amerika'nın yaklaşma politikasını olumlu karşılamıştır. Neticede yapılan bir anlaşma ile Amerika Birleşik Devletleri'nin gemicilik fenninden faydalanılma yoluna gidilmiştir.

Osmanlı donanması yokedilmekle Rusya'nın İstanbul'a ve Akdeniz'e doğru sarkmasını önleyecek en etkin güç ortadan kalkmış

1. Tafsîlât için bk. Ali İhsan Genç, *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâretinin Kuruluşu*, İstanbul 1985.

2. Bilâl N.Şimşir, *Ege Sorunu*, "Belgeler", Cilt 1 (1912—1913), Ankara 1976, s.XXXIX.

3. Bilâl N.Şimşir, *aynı eser*, s.XXXIX.

oluyordu. Bir Türk-Rus Savaşı'nda Ruslar Boğazlara, Akdeniz'e inebilirler ve bölgedeki güç dengesi İngiltere zararına bozulabilirdi. Nitekim 1828—1829 Osmanlı-Rus Savaşı İngiltere'yi oldukça kaygılandıran bir savaş olmuştu. İngilizler Navarin olayından Fransızların da kazançlı çıkabileceklerini düşündüler. Akdeniz'de Fransız donanmasına karşı koyabilecek bir Osmanlı donanması kalmayınca, Fransa bu boşluktan yararlanabilecek ve denge yine İngiltere zararına dönecektir. Gerçekten üç yıl sonra Fransa'nın Cezayir'i işgali karşısında, İngiltere bunu kayguyla seyretmekten başka bir şey yapamadı. Böylece İngiltere "siyasî hatalarını" iş isten geçtikten sonra anlamış bulunuyordu. Fakat ne var ki, Navarin olayı Avrupa haritasına yeni bir Devlet kazandırmıştı. Böylece Ege Denizi iki devletin ortak bir denizi haline sokulmuş oluyordu.

Osmanlı deniz gücü açısından ise Navarin olayı bir dönüm noktasıdır. Birbirine denizlerle bağlı üç kıtaya yayılmış bulunan Osmanlı Devleti birdenbire donanmasız kalıvermişti. En güçlü Osmanlı savaş gemileri, en seçkin Türk denizcileri toptan Navarin sularına gömülmüşlerdi. "Donanmasız bir deniz İmparatorluğu" durumuna düşen Osmanlı İmparatorluğu'nda çözülme hemen başgöstermişti. Cezayir İmparatorluktan koparılmış, hemen arkasından Mısır Vâlisi ayaklanmıştı. Yunan "Megali İdea"cılarının cüretleri artmış ve Atina yöneticileri Ege adaları ve kıyılarına göz dikmeğe başlamışlardı.

Yelkenli donanmanın son büyük savaşı olan Navarin olayından sonra gemi yapım teknolojisinde büyük aşamalar kaydedilmiş, buharlı gemilerin adedi gün geçtikçe artmağa başlamıştır. Gemi yapımının tamamen bir teknoloji ürünü haline gelmesi ve bu teknoloji-den Osmanlı Devleti'nin mahrum oluşu, Devleti, yabancılara muhtaç bir hale sokmuştu. Fakat bu yabancı İngiltere ve Fransa'nın dışında bir devlet olan ve deniz gücünü yavaş yavaş kabul ettiren Amerika Birleşik Devleti olmak yoluna gidiyordu.

B. TÜRK-AMERİKAN İLİŞKİLERİNİN 1830 ANLAŞMASI İLE RESMÎ HALE GELİŞİ VE ECKWORTH'UN RAPORU

Daha evvel de sözü edildiği üzere, Osmanlı Devleti, denizlerde

yeni yeni tanınmaya başlayan Amerika Birleşik Devletleri'nin dostluk isteklerine kulak vererek 1830 senesinde yapılan bir anlaşma ile iki devlet arasında ilk resmî münasebetler başlamış oluyordu. Fakat şurasını belirtmek gerekir ki, 1830 senesinde imzalanan bu dostluk anlaşmasının temelleri daha eskilere gitmektedir. Nitekim Amerika Hükûmeti 1820 senesinden beri üzerinde ısrarla durduğu böyle bir anlaşma için 1825 senesinde Cammondore John Robers'i geniş selâhiyetler ile İstanbul'a murahhâs olarak göndermiş ve Bâb-ı Âli ile gizli temaslar kurarak müzekarelere başlamıştır⁴.

1828 senesinde Captain James Biddl ve İzmir'deki Amerika Konsolosluğu⁵ David Offley, Charles Rhind İstanbul'da cereyan eden muahede müzakerelerine Amerikan Hükûmetinin mümessili olarak gönderilmişlerdi.

Bu müzakereler de yine bir hayli uzadıktan sonra, 7 Mayıs 1830 tarihinde ilk "Türk-Amerikan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefâin" anlaşması Bâb-ı Âli'nin murahhası olan eski Reis'ül küttab Mehmet Hâmid Bey ile Birleşik Devletlerin murahhasları tarafından imzalanmıştır. Bu muahede dokuz madde ve bir hâtıme ile bir de gizli madde ihtiva etmektedir⁶.

Tarafların iyi niyetlerine ve her vesile ile birbirlerine karşı dostluk ve itimat göstermelerine rağmen, Avrupa büyük devletlerinin entrikaları ve Osmanlı Devleti'nin bir takım iç ve dış gailelerle uğraşması yüzünden hemen on senedir sürüncemede kalmış olan bu muahede nihayet gerçekleşmiş oluyordu.

Biz burada muahedenin gizli maddesi üzerinde duracağız. Zira bu maddede Osmanlı Devleti tarafından Amerikan deniz tezgâhlarına verilecek olan harp gemileri inşaatı siparişleri meselesi ele alınmaktadır. Birleşik Devletler Hükûmeti, Amerikan deniz tezgâhlarına Türk donanması için yaptırılacak harp gemilerinin inşaat fiatlarının Amerikan donanması için inşâ ettirilen aynı evsaf ve büyüklükte harp gemilerinin inşaat fiatlarından fazla olmamasını kabul etmiştir. Bundan başka, Amerikan Hükûmeti, bu harp gemilerinin

4. Fuat Ezgü, Osmanlı İmparatorluğu-Amerika Birleşik Devletleri İktisadî, Siyasî ve Kültürel Münasebetlerinin Kuruluşu ve Gelişmesi (1979—1903), İstanbul 1949;

5. Osmanlı Devleti'nde İlk Amerikan Konsolosluğu 1824 senesinde İzmir'de açılmıştır.

6. Fuaz Ezgü, *aynı eser*, s.80—81.

üstünlüğü bütün Dünyaca kabul edilen Amerikan menşe'li deniz inşaat malzemesi ile yüklü olarak İstanbul'a kadar Amerikan denizcileri vasıtası ile getirilmesini ve bu malzeme ile de İstanbul Tersanesinde Amerikan hap gemileri modellerinde gemiler yapılmasını sağlayacak teknik yardımlarda bulunmayı da taahhüt ediyordu.

Amerikalıların yükselen denizcilik kudretinden ve harp gemileri inşaatındaki tekniğinden faydalanmak isteyen II. Mahmud, 1830 muahedesine bu gizli maddeyi koydurmuştur. Fakat Türk-Amerikan muahedesi, Birleşik Devletler Cumhurbaşkanı tarafından tasdik edilmez üzere senatoya sunulunca, meclis, muahedenin bütün hükümlerini kabul ettiği halde gizli maddeyi "Birleşik Devletler dış siyasetinde bazı zorluklar, ihtilatlar sebebiyet verir" endişesi ile reddetmişti.

II. Mahmud'un çok büyük ehemmiyet verdiği bu gizli maddenin kabul edilmemesi Saray'da ve Bâb-ı Âli'de büyük bir hoşnutsuzluk uyandırmış, ayrıca II. Mahmud bundan duyduğu teessürü şiddetli bir lisanla ifade ederek elçiye bildirmiştir.

Amerikan Hükûmeti, gizli maddenin senato tarafından reddi sebebiyle İstanbul'da husule gelen hoşnutsuzluğu gidermek için Amerikan Maslahatgüzârını İstanbul'a getiren iki harp gemisini satılık olarak Bâb-ı Âli'ye teklif etmişlerdir.

Gizli maddenin reddine sebep olarak, Amerika'nın Avrupa büyük devletleriyle, özellikle İngiltere ile siyasi bir anlaşmazlığa düşmekten çekindiğini gösterebiliriz. Zira Amerika Akdeniz'deki ticari faaliyetlerini sürdürebilmek için, hiçbir zaman, başta İngiltere olmak üzere Avrupa devletlerini karşısına almak istemezdi. Diğer taraftan Osmanlı Devletini de gücendirmek pek işine gelmediğinden, muahedenin gizli hükmünü resmen yerine getirmese bile bunu gayri resmî olarak yerine getirmeyi kendi siyasetine daha uygun bularak bir takım gemi inşaat mühendislerini İstanbul'a göndermiştir.

İstanbul'a gelen Amerikalı ilk gemi inşaat mühendisi Henry Eckworth adlı bir zat olmuştur. H.Eckworth, 1830 anlaşmasına katılan Amerikalı murahhaslardan Charles Rhind'in delâletiyle İstanbul'a gelmiştir. Kendisini, Amerika'nın İlk İstanbul Maslahatgüzârı olan David Porter de gayet iyi tanımakta idi.

İstanbul'da çok etraflı ve derin bir tetkik yapmış olan İngiliz sey-

yah Charles Mac Farlane, Osmanlı Devleti hizmetinde çalışan Amerikalı gemi mühendisleri ve bu arada H.Eckworth hakkında şu bilgileri vermektedir⁷.

"... Amerikan gemi inşaatçıları çok faydalı hizmetlerde bulunmalarına ve yegâne iyi gemileri inşa etmelerine rağmen bir takım müşküller ile karşılaşıyorlardı. Bunlardan Mr. Eckworth ki güzel bir korveti New York'tan getirmişti. Devlet hizmetine girerek tersâneği düzenlemek istedi, fakat iyi muamele görmedi, sonunda sıhhat ve canlılığını kaybetti."

Charles Mac Farlane, H. Eckworth'un ve diğer Amerikalıların haksız bazı muamelelere maruz kalmalarına sebep olarak, Rumların gözden düşmeleri ile tersanede, onlardan boşalan yerleri doldurmağa çalışan Ermenileri ve bazı Ermeni sarraflarını, göstermektedir⁸.

Gemi inşaat mühendisi Henry Eckworth, İstanbul'a kendi yapmış olduğu "The United State" adlı, korvet nev'inden güzel bir harp gemisi ile gelmişti⁹. Amerikan harp gemisi kısa zamanda İstanbul limanında bütün dikkatleri üzerinde toplamıştı. Bu arada geminin cazibesine kapılan liman Reisi, Henry Eckworth'u davet ederek, kendisi ile görüşmek istediğini bildirmiştir.

Liman Reisi, Henry Eckworth ile yapmış olduğu görüşmede, ondan İstanbul'da kalmasını ve harp gemilerinden birer tane numune yapmasını istemiştir.

Henry Eckworth, Liman reisi ile yapmış olduğu bu görüşmeden sonra, Kaptan Paşa'nın seferde olmasından dolayı, Serasker Paşa'nın huzuruna çıkartılmış ve Serasker Paşa'nın, İstanbul'da üç ay kalarak Osmanlı Devleti için harp gemileri inşa etme teklifini kâbul etmiştir.

Serasker Paşa'nın huzuruna ikinci defa çıkışında, Kaptan Paşa'nın çok kısa bir zaman sonra İstanbul'a döneceğini öğrenen Henry Eckworth, Kaptan Paşa'ya takdim edilmek üzere, tersânenin ıslâhı

7. Charles Mac Farlane, "Kismet" Or the Doom of Turkey, London 1853, s.83.

8. Aynı eser.

9. Akdeş Nimet Kurat, Türk-Amerikan Münasebetlerine Kısa Bir Bakış (1800—1959), Ankara 1959, s.19.

ve gemi inşası hakkında geniş bir rapor hazırlamış ve raporunu bilahare Kaptan Paşa'ya takdim etmiştir¹⁰.

Kaptan Paşa, Henry Eckworth'un arzuhalini (= rapor) gözden geçirdikten sonra, usul üzere, arzuhalî Sadâret makamına sunmuştur.

Sadâret makamı Henry Eckworth'un arzuhalinin üst tarafına kırmızı mürekkep ile yazdığı derkenârında Amerikalı mimârın arz ettiği şeylerin, uygun ve akla yakın olduğunu belirtmiş ve gerekli olan İrâde'nin alınabilmesi için durumu padişaha arz etmiştir.

Devrin Padişâhı II. Mahmud, kendi el yazısı ile Sadâret tahririnin sağ tarafında ifade ettiği "Hatt-ı Hümâyûn" da konu ile ilgili olarak şöyle demektedir:

"Manzurum olmuştur,

Mi'mâr-ı mersumun bu arizasında iş'ar eylediği şeyler mümkünâtan ve akla yakın görülür ve Tersâne-i Âmiremiz hakkında hayırlı müntic maddelerden addolunmağla hemen beyhude vakit geçirmeyerek bu hususa bir karar verebilmek için sürhda beyan olunduğu üzre Donânma-i Hümâyûnumuzu Kapudân-ı Mumâileyhe teslim ederek, hemen kendüsünün berren azimet eylemesi için Kapudân Paşa'ya tarafından tahrir ve irsâl olunsun".

Böylece, Padişâh tarafından da beğenilen ve tasdik edilen arzu hâlinde Henry Eckworth, ez-cümle, Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü, meşhur denizci devletlerin deniz gücü derecesine ulaştırmak için, istidatlı Türk gençlerinden genç mi'mârlar yetiştirilerek bunlara son yirmibeş senedir "gemi inşaatçılığında meydana gelen gelişmeleri ve bilhassa dağ ve koruların kereste kesim usulünü öğretmek gerektiğini" belirtiyordu.

Gemi yapımında muhakkak surette ilme ve teknik bilgiye ehemmiyet verilmesini salık veren Henry Eckworth, ilim ve tekniğin yarımından yapılan gemilerin dış görünüş itibariyle güzel olsa da hi, Osmanlı Devleti'ne daimi suretle masrafa yol açacağını belirtmekte ve mutlaka harp gemilerinin ilmi usuller çerçevesi dahilinde inşa edilmesi üzerinde ısrarla durmaktadır.

Türk gençlerinin gemi inşasındaki kabiliyetlerine dokunan Henry

10. Başbakanlık Arşivi, Hatt-ı Hümâyûn, No. 47497. (Bu vesikayı ve yeni harflerle çevrilmiş şeklini makalemizin sonuna aynen koyuyoruz.)

Eckworth, bu gençlerden 15—20 kadarının Amerika'ya gönderilip tahsil görmelerini istemekte ve bu suretle hem lisan hem de gemi inşâasında yeni teknikleri öğrenmelerinin mümkün olabileceğini, şayet bu gerçekleştiği takdirde üç sene zarfında harp gemileri inşâasında Osmanlı Devleti'nin olgunluk seviyesine ulaşacağını da belirtmektedir.

Vesikadan da anlaşılacağı üzere, 25 sene gemi inşâ sanayiinde mühendis olarak hizmet gören ve bu arada Brezilya İmparatorluğu ile Kolombiya memleketine de harp gemileri yapan Henry Eckworth, raporunda belirtmiş olduğu hususların kabulünden sonra, İstanbul Tersânesi'nde Amerikan harp gemileri modelinde gemiler yapmış, fakat bir müddet sonra, İstanbul'un havasına imtizaç edemeyerek memleketine dönmek zorunda kalmıştır.

H.Eckworth Amerika'ya dönüşünde, yerine yine aynı kıymette ve maharetle bir mühendis olan Long Island'lı Poster Rhodes'i göndermiştir¹¹.

Rhodes, İstanbul'a gelişinden kısa bir müddet sonra Sultan II. Mahmud'un teveccühünü kazanmıştı. II. Mahmud'un yanına istediği gibi girebiliyordu. Rhodes'in bu imtiyazlı durumu, taraftarı olmayan bazı Paşaların, işini engellemelerine mani oluyordu. Zira, hatalarını açıklayacağını ileri sürmekle, onlara bir nev'i şantaj yapıyor ve böylece işlerini yürütüyordu.

Amerikalı mühendis Rhodes'in plânları üzerine ve nezâreti altında Haliç Tersânesi'nde inşâ edilen harp gemileri, denizcilerimiz tarafından çok beğenilmiştir. Bu arada Rhodes, 1832 senesinde inşâsına başlanan Mahmudiye Kalyonunu tamamlamıştır¹².

Diğer taraftan, Aynalıkavak sâhâsında birer kıt'a fırkateyn brik ve koter (kotra), inşâ ederek, 1837 senesinde II. Mahmud'un da hazır bulunduğu bir merâsimde denize indirilmiştir¹³. İstanbul Tersânesinde ilk buharlı gemiler yine Rhodes'in mârifetiyle inşâ edilmiştir¹⁴.

11. Charles Mac Farlane, "Kismet", s.83.

12. Takvim-i Vakâyi, 15 Safer 1251, sayı 103.

13. Takvim-i Vakâyi 18 Cezaileyevvel 1253, sayı 153.

14. Takvim-i Vakâyi, 21 Şevvâl 1253, sayı 159.

Amerikalı mühendis F. Rhodes, II. Mahmud'un vefatı âzerine bazı devlet adamlarının çevirdikleri entrikalardan müteessir olmuş ve prestijini kaybetmişti. Bu vâzîyet karşısında, Rhodes istifa etmek zorunda kalmıştır¹⁵. Yerine daha evvel Tersâne-i Âmire'de işçi başı olarak görev yapan Mr. Reevel getirildi¹⁶. Mr. Reevel de iyi bir muamele ile karşılanmadı, nihayet o da istifa etmek zorunda kaldı.

Rhodes'e yapılan haksızlıklardan, sonra pişmanlık duyulmuş, gönlünü almak için tekrar vazifesine avdetini te'min etmek için yapılan teşebbüsler bir netice vermemiştir¹⁷.

Bir takım şahsî çıkar ve küçük menfaatler peşinde koşan himetsiz bazı devlet adamlarının entrikaları neticesinde; kabiliyetli ve gerçekten devlete faydalı faaliyetlerde bulunan Amerikalı mühendis ve usta başların, bir nev'i istifaya zorlanmaları, Osmanlı Devleti'ne oldukça pahalıya mâl olmuştu. Zira, böyle olumlu bir faaliyetin kesintiye uğratılması, devletin geleceği yönünden etkili olmuş, neticede devlet, deniz sorunlarını lâıkiyle çözememiş ve böylece denizin nimetlerinden tam mânası ile faydalanılma yoluna gidilememiştir. Fakat, bütün bunlara rağmen yine de, 1830—1839 seneleri arasındaki ilk, Türk-Amerikan resmî ilişkileri neticesinde, Türk deniz gücü önemli bir aşama kaydederek, çağdaş gemi sanayiinin yakın takipçisi olmuştur. Nitekim bu devirde, makina aksamı dışında kalan diğer bütün gemi inşaat malzemesi, Türk tersânelerinde imâl edilebiliyordu.

Bir takım iç ve dış engellemelere rağmen, bütün bu işlerin yürütülmesinde II. Mahmud'un büyük desteği olduğu şüphesizdir.

II. Mahmud'un denizcilik hususunda en büyük yardımcısı, Avrupa'nın deniz meselesini kavramış, bilgisi ve kurduğu disiplin ile, denizcilik tarihimize önemli bir işgal eden, Kaptan-ı Deryâ Çengeloğlu Tâhir Paşa olmuştur¹⁸.

1831—1837 seneleri arasını kapsayan Çengeloğlu Tâhir Paşa'-

15. Charles Mac Farlane, "Kismet"... s.84.

16. Aynı eser.

17. Aynı eser, s.85.

18. Çengeloğlu Tahir Paşa hakkında fazla bilgi için bk. Abdurrahman Şeref, *Tarih Mûsâhebeleri*, İstanbul 1338, s.21 vd.; Halûk Şehsuvaroğlu, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul 1965, s.93, vd.

nın ilk Kaptan-ı Deryâlığı sırasında, Amerikalı mühendis ve usta-başılar rahatlıkla çalışma fırsatı bulabilmişler, her türlü yardım ve kolaylığı Kaptan Paşa'dan görmüşlerdir. Fakat Çengeloğlu'nun bu görevinden ayrılması, özellikle, II. Mahmud'un vefatı, tersâne ve donanma işlerindeki hummalı faaliyetin hızını oldukça azaltmış, hattâ, durdurmuştur. Bundan sonraki devirlerde, gemi inşaatından ziyâde, Avrupa'da bilhassa İngiltere'den, bol bol gemi satın alınma-ğa başlanmış, böylece Amerikalı mühendislerin açtığı yeni çığırdan tam olarak faydalanılamamıştır.

VESİKA

Cenâb-ı Hazret-i Riyâsetpenâhiye Dersaadet'de bulunan Amerikalı mimar Eckworth'un takdim eylediği arzuhâlin tercümesidir.

Limân Reis'i Bey'le bundan beş hafta mukaddem görüşüldükte Dersaadet'te kalup taraf-ı Devlet-i Aliye için sefâin-i harbiyyenin her bir nev'inden birer kût'a şefine inşâ eder misin deyu suâl olunmuş ve Devletlu Serasker Paşa Hazretleri nezdine celb buyrulduğunda müşârün-ileyh hazretleri cânibinden dahi üç mah kadar Dersaadet'de kalır mısın deyu buyurulmuş olmağla, memleketimden müddet-i medide uzamak istemediğime binâen bu taraf da meks ve tavakkuf her ne kadar elvermez ise de rızâdâde olmuş idim. Çend rûz mukaddem yine müşârün-ileyh hazretleri nezdine vardığımda Kapudan Paşa Hazretlerinin eyyâm-ı kalidede Dersaadet vürudu ifâde ve sefîne inşâsına dâir efkâr ve mütâlaat-ı mutlakamın tahriren beyânı matlub buyurulmuş olmağın müşârün-ileyh hazretleri cânibine takdim ideceğim efkâr ve mülâhâzât-ı meşruhamın taraf-ı âlilerine beyân itmekliği münâsib görmüşümdür. Şöyle ki, Saltanât-ı Seniyyenin akdem havâhişi sefâin-i harbiyye inşâsı usulünü meşhur olan düvel-i bahriyye usulü derecesine koymak olduğu bî-istibâh olarak işbu emniyyenin usulü için bu tarafda ehâlinin gençlerinden mahâretli mi'marlar yetiştirilmek ve işbu genç mi'marların yermibes seneden beru fen-i inşâiyyede zuhura gelen ahvâl ve usul-i cedideyi tahsil edecek vesileler olmak ve bunlar cibâl ve korular derununda kemâl-i sür'at ve idâre ile kerâste kat'ı usulünü öğrenmek gerektir.

Sefâin-i harbiyye inşâsı fenninde zuhura gelen muhassenâtın âzâmi bir mi'mârın ilm-i cerr-i eskâlde mahâreti olup eğerçi yalnız fenn-i mi'mâriyle kâğıt üzerinde eşkâl-i hasene tersimi mümkün ise de cerr-i

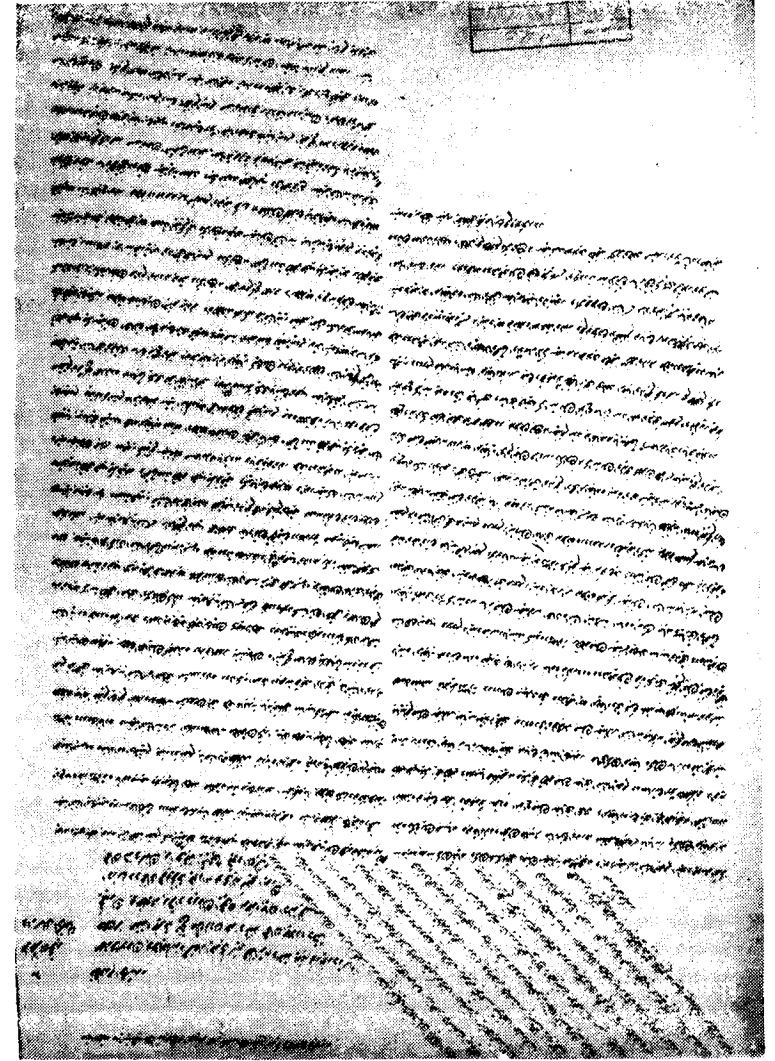
eskâlin îânesi olmadığı halde sefine zâhiren güzel inşâ olunmuş görünüyor ise de taraf-ı devlete masârif-i dâimiyyi mucip olarak bir güne menfaat-ı sahihası melhuz değildir. İş bu sefâin-i harbiyye inşâsı bir emr-i azim olup alelhusus ifâdâtının tefhiminde derkâr olan suubet cihetiyle müşkildir. Ma'mâfih bu bâbda usul ve suret-i umumiyeye teşebbüs olunacağı eelden zaferyâb olacağım, hemân meczumun olmağın suret-i mezkûre üzere bu tarafda lâ-akl yüz küt'a top çeker kapak ve altmışdört küt'a top çeker fırkateyn ve kebir çapında toplarıyla vapur sefineleri inşâsına âmadeyim. Ve işbu sefinelerin cümlesi Devlet-i Aliyye'ye getirdiğim sefine misillü mismârları bakırdan ve bakır kaplı olur. Taraf-ı Devlet-i Aliyye'den işbu suret tasvip buyrulduğu takdirde hemen Amerika'ya avdetle ol tarafda maslahatlarının tanzimi esnasında altmışdört küt'a top çeker bir sefine inşâ idebilirim ve çünkü kerâstem hâzır olmağla sefine-i mezkûreyi altı mâh zarfında tekmi ederim. bir de el-hâletü hâzîhi Tersâne-i Âmire tarafında müstahdem olan genç mi'mârlardan onbeş-yirmi nefer intihâb olunmak ve bunların onsekiz-yirmi yaşında olup, sefâin-i muhtelif inşâsına ba'zı mertebe âşinâlığı olanları sâire tercih olunmak ve bunlar benimle berâber Amerika'ya giderek ber veç-i bâlâ ol tarafda inşâ ideceğim altmışdört küt'a top çeker sefinenin i'mâlinde usul-ü adidemizi tâhsile vesile-i hasene olmak üzere tasavvur ederim. Bunlar, işbu vesile ile lisânımız dahi tahsil ideceğinden bu tarafa avdette pek işime yararlar ve o tarafdaki gelirken fenn-i inşâiyyeye müteallik yetmiş-seksen nefer ma'lumatlı kimseleri dahi berâber götürmeklik murâdım olarak bunlar zikr olunan ehl-i islâm genç mi'mârlar vasıtalarıyla üç sene zarfında sefâyin-i harbiyye inşâsında bir devr-i kâmil icrâsına kudretyâb olacağımı zan ederim ve zikr olunan altmışdört küt'a top çeker sefine ile bir küt'a kapak sefine kerâstesini dahi bu tarafa nakl ile avdet eylediğim gibi zikr oluna kapak sefinenin inşâsına mübâseret idebilirim. Böyle olmadığı takdirde dikkate muhtaç olur.

Bu tarafa vürudundan beru meşhudum olduğuna göre bu memleketin gençlerinden liyâkat-ı azime müşâhede itmemele az vakitle bunları sâir her hangi devletin sefinelerine muadil ve belki onlardan ba'zı mertebe dahi âlâ enva' sefâin inşâsına kudretlerini istihsal idebileceğim meczumumdur. Mesen adamların alışmış oldukları usul-ü kadimelerini tahvile çalışmak abes kabilinden olur ki, başka çıkaramıyacak olhalde Devlet-i Aliyye'nin metâlibini ifâ ideme-

yüp ve fenn-i mi'mârîde olan itibârımı dahi gâib iderim. Ancak genç adamlar vasıtalarıyla bu husus başa çıkar. Zira bunları ben kendim usulüm üzere istihdâm ederim. Mesen olanlar dahi biraz takit mürur iderek ve usulümde olan menâfî müşâhede elyilerek belki benim usulüme imtisâl ederler. Sefine inşâsı için tersânedeki bilkülliyeye ayrı bir mahâll-i vâsi tahsis ve burada korulardan kerâste kat'ına mübâseret oluncaya kadar tersânedeki âcilen lüzumu olma-yan kerâstenin isti'mâline me'zuniyetim lâzımdır. İşte bu maslahât-ı mühimmeye dâir mütalaat-ı mutlakam bu vecihle olarak bundan başka hiç bir tarik ile Devlet-i Aliyye'ye hüsn-ü hizmet idemem.

Yirmibeş seneden beru beher sene gerek kapak ve gerek asker nakli ve cenk sefinelerine su celbi için vapur sefineleri inşâ eyledim. İşbu vapurlar Akdeniz'e pek cüsbân ve boğazlarda müteharrik tabyeler mesâbesinde olarak menfaat-i azimi nümâyândır ve kezâlik Amerikalı ile İngiltereli beyninde muahharen vuku'u bulan seferde envâ-i cenk sefâini i'mâl ve Amerika'da Birezil İmparatoru için altmışdört küt'a top çeker iki küt'a ve Kolombiya Memleketi için diğer iki küt'a cenk sefâini inşâ eyledim. Dersaadet'de olan maslahatgüzar David Porter bir az vakit Amerika tersânesine nezâret etmekle bu bâbda şâhâdet idebilir. Hasılı gerek Amerika ve gerek sâir devletler için yaptığım cenk sefineleri be-gâyet makbule geçmekle burada ol vecihle cenk sefineleri inşâsına mübâseret eylediğim halde hoşnutsuzluk usulü me'mulümdür. Kaldı ki, Dersaadet'e vürudumun sebepleri dahi Devlet-i Aliyye ile Amerika Devleti beyninde akd-i muâhedeye me'mur olan Rhind (Charles) Amerika'ya avdetinde madde-i hafiyeyi bana irâe birle madde-i mezkûrede Devlet-i Âliyye'nin kuvve-i bahriyyesini tanzim etmek niyetinde olduğunu müşâhede edüp ve mersum Rhind ve hizmet-i riyâsette kendüye Dersaadet'e bir küt'a cenk sefinesi isâli münasib olacağı ve Devlet-i Aliyye'nin Amerika'ya mahsus olan kerâsteden sâir cenk sefineleri i'mâl ve inşâ ettirilmesine âmâde idüğü beyân ve sipâriş olunmuş olduğun ifâde etmekle işbu mülâhâzâta mebni mersum Rhind ile berâber bu tarafa geldiğimiz sefinenin inşâsına mübâseret ederek nümune olmak üzere ve gayet ihtimam eyledim. Zikr olunan sefine ile Dersaadet'e azimetim sefine-i mezkûreyi fûruht etmek zımnında değildir. Zira azimetimden mukaddem fûruht olunmuş gibi addederim ve mersum Rhind'in ifadâtı bu tarafa vürudumdan beru tasdik olunmuştur. Bu tarafa gelmekliğim sefâin-i sâire için

tanzimat-ı mukteziyye zımnında olduğuna binâen böyle uzatmasından müteessif isem de meşârûn-ileyh Serasker Paşa Hazretlerine ifâde eylediğim üzere üç mâh meks ve tavakkufa razı olmuşumdur. Ancak beraber getirmiş olduğum adamımı Amerika'da liva evâk tesmiye olunur bir nevi meşe ağacının tedârîki zımnında ta'limât-ı lâzime ile Amerika'ya i'zâm etmek muradımdır. Zikr olunan kerâstenin olmadığı mahallerin havası gâyet vahim olduğundan kat' ve tedârîki fakat ba'zı mevsime münhasırdır. Bu tarafta bulunan sefinem bütün bu ağaçtan yapılmış ve mismarlar bakır ve bakır kaplıdır. İşbu nev'i kerâste çok vakit dayanması ve metâneti cihetiyle kerâstenin emvâ-i sâiresinden âlâ olduğu ma'lum-u devletleridir. Çünkü Deraliyye'ye vürudum hizmet-i risâyetle Amerika me'muru beyinde vuku' bulan tanzimata mebni olmağa irzâ olunacağım meczunumdur. Benim matlubum mücerred taraf-ı Devlet-i Âliyye için inşa ve isâl olunmuş olan mârr-üz-zikr sefinemden dolayı tazmine münhasır olarak taraf-ı Devlet-i Âliyye'den sefâin-i sâire celbi murâd buyrulur ise Rhind ile konturato akd olunur ve benim bu tarafta bulunmaklığım bu bâbda suhulet-i azimeyi mucib olub işbu tarik ile Amerika'da inşa olunmuş sefâin celb olunabilir ve eğer bu tarafta inşâsı murâd olunur ise beyân olunan usûl üzere olur ve bu vecihle Devlet-i Aliyye'nin kuvve-i bahriyyesi meşhur olan devletlere muadil olup, velhasıl benim matlubum zikr olunan sefinemden dolayı tazmine münhasır olmağa meşhud olan şân ve hakkaniyet-i seniyyede bir lahza şübhe etmekliği tecviz edemem, de-yu muharrerdir.



Amerikalı Gemi İnşaat Mühendisi Henry Eckworth'un Osmanlı Devleti'ne harp gemileri inşasına dâir, takdim ettiği rapor.
(Aşlı için bk. Başbakanlık Arşivi, Hatt-ı Hümayun Tasnifi, No 47997).

III

ÖZEL BAHİRİYE MEKTEPLERİ HAKKINDA BİR GENELGE (1851)*

1768 senesinde başlayan Osmanlı-Rus Savaşları, henüz iki sene-
yi idrak ettiği bir sırada, Osmanlı Devleti'nin kara ve deniz kuvvet-
lerinin başarısızlığı, bu iki mühim müessesenin köklü bir ıslâha-
ta ihtiyaç gösterdiği gerçeğini açıkça ortaya koymuştu. Bilhassa 1770
senesinde Çeşme'de Türk deniz gücünün, İngiliz amiral ve denizci-
lerinin yardımı ile Rus'lar tarafından yakılması¹, Türk denizcili-
ğine 1571 İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra vurulan ikinci bir dar-
be olmuştu. Fakat bu acı hâdiseyi, devletin, bahriye işlerini daha
ciddî olarak ele almasını sağlayan, bir dönüm noktası olarak da dü-
şünebiliriz. Nitekim devrin padişahı III. Mustafa (1757-1774), da-
ha önce topçu öğretmeni sıfatıyla devlet hizmetine giren, Fransa'n-
nın İstanbul elçisi De Vergennes'in damadı, Macar asıllı Baron de

* İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi, 7-8 (İstanbul 1977)'de yayın-
lanmıştır.

1. Bu hususta fazla bilgi için bk. Fevzi Kurtoğlu, *1768—1774 Türk-Rus Harbinde
Akdeniz Harekâtı ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa*, İstanbul, 1942; Şehabettin Te-
kindağ, “Çeşme” maddesi, *İslâm Ansiklopedisi*, III, 396.

Tott'un da yardımı ile, Haliç'te tersâne yakınında, daha ziyade bah-
riye mühendisliğine mahsus bir okul kurdurmuştur (1773). Bu su-
retle denizciliğin daha ilmî metodlarla öğretilmesi en büyük amaç
edinilmiş oluyordu.

1773'te Batı tarzında bir deniz mektebinin açılması için atılan bu
ilk adımdan sonra, mektep III. Selim zamanında (1789-1807) giri-
şilen reform hareketleri ile daha da geliştirilmiş ve fakat tam mâ-
nası ile istenilen seviyeye ulaştırılamamıştır.

II. Mahmud'un (1808-1839) da bu hususta gayretleri görülmüş
ise de, 1828-1829 Osmanlı-Rus Harbi'nde, ne Deniz Mühendishâ-
nesinden yetişmiş bir kaptana ne de Kara Mühendishânesinden ye-
tişmiş bir subaya tesadüf edilememiştir². Bütün bunlara, devletin
içinde bulunduğu iç ve dış gâilelerin yanı sıra, bahriyenin her türlü
kademelerini içine alacak bir reform komisyonunun, daha doğrusu
bir reform kadrosunun henüz teşekkül etmemiş olmasının âmil ol-
duğunu söyleyebiliriz.

Tanzîmat Fermanı ile başlayan devlet teşkilâtındaki Avrupaî de-
ğişiklik ve bu arada Bahriye Meclisi'nin kuruluşu, arzu edilen re-
form kadrosunu oluşturmağa ve dolayısıyla girilecek reform ça-
balarının daha sistemli bir şekilde ele alınmasına en büyük âmil ol-
muş ve bu devirde Bahriye Mektebi üzerinde daha ciddî bir şekilde
durularak ıslâh edilmeye çalışılmıştır.

Tanzîmat Fermânı döneminin ilk yıllarında Bahriye mektebi'nin
durumunu, daha sonra “Paşa” unvanını alarak tarihimizde “Yâ-
ver Paşa” olarak anılan, İngiliz kaptan Sir Baldwin Wake WAL-
KER'in 19 Şubat 1840 tarihinde Kaptan Paşa'ya sunmuş olduğu
lâyihasından açıkça öğrenmekteyiz³.

Mora İhtilâli'nde, Türklere karşı savaşan, hattâ başarılarından
dolayı Yunanistan halâskarı nişanı (= Redeemer of Greece) ile de
taltif edilen Walker⁴, Osmanlı hizmetindeki ilk görev yılında sun-
duğu bu lâyihasında, Bahriye Mektebi'nde bâzı eksikliklerin oldu-

2. Mahmud Cevad, *Maârif-i Umumiyye Nezâreti Tarihçe-i Teşkilâtı ve İcraâtı*, İs-
tambul, 1338, s.5

3. Walker'in lâyihası için bk. Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, nr. E. 4788; Fevzi
Kurtoğlu, *Deniz Mektepleri Tarihçesi (1928—1939)*, II, İstanbul, 1941, s.19—21.

4. *The Dictionary of National Biography*, London, 1917, XX, 501.

ğunu belirterek, neler yapılması gerektiğini madde madde belirtmiştir. Walker'in belirttiği bütün bu hususlar, Bahriye Meclisi'nde ele alınarak, evvel emirde, mektep hocalarının adedi artırılmış, mektep için bâzı yeni âletler alınarak talebelerin daha modern bir şekilde yetişmelerine gayret sarfedilmiştir⁵.

Bahriye Mektebi için alınan bu ilk tedbirler, semeresini yavaş yavaş vermeye başlamış özellikle harita yapmak fenni oldukça ilerlemiştir. Nitekim bu sıralarda Bahriye binbaşlarından Ömer Kaptan ile, mühendis Emin efendi Basra Körfezi'nin haritasını yapmışlar ve müşterek bir lâyiha hazırlayarak 23 Safer 1264 (30 Ocak 1848) tarihinde Kaptan Paşa'ya takdim itmişlerdir⁶.

Görüldüğü gibi, Tanzimat Fermanı ile birlikte Bahriye Mektebinde önemli bir kıpırdanma meydana gelmiş, bu arada mektep binası Kasımpaşa'dan Heybeliada'ya nakl olunmuştu. Bütün bunlara rağmen mektep, arzu edilen seviyeye ulaşamamış, yeni yeni hamleler yapılmasını gerektirmiştir. Nitekim mektebin eğitim ve öğretim sistemindeki bâzı bozuklukları, hiç olmazsa bir noktaya kadar dolduracak olan yeni bir lâyiha, 23 Cemaziyevvel 1264 (27 Nisan 1848) tarihinde, Patrona-i Hümayun Mustafa Paşa tarafından Bahriye Meclisi'ne sunulmuştur⁷.

Patrona Mustafa Paşa'nın lâyihasında; tahsil müddetinin 4 sene olması, alınacak talebenin Kur'ân okuyup, yazı yazmayı bilmeleri, talebelerin sıhhi muayenelerinin bir heyet tarafından tetkiki, özellikle subay çocuklarından 14—16 yaşlarında olanlarının mektebe kaydedilmesi, ikinci sınıftan itibaren talebelerin makine ve inşâiye talebesi olarak ayrılmalrı, mektebin birinci ve ikinci sınıfındaki derslerin müşterek olması; üçüncü ve dördüncü sınıf talebelerine ilmi hâl, Arapça, hesap, hendese, cebir, resim, Fransızca⁸; güverteye ayrılan talebeye hey'et, müsellesât-ı küreviyye, seyr-i sefâin;

5. Fazla bilgi için bk. Ali İhsan Gençler, *Bahriye'de Yapılan Islâhat Hareketleri ve Bahriye Nezâretinin Kuruluşu*, basılmamış doktora tezi, İstanbul, 1976, Tarih Semineri Ktp. Tezler nr. 2679, s.271 vd.

6. Başbakanlık Arşivi, *Mesâil-i Mühimme tasnifi*, nr. 371.

7. Mustafa Paşa'nın lâyihası için bk. Saffet, *Bahriye Tarihimizden Seçilmiş Filâsalar*, İstanbul, 1329, s.17—18.

8. Bahriye Meclisi, Patrona Mustafa Paşa'nın lâyihası üzerinde müzakerelerde bulunduğu bir sırada, almış olduğu bir kararla okulun bundan böyle, yabancı dilinin İngilizce olmasını kabul etmiş, Fransız ihtiyarı bir ders olarak kalmıştır (bk. Bşk. Arş., *Mesâil-i Mühimme*, nr. 373)

makınaya ayrılan talebelere cerr-i eskâl, inşâiyye talebelerine de inşâiyye ile ilgili derslerin okutulması zarureti belirtiliyordu.

XIX. yüzyıl gemiciliğinin tamamen ilim ve tekniğe dayanması, Bahriye Mektebinin önemini bir kat daha arttırıyordu. Bu hususu gayet iyi düşünen Osmanlı Devleti, bütün gücü ile Bahriye Mektebini ıslâh etmeye çalışıyor ve bunda yavaş da olsa bir ilerleme kaydediyordu.

Gerek gemi yapımı, gerekse bu yeni tip gemilerin sevk ve idaresinin tamamen tekniğe ve teknik bilgiye dayandığı bir devirde, bir takım kimselerin Akdeniz'in bâzı mahallerinde bahriye mektepleri açarak, bilip bilmeden bahriye tekniğini öğretmeye kalkıştığı haber verilmiş ve yapılan tahkikatta ihbârın doğruluğu anlaşılmıştır⁹.

Devlet, bu durumla yakından ilgilenerek metni aşağıda aynen verilecek olan genelge ile ilgililere, bundan böyle, bu tarzda bir mektep açmak isteyenlerin, önce, bağlı olduğu vilâyet veya kazanın mahallî meclisinde hal ve hareketlerinin tetkik edilip bunun bir mazbata ile tespit olunarak İstanbul'a gönderilmesini ve Bahriye Meclisi'nde imtihan yapılmadıkça kendi bildiklerine göre bahriye mektebi açıp tedrisata girişmemelerinin "irâde-i seniyye" gereği olduğu, bildirilmiştir.

Görüldüğü gibi, Devlet, kendi denetim ve gözetimi altında özel bir bahriye mektebinin açılarak, denizcilik tekniğinin tedris edilmesine mâni olmamaktadır.

Bahriye, özellikle Maarif tarihimiz yönünden çok büyük ehemmiyet taşıyan bu 19 Rebiülahbîr 1267 (21 Şubat 1851) tarihli genelgeyi, Aydın, Selânik, Girit, Sayda, Cezâir-i Bahr-ı Sefid, Kıbrıs, Biga, İzmit, Tırhala, Sakız, Bozcaada, Gemlik, İstanköy, Teke, Limni, Tekfurdağı, Erdek vâli, mutasarrıf ve kaymakamlarına göndermiştir. Bu genelgeye Aydın, Girit, Sayda, Cezâir-i Bahr-i Sefid, Biga, Bozcaada, Teke ve Limni'den hemen cevap gelmiş¹⁰, diğer yerlerden herhangi bir karşılık verildiğine dair bilgimiz yoktur.

Genelge aynen şöyledir:

"Aydın ve Selânik ve Girit ve Sayda ve Cezâir-i Bahr-ı Sefid ve

9. Deniz Müzesi Arşivi, *Mektubî* tasnifi, defter nr. 10, s. 24.

10. Vesikada nerclerden cevap geldiğine işâret olunmuştur.

*Kıbrıs ve Biga ve İzmid ve Tırhala ve Sakız ve Bozcaada ve Gemlik
ve İstanköy ve Teke ve Limni ve Tekfurdağı ve Erdek Vali ve Mu-
tasarrıf ve Kaymakamlarına,*

*Bahr-ı Sefid'in bâzı mahallerinde bir takım kesân mekteb güşâ-
dıyla bilür bilmez ta'lîm-i fûnûn-ı bahriyye etmekte oldukları tah-
kîk u istihbâr kılındığına mebnî, ba'd-ez-în bu makûle mekteb güşâ-
dını istid'â eden kimesnenin mahallî meclisinde ahvâlî tahkîk u
tedkîk olunarak bâ-mazbata bu tarafa irsâl ile Bahriye Meclisi'nde
dahi imtihan icrâ olunmadıkça hod-be-hod mekteb güşâdıyle tedris-i
fen eylemelerine ruhsat verilmemekk üzere tenbîhât-ı muktazıyye-
nin icrâsı husûsuna dâir müteallik ve şerefsudûr buyrulan emr ü
irâde-i hikmet-dâde-i cenâb-ı müllûkâne mantûk-ı celîlî üzere tasdîr
buyrulan emir-nâme-i sâmi-i hazret-i dest-gâh-ı dâverânededen kılın-
mış olmağla ber-mantûk-ı irâde-i seniyye şu sûretde bundan böyle
nizâm ittihâzıyle temâmî-i icrâsı husûsuna himem-i meâlî-tev'em-i
safderânededen derkâr u şâyeste buyurulmak bâbında."*

19 Rebîûlahbir [1267]

MKT-10/24

Özel Bahriye Mektepleri hakkında genelge, (Deniz Müzesi Arşivi, *Mektubi tasnifi*, defter nr., 10, s. 24).

IV

İSTANBUL TERSÂNESİNDE AÇILAN İLK TIB MEKTEBİ*

Bir memleketin müdafaa ve muhafazası, dolayısıyla iktisadî sahada gelişmesinin bölgenin coğrafî durumuna bağlı olduğunu gayet iyi bilen Türkler, karada olduğu gibi denizlerde de hâkimiyetlerini yürütmek amacıyla büyük gayretler sarfederek, Anadolu'nun stratejik yönünü en iyi değerlendiren bir millet olarak tarihe geçmişlerdir. Özellikle Osmanlı Türkleri, Fatih Sultan Mehmed ve onu tâkiben II. Bayezid ve Yavuz Sultan Selim devirlerinde, bahriye mes'eleleri iyice kavramış ve İmparatorluğun istikbali denizlerde aranmağa başlanmıştır. Bilhassa Kanûnî Sultan Süleyman devrinde bu mes'ele, Devlet'in ana politikalarından biri hâline gelerek, temelleri Yavuz Sultan Selim zamanında atılan Haliç Tersânesi daha da genişletilmiş ve civârına câmi, medrese, mektep ve hamam gibi hayır müesseseleri yapılmış ve bu müesseselerin bânisi olan Güzelce Kasım Paşa'nın ismine izâfeten adına bundan böyle, "Kasım-paşa Tersânesi" denilmeğe başlanmıştır¹.

* İ.Ü. Edebiyat Fak. Tarih Dergisi, sayı XXXI (İstanbul, 1977); İ.Ü. Tıp Fakültesi Mecmuası, sayı 41 (İstanbul 1978)'de yayınlanmıştır.

1. M.C. Şehabeddin Tekindağ, *Haliç Tersânesi'nde inşa edilen ilk Türk donanması ve Cafer Kaptan'ın arzısı*, Belgelerle Türk Tarih Dergisi, 7 (İstanbul 1969), s.66

"Tersâne-i Âmire", "İstanbul Tersânesi" gibi isimlerle de anılan ve batılıların coğrafî görünüm ve ehemmiyetinden dolayı "Altın Boynuz" dedikleri Haliç'te kurulan Kasımpaşa Tersânesi asırlar boyu Türk denizciliğine önemli bir sanayi kolu olarak hizmet etmiş, büyük Türk denizcilerinin yetişmesinde mektep rolü oynamış, bahriye askerlerinin talim ve terbiye yeri, esnaf ve san'atkarların geçim kaynağı olmuş ve bütün denizcilik işlerinin yürütüldüğü bir beyin vazifesi görmüştür.

Tamâmen Türk emeğinin mahsulü olan ve bize başka bir milletin kalmayan İstanbul Tersânesi, yukarıda belirtmeğe çalıştığımız mühim hizmetlerinin yanı sıra XIX. yüzyılın başlarında bünyesinde bir de Tıbhâne'nin açılması ile tıp tarihimize de hizmet etmiş ana bir müessesedir. Şöyle ki, III. Selim zamanında (1789-1807) "Nizâm-ı Cedîd" adı verilen ve Devlet'in bütün müesseselerini kapsayan büyük ve şumûllü reform programında, tersâne ve donanmanın da ıslahı cihetine gidilerek 1805 senesinde çıkartılan bir "Kanunnâme" ile yapılacak reformun esasları tespit edilmiştir.

Zilkade 1219 (= Şubat 1805) tarihinde yürürlüğe giren Bahriye Kanunnâmesi'nde üzerinde durulan bir mesele de, tersâne ve donanma halkının sağlık hizmetleriyle ilgili olup, bu husus ayrı bir madde olarak ele alınarak, öteden beri kırkar kuruş maaşla harp gemilerine birer hekim ve cerrâh tayin oluna gelirken, bundan böyle iki yüz elli kuruş maaşla ve daha ehliyetli kimselerin "Donanma-yı Hümâyûn Hekim-başısı" ve "Donanma-yı Hümâyûn Cerrâh-başısı" nâmı altında üstad hekim ve cerrâh tayin edilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca Hekim-başı ve Cerrâh-başı'nın maiyyetlerinde mülâzım ve talebeler bulunacaktı. Bu talebelerin seçimini Bahriye Nâzırı² yapacaktı. Diğer taraftan, hastaların bakımı için Tersâne-

2. Zilkâde 1219 (= Şubat 1805) tarihinde yürürlüğe giren Bahriye Kanunnâmesi gereğince, Tersâne Eminliği kaldırılarak, yerine Umûr-ı Bahriye Nezâreti kurulmuştur. Bahriye Nâzırı olan zât aynı zamanda müstakil olarak teşkil edilen Bahriye Hazinesi'nin de başı ve sorumlusu olacaktı. Ayrıca o ana kadar iki "şikk" üzerinde olan mâliyyeye üçüncü bir "şikk" daha yani "şikk-ı sâlis Defterdârlığı" ilâve edilerek bu görev, "Umûr-ı Bahriye Nâzırı" olan zâtın uhdesine verildi. (Ali İhsan Gençer, *Bahriye'de yapılan ıslahat hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin kuruluşu*, basılmamış doktora tezi, İstanbul 1976, Tarih Semineri Ktp. Tez. Nr. 2679, s.42; ayrıca bk. Saffet, *Bahriye tarihimizden filasâlar*, İstanbul 1329, s.30; Cevdet Paşa, *Tarih*, İstanbul 1309, VIII, 287).

nin münasip bir mahalline hastahâne yapılacak, böylece hastalarla gece-gündüz ilgilenilmesi sağlanmış olacaktı. Bahriye Nâzırı olan zât, gemiler sefere giderken içlerine, lüzumuna göre hekim ve cerrâh yerleştirecekti³. Nitekim, Kanunnâme'nin bu hükmü, ilk Bahriye Nâzırı olan eski Paris sefiri Morali Seyyid Ali Efendi tarafından yerine getirilmeğe çalışılmış ve ilk iş olarak Aynalıkavak Sarayı'nın bozuntularından faydalanarak Tersâne'de "Büyük Havuz"un⁴ yakınında bir hastahâne yapımına başlanmıştır⁵.

Bugünkü Deniz Hastahânesi'nin ilk şekli olan hastahâne inşaatı ahşap olarak kısa bir müddet içinde tamamlanmış ve 25 Cemâziyelevvel 1220 (= 21 Ağustos 1805) tarihli bir vesikada⁸, hastane kadrosu, bir "Ser-tabîb", bir "Ser-cerrâh", yedi talebe ve dört hademen tereküb ettiği belirtilmiştir. Masoraki () isminde, "Ser-tabîb" ile Arbili () ismindeki "Ser-cerrâh" iki yüz elişer kuruş, talebeler kırkar, hademeler ise otuzar kuruş almaktaydılar. Maaşlarının toplam tutarı ise, "Tersâne-i Âmiri Hazinesi"nden karşılanıyordu. Vesikanın dikkati çeken tarafı, Baş-tabib (Ser-tabib) ile Baş-cerrâh (Ser-cerrâh)ın maiyyetlerinde yedi tane tıp tahsili yapacak talebenin bulunması ve dolayısıyla, donanma için gerekli olan tabîb ve cerrâhların bundan böyle bir nev'i "mektep" havası içinde yetiştirilmek istenmesidir. Her ne kadar bu usûl modern anlamda bir tıp öğrenimi olmamakla beraber, ilerisi için iyi bir başlangıç olmuştur. Nitekim, 17 Şevvâl 1220 (= 9 Ocak 1806) tarihli bir vesika sûretinden⁷ edindiğimiz bilgiye göre bu tarihte

3. Başbakanlık Arşivi, Mâliyeden Müdevver Defterler, nr. 8886, s. 324 (Bk. Klise I)

4. Bugünkü "Taşkızak".

5. Saffet, *Filasâlar*, s.30

6. Bş.Arş. Cevdet Bahriye tasnifi, nr. 7283 (Bk. Klise: II)

7. Vesika, mehz gösterilmeden Dr. Osman Şevki Uludağ tarafından "*Tarihimizde iki Tıbhâne vardır*" başlığı altında neşredilmiştir (Bk. *Tib Dnyası*, VIII, İstanbul 15 Ağustos 1935). Bu vesika da, bazı tıp ve maarif tarihçilerimiz tarafından kullanılmıştır (Bk. Osman Ergin, *Türk Maarif Tarihi*, c. I-II, İstanbul, 1977², 341-342; Süheyl Ünver, *Osmanlı Tabâbeti ve Tanzimât Hakkında Yeni Notlar, Tanzimat I*, İstanbul 1940, s.935). Osman Ergin eserinde, vesikayı uzun uzadıya tahlil ettikten sonra "... Bütün bu mütalâalarla beraber Tersâne'deki Tıbhâne bir tıp mektebi de sayılmış olsa bile kuvvede kalmış, filiyât sahasına çıkamamıştır..." demektedir (Bk. *Türk Maarif Tarihi*, s.343.) Süheyl Ünver ise, Osman Şevik Uludağ'ın vesika hakkındaki görüşlerine katılmış olup, "... tıbhâne adıyla hastahâne açılmıştır..." derken vesika tarihini 1219= 1804 olarak göstermiştir. (Bk. *Osmanlı Tebâbeti ve Tanzimat*, s.935). Vesika tarihinin 1220 olmasının "bir matbaa sehvinde" ileri gelebileceğini belirten Osman Ergin, bu tarihin 1221 olması lâzım geldiğini söylemekte ise de, biz bu tarihin doğru olduğunu

İspitalya yani hastahânenin yanına bir de "Tıbhâne" inşâ edildiğini burada tıp tahsil edilerek, bundan böyle sadece tersâne ve donanma için değil, bütün memleket dâhiline tabîb ve cerrâh yetiştirilmesi Padişah'ın buyruğu olduğu belirtiliyordu.

Devrin Bahriye Nâzırı Morali Seyyid Ali Efendi tarafından kaleme alınan bu "takrîr"⁸de, eski usûlün değiştirilerek, bundan böyle, Tersâne-i Âmiri'ye bir nefer Hekim-başı ile bir nefer Cerrâh-başı'nın daha tayin edilmesi, maiyyetlerine de iki tane üstat yamak yâni yardımcı verilmesi ve bunlara kâfi derecede maaş bağlanarak Tersâne'de ikâmetlerinin sağlanması belirtiliyordu. Ayrıca donanmanın sefere çıkması halinde ihtiyaca göre, gemilere hekim ve cerrâh yerleştirilmesi ve tıp fennî için gerekli olan eşyanın satın alınarak tayin edilen depolarda dâima hazır bulundurulması da sağlanıyordu.

Donanmaya verilmek üzere ihtiyat olarak bulunduralacak olan hekim ve cerrâhların tıp ilmine vâkıf, bilgili kişiler arasından, özellikle "Devlet-i Aliyye" tebaasından seçilmesi hususunun bir nizâm altına alınması lüzumunu belirten "takrîr"⁹de bundan böyle, yabancı milletlerden hekim ve cerrâh tedârîki de menedilmiş oluyordu⁹.

Her geçen gün biraz daha ilerleme kaydeden Tersâne Tıbhânesi, bir süre Bahriye Nâzırı'nın hazırladığı "takrîr"lerle gerek tıp ve gerekse cerrâhlık alanında faaliyete devam etmiş ve fakat bu faaliyetini bir nizamnâme ile tespit edilmemiştir. İşin ehemmiyetini gayet iyi

nu, matbaa sehvinin söz konusu olmadığını, zira Osman Şevki Uludağ'ın 1940'da yazdığı başka bir makalesinde bu vesikayı tekrar ele aldığına yine 17 Şevvâl 1220 tarihini kullandığını görerek (Bk. Osman Şevki Uludağ, *Yine ilk Tıbhâne ve Rum Tıbbiye Mektebi, Tıb Dnyası*, İstanbul 15 Mart 1940, XIII, 4367) vesika tarihini 17 Şevvâl 1220 olarak ele aldı.

8. Osman Şevki Uludağ, "takrîr" hakkında "... *Kaptan Paşa tarafından verildiği sanılan ve zamanın padişahı, IV. Mustafa'ya sunulan...*" demektedir ki, bu hususlar doğru değildir. Zira, Zilkade 1219 (= Şubat 1805) Bahriye Kanunnâme'sinde bu gibi işlerin "Bahriye Nâzırı" tarafından yürütüleceği açık bir şekilde belirtilmiştir. Bu suretle "takrîr" devrin Bahriye Nâzırı Morali Seyyid Ali Efendi tarafından hazırlanmış olup padişah ise III. Selim'dir. Ayrıca "takrîr" ile devrin Hekim-başısı Mustafa Behçet Efendi'nin dahi bir ilgisi bulunmamaktadır.
9. Bu tarihlerde (Muharrem 1220=Nisan 1805), Rumlar Kurucuşme'de bir Tıp Mektebi açmışlardır (Tafsîlât için bk. Osman Ergin, *Türk Maarif Tarihi*, c. I—II, s.68, 69, 334, 335; Osman Şevki Uludağ, *Yine İlk Tıbhâne ve Rum Tıbbiye Mektebi, Tıb Dnyası*, s.4366)

kavrayan devrin Bahriye Nâzırı Seyyid Ali Efendi, bu eksikliği gö-
rerek, etraflı bir “takrîr” hazırlayarak Kaptan Paşa’ya sunmuştur.

Kaptan Paşa kanalıyla Sadâret makamına iletilen “takrîr” bu-
rada gözden geçirildikten sonra Padişah III. Selim’e arz edilmiştir.
Padişahın olumlu “irâde”sinin alınması ile 25 Şevvâl 1221 (= 5
Ocak 1807) tarihinde “tıp ve cerrâhlık fenleri ve diğer hususları”
kapsayan bir “nizâm-nâme” şeklinde, mâliye defterlerine kaydı ya-
pılarak maddî yönünün de halledilmesiyle yürürlüğe girmiştir¹⁰.

Nizâm-nâmede ez-cümle , levâzım, sevk ve idâre, hasta olanları-
nın tedavisi gibi hususların en üst seviyeye çıkartılmasının, asker-
liğin önde gelen mühim kaideleri olduğu belirtildikten sonra, bu hu-
susların, Avrupa devletlerinde hakkiyle yapıldığı, özellikle, hasta
olanlarının tedâvileri için tabib-hâneler ve cerrâh mektepleri oldu-
ğuna değinilmekte, bizde ise hâlen tabâbet-hânedeki tabîb ve cer-
râhların nezâretinde bir takım talebelerin her gün tıp ve cerrâhlık
ilmini tahsil ettikleri ve fakat bunların belirli nizâm-nâme’den yok-
sun olduğu, esasında böyle bir nizâm-nâmenin gerekli bulunduğu
belirtildikten sonra nizâm-nâmenin maddelerine geçilmektedir¹¹.

Nizâm-nâmenin ilk maddesinde, tıp ve cerrâhlık ilimlerinin tedris
yoluyla öğrenilmesi ve bunun yaygınlaştırılmasının halkın yararına
olduğu ve dolayısıyla bu ilimlerle meşgul olan talebelerin “Devlet-i
Âliyye” tebaasından olması gerektiği belirtiliyordu.

Tâyin olunan bir hekim ve bir cerrâhın, talebelere devamlı ola-
rak tıp ve cerrâhlık ilimlerini öğretmelerini kapsayan ikinci madde-
den sonra, talebelerin gerekli bilgiyi alıp tahsillerini tamamladı-
ktan sonra, donanma ile sefere çıkmaları belirtiliyordu.

Tıp tahsili yapacak olan talebelerin kat’i suretle “himâyeli gürû-
hundan” yani hatırlı kimselerin evlâdlarından olmamaları şayet var-
sa bunların derhal mektepten çıkartılması hususu ayrı bir madde
olarak ele alınmıştır. Bu suretle hem hatır, gönül ve şefaattle talebe

10. Bşb.Arş. Mâliyeden Müdevver defter, nr.8886, s.341, (Bk. Kışe: III)

11. 25 Şevvâl 1221 (= 5 Ocak 1807) tarihine kadar Tersâne Tabâbethânesi’nde tıp
ve cerrâhlık ilimlerini tahsil edildiği vesikada açıkça görülmektedir. Halbuki Os-
man Şevki Uludağ, her iki makalesinde de 17 Şevvâl 1221 (= 9 Ocak 1806) ta-
rihli neşrettiği vesikaya dayanarak, bu tarihin, Tıbhâne’nin kaldırılışı olarak dü-
şünmüştür. Esasında daimi bir tekâmül söz konusu olup en son şeklini “nizâm-
nâme”de bulmuş, kuvvede kalmamış, filliyât sahasına çıkmıştır.

alınmasının önüne geçilmiş oluyor, hem de kabiliyetli gençlere fırsat
veriliyordu.

Tıp ve cerrâhlık tahsilini tamamlayan talebeler Devlet’e dört se-
ne mecbûrî hizmet edeceklerdi. Bu hizmetin sona ermesinden son-
ra, tahsil ettikleri tıp ve cerrâhlığı, İmparatorluk Türkiye’si’nin her-
hangi bir vilâyetinde icrâ etmek isterler ise, Tabîb ve Cerrâh-baş
tarafından, istidat ve liyâkat kesbetmiş olduğunu gösteren mühür-
lü bir “icâzet-nâme” verilecek ve bu icâzet-nâme, Bahriye Nâzırı’-
nın bir “takrîr”i ile Padişah’a arz edilip gerekli irâdenin sağlanma-
sı üzerine, diledikleri vilâyetlerde hekim ve cerrâhlık yapabileceklerdi.
Ayrıca, gittikleri vilâyetlerdeki icâzet sâhibi olmayan hekimler ta-
rafından işlerine müdâhale edilmesi de önlenmiş olacaktı.

Nizâm-nâmede dikkati çeken bir madde, tıp talebelerinin İstan-
bul’da bulunan eczacı dükkânlarında çalışarak İtalyanca öğrenme-
leridir. Ayrıca eczacı dükkânları gediklerinden¹² biri münhâl olur-
sa, bu gedik, tercihan istekli bir tıp talebesine verilecekti.

Avrupa devletlerinin her biri kendi lisanlarında tıp tahsili yap-
tıkları belirtildikten sonra, bizdeki talebelerin ekserisi eczacı dü-
kkânlarında çalıştıklarından İtalyan lisanına âşina olduğuna işâret
olunarak, bu lisan üzere telif edilmiş tıp ve cerrâhlık kitaplarının te-
mininde güçlük çekilmeyeceği öne sürülerek, bundan böyle, tıp ve
cerrâhlık ilimlerinin İtalyanca olarak tahsil edilmesi karar altına alı-
nıyor; fakat bu arada, Fransızcanın da yavaş yavaş öğrenilmeğe baş-
lanması ve zamanla İtalyancanın yerini alması da söz konusu edili-
yordu.

Diğer taraftan, tabâbet ve cerrâhlığa müteallik, her türlü âlet, ede-
vât ve kitaplar peyderpey Avrupa’dan celb olunmasından başka,
Viyana, Paris ve Londra şehirlerinde her ay başında bir defa neşre-
dilen tabîb gazeteleri ve yeni telif olunan tıp kitapları da getirtiler-
cek ve bu işin tanzîmine “Bahriye Nâzırı” me’mur olacaktı. Geti-

12. Ticâret ve san’at yapabilmek selâhiyeti olarak tarif edilen gedik, vaktiyle esnafa
mahsus bir şey iken bilâhère emlâke sirâyet ettirilmiştir. Zamanla bozulan bu
teşkilât, parayla alınır-satılır bir hale gelmiştir. Gedik usûlünün ıslaha muhtaç
olduğu ve bunun sanat ve ticâret için büyük bir yük teşkil eylediği ilk defa III.
Selim zamanında hissedilmiş ve ıslahı için emir verilmiştir (Fazla bilgi için bk.
M.Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deneyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. I, İstan-
bul 1971, s.656, vd.)

rilen bu kitap ve gazetelerden “Mühendishâne-i Âmire”de olduğu gibi, bir kütüphâne tertip olunup idâresi tıb talebelerinden münâsip görülecek birine verilecekti.

Tıb talebelerinin her biri münâvebe ile bîmârhânedede (hastahâne) birer gece nöbet beklemeleri ve tabâbet-hânedede ikamet edecek olanlarının yeme, içme masraflarının Tersâne-i Âmire Hazinesi’nden ödenmesi hususları da karar altına alınmış oluyordu.

Nizâmnâmenin diğer maddeleri hastaların yatak, yorgan ve giyimleri ile ilgili olup, bu hususların da idâresi “Bahriye Nâzırı”na bırakılıyordu.

Hastahâne dahilinde, bir adet eczacı dükkânı bina ve inşâ edilmesi gerektiği üzerinde de durulan nizâmnâme’de, bu işin sorumluluğu ve nezâreti, Tabîb ve Cerrâh-başlılarına veriliyordu.

Teşrih, yâni insan anatomisi ilminin, tıb ve cerrâhlık tahsil edenler için ne denli ehemmiyet taşıdığına işaret eden ve teşrih ilminin ne demek olduğunu izah eden nizâmnâme, bu dersin ne şekilde verileceğini, ölümlerin nerelerden temin edilebileceğini, özellikle bu derslerin, cesetlerin kokuşmasını önlemek amacıyla kışın yapılmasının uygun olacağını da belirtiyordu. Fakat bu tarihlerde henüz teşrih derslerinin yapılmadığını anlamaktayız. Zira, bu ders için gerekli âletlerin nelerden ibâret olduğu tahkik edilerek tedariki cihetine gidileceği nizâmnâmede belirtilmiştir.

Donanma-yı Hümâyûn gemileri sefere çıktığı esnâda her gemiye yeterince eczâ malzemesi ve cerrâh âletleri verilecekti. Bu malzemelerin sorumlusu gemilerde görevli tıb talebeleri olacaktı. Gemi-lerin İstanbul’a avdetlerinde malzemelerin zimmet defterini, talebeler hocalarına teslimle mükellef olacaktı.

Hastahânenin belirli nizâm altına alınması gereği üzerinde de durulmuş, bilhassa tâun (vebâ) gibi bulaşıcı hastalıklar esnasında hastahâneye giriş ve çıkışların kontrollu bir şekilde olması sağlanmış, hastaların yakınları ile görüştürülmesinin sakıncalı olduğu belirtilmiştir. Hastahânenin gerekli kontrolünün sağlanması için Bahriye Nâzırı’nın tayin edeceği iki üç askerle bir subay hastahâne kapısının nöbet bekliyeceklerdi.

Hastahâne ile ilgili âlet ve edevât, Avrupa hastahânelerindeki âdet

üzere tespit edilecek, satın alınması gereken âletler önceden tasarlanarak bilâhire derece derece satın alınması cihetine gidilecekti.

Nizâmnâmede son olarak hastahânenin, tabîb ve cerrahların muvazzaf askerler için önemi belirtilmiş ve bilhassa seferî halde tabîb ve cerrâhların dâimî surette hazır bulunmaları gerektiği ifâde edilmiş, ve nizâmnâmenin nerelere kaydedildiği ve gönderildiği, bu arada da bir nüshasının “Hekimbaşı”na takdim edildiği de belirtilmiştir.

Tersâne Tıbhânesinin açıldığı sıralarda, İmparatorluk Türkiye-si’nde tıb alanında ün yapmış iki mühim şahsiyet göze çarpmaktadır. Bunlardan birisi Şânizâde Ataullah Efendi, diğeri, Hekim-başı Mustafa Behçet Efendi’dir.

1769-1826 seneleri arasında yaşayan Şânizâde, müsbet ve ilmî eserleri ile Türkiye’de tabâbetin teceddüdüne büyük hizmetler etmiş, bu arada dört cilt üzerine tertip edilen tarih yazmış müverrihlerimizdendir.

Lâtince ve İtalyanca bilen Şânizâde’nin tıb tarihimiz yönünden önemli tercemeleri vardır¹³.

Devrin bir diğer tıb âlimi Hekim-başı Mustafa Behçet Efendi, 1774—1843 seneleri arasında yaşamıştır. Şânizâde’den sonra teceddüt tabâbetimize eserleri ve çalışmaları ve başardığı işlerle büyük hizmetler etmiş, mühim bir şahsiyettir. Batı dillerinden İtalyancayı bilmekteydi¹⁴.

Tıb alanında haklı bir şöhrete sâhip olan ve batıyı tanıyan bu iki şahsiyetin yaşadığı bir devirde açılan Tersâne Tıb Mektebi, yukarıda belirtmeğe çalıştığımız nizâmnâme dahilinde çalışmalarına bir müddet devam etmiştir. Bu arada, Devlet’in içine düştüğü siyâsî durum, özellikle “Nizâm-ı Cedid” aleyhtârî zümrenin çoğalması ve neticede, 25 Mayıs 1807 tarihinde “Kabakçı Vak’ası” olarak tarihimize geçen meş’um irticâ hareketinin patlak vermesi Devlet’in diğer müesseseleri ile birlikte, Tersâne’de açılan ilk Tıb Mektebimizi de etkilemiş ve bu mühim müessese bir müddet için çalışamaz duruma gelmiş, Bahriye Nâzırı Seyyid Ali Efendi ise bu görevinden uzaklaştırılmıştır. Bu hengâmede III. Selim hal’ edilmiş ve yerine

13. Süheyl Ünver, *Osmanlı Tabâbeti ve Tanzimât*, s.935—936.

14. Süheyl Ünver, aynı makale, s.936-937.

bir sene iki ay saltanat süren IV. Mustafa Osmanlı tahtına geçmiştir.

IV. Mustafa zamanında Tersâne Tıbhânesi hakkında herhangi bir bilgiye sahip değiliz. Zaten Devlet'in var veya yok olma mücadelesi içinde geçen bu zaman zarfında, diğer müesseselerde olduğu gibi, Tıp Mektebinde de herhangi bir faaliyetin olmayacağı düşünülebilir.

Bu sıralarda III. Selim taraftarı Alemdâr Mustafa Paşa'nın durumu müdahale etmesi ve İstanbul'daki zorbaları sindirisi, Tersâne Tıbhânesi için yeni bir ümit kaynağı olmuş, İstanbul'da sükûn tekrar sağlanmış fakat III. Selim'in şâhâdeti önlenememiştir.

Böyle bir karışık durumda 18 Temmuz 1808 tarihinde Osmanlı tahtına geçen II. Mahmud, Alemdâr Mustafa Paşa'nın da yardımıyla Devlet otoritesini tekrar sağlamaya muvaffak olmuştu. Bu arada Seyyid Ali Efendi de tekrar eski vazifesine yâni Bahriye Nâzırlığı görevine dönmüş, dolayısıyla Tersâne'deki Tıp Mektebi faaliyetine bir süre daha devam etmek fırsatı bulabilmiştir. Fakat bu faaliyeti çok kısa sürmüş, 14/15 Kasım 1808 tarihinde meydana gelen "Alemdâr Vak'ası", Alemdâr Mustafa Paşa ve taraftarlarının sonu olmuştur.

"Nizâm-ı Cedid" hareketlerini kâmilten ortadan kaldıran bu olay sırasında Seyyid Ali Efendi, deniz yoluyla Yeşilköy'e gelmiş, oradan da Rumeli'ye geçmiştir¹⁵.

Seyyid Ali Efendi'nin bundan sonraki hayatı ile ilgili herhangi bir malûmat yoktur. Büyük bir ihtimal, "Ruşuk Yârânı" olarak bilinen Alemdâr taraftarları ile birlikte takip edilerek öldürülmüştür.

Bu hengâme sırasında Tersâne Tıp Mektebi de faaliyetini yitirmiş oluyordu. Zaten bu sırada Bahriye Nezâreti kaldırılarak tekrar eski usulü yani "Tersâne Eminliği" devrine dönmüştür. Hastahâne, tabâbethâne ve bunlarla ilgili olarak yapılan binalar bu karışıklıklar esnasında tamamen yok olmamış olsalar bile Zilkâde 1237 (Temmuz 1822) tarihinde meydana gelen büyük Kasımpaşa yangını

15. İsmâil Hâmi Dânişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, İstanbul, 1972, VI, 98.

nında yanmışlardır¹⁶.

Tıp mektebimizin nüvesini teşkil eden Tersâne Tıbhânesi Devlet'in içinde bulunduğu siyasî bunalımlara kurban gitmiş ve yirmi seneye yakın bir zaman bu konuyla ilgili bir girişimde bulunulmamıştır. Nihayet 14 Mart 1827 tarihinde Mustafa Behçet Efendi'nin üçüncü Hekim-başlığı sırasında Tıbhâne ve Cerrâhhâne beraber açılmıştır.

Hekim-baş Mustafa Behçet Efendi, mektebe hem nâzır hem muallim tâ'vin edilmiştir. Ayrıca, Abdülhâk Molla, Sermüneccim Osman Sâib, Ahmed Hilmi, Vâsıf ve Hüseyin Efendiler de mektebin ilk Türk hocaları arasında yer almışlardır.

Tıbhâneye girmek isteyenlere kolaylık ve teşvik olmak için, giriş imtihanı aranmayarak, mektep kâtibine müracaatla adını kaydet-tirmek kâfi gelmekteydi.

Önceleri iptidâi bir kadro ve tedris usulüyle işe başlamış olan mektebin ana gayesi, yeni askerî teşkilâta hekim ve cerrâh yetiştirmek idi. Bu sıralarda Süleymaniye külliyesindeki Tıp Medresesi, sivil hizmetler için hekim yetiştirmekte devam ediyordu.

Tıbhânenin bu döneminde de tabâbet ve cerrâhlık bir arada tedris edilmiş, fakat harp esnasında cerrâhlığa daha fazla ihtiyaç duyulunca 1831 senesinde, Topkapı Sarayı müctemilâtından üç koğu, cerrâh-hâne olarak ittihâz olunarak, Tıbhânedeki cerrâhî talebeleri oraya nakledilmişlerdir. 1836 senesinde ise tekrar birleştirilmiştir¹⁷.

Hiç şüphesiz ki, bu ikinci teşebbüs, III. Selim'in başlattığı ilk teşebbüsün bir neticesidir. Bu sebepten, Tersâne Tıbhânesini, Tıbhânemizin başlangıcı olarak almamız ve bu arada ilk Tıbhânenin kurucusu Bahriye Nâzırı Seyyid Ali Efendi'yi de anmamız yerinde olur.

Tıp tarihimiz yönünden büyük bir ehemmiyet taşıyan, nizâm-nâmeyi aynen vermeyi uygun bulduk.

16. Saffet, *Filâsâlar*, s.30

17. Tafsilat için bk. Sühey Ünver, *Osmanlı Tabâbet-i ve Tanzimât*, s.938 vd.

VESİKA

Berây-ı tanzîm şude tabâbethâne ve nizâmat-ı müteferruât-ı sâire-i mezkûre ki, bâ-Hatt-ı Hümâyûn-ı şevket-makrun, an-în vech-i tanzîm şude, fermude el-vâki' der-sene 1221 ber-mucib-i takrir-i hazret-i Seyyid Ali Efendi Defterdâr-ı Şıkk-ı Sâlis ve Nâzır-ı Umûr-ı Bahriyye ve bâ-Hatt-ı Hümâyûn-ı şevket-makrun ve fermân-ı âlî, fi-25 Şevvâl 1221 ve bâ-fermân-ı şerif 3 kıt'a ilm-ü-haber dâde fi-gurre-i Zilkade sene minhu.

Asker-perverliğin ehem kaidesi tedârük ü ihtisâd eden neferât-ı mürettebeyi levâzım-ı âdiye ile idârelerine sarf-ı kemâl-i himmetten gayrı hasta olanlarının tedâvi ve ilel-i sâireden vikayeleri maddeleri idüğü müberhen ü âşikâr olduğuna mebnî ve Avrupa devletinde muallim asker tedârüküne ikdâm olunduğu gibi askerin meânetlerinin te'diyesine ibtidâr ve tabibhâneler ve cerrâhlar için mektebler inşâsiyle medâr-ı hıfz-ı sıhhat olan esbâbın istihsâline sa'y-i bî-şümâr olduğu bedîdûr olduğuna mütbenî bu def'a bâ-irâde-i aliyye tanzim olunan tabâbethâneye nasb olunan tabib ve cerrâh marifetleriyle şâgirdler intihâb ve külli yevmin tabâbet ve cerrâhlık fûnûnunu iktisâb üzerelerdir. Ancak bu maddelerde bir nizâmdan lâbüdd olmağla şu vechile irâde u beyân olunurki:

Fünûn-ı mezkûrenin ta'allûm ve neşri âmmeye fâideyi mucib olup ta'allûme me'mur olacak şâgirdân Devlet-i Aliyye raiyyetliğinde sâbit ve ber-karar olmak,

Ve intihâb olunan bir nefer tabîb ile bir nefer cerrâh şâgirdlere ale'd-devâm fûnûn-ı tıb ve cerrâhlığı tedris u ta'lîm eyleye;

Ve şâgirdlerin dahi her biri işbu iki fenni gereği gibi ta'allûm ve tahsil edüp hîn-i iktizâda Donanma-yi Hümâyûn ile maan kifâyet edecek kadar tabib ve cerrâh azîmet u refâkat eyleyeler.

Ve zikr olunan şâgirdler himâyeli guruhundan olmayup ve fi-mâba'd taht-ı himâyeye dâhil olmamak ve şâgirdlerden birinin babası dâhil-i himâye olur ise şâgird-i mezbur derhâl tabâbethâneden redd ü tard oluna.

Ve zikr olunan şâgirdler dört sene ale't-tevâlî Devlet-i Aliyye'ye mecbûren hizmete müdâvemet edüp dört seneden sonra gerek ders

ve ta'lîmlerine müdâvemet ve gerek kalyonlar ile refâkat birle tıb ve cerrâhâtı icrâya muhayyer olalar. Ol vechile müddet-i mu'ayyeneleri olan dört senenin hizmet-i mefrûzaları tekmîlinden sonra tahsîl ettikleri tıb ve cerrâhlığı Memâlik-i Mahrûse'de icrâ etmek murâd ederler ise o makule şâgird, isti'dâd u liyâkat kesb etmiş olduğunu ve icâzete râğbetini Tabib ve Cerrâh-başî bir kıt'a memhûr kâğıd ile beyân eylediklerinde Umûr-ı Bahriye Nâzırı tarafından icâzeti hâvî bâ-tâkrîr ısdâr olunan evâmîr-i aliyye yedine verilüp herkes dilediği vilâyete azîmet eyledikde hilâf-ı icâzet kimesne tarafından dahl ü ta'arruz olunmamak;

Ve Asitâne-i Aliyye'de vâki eczâcî dekâkîni gediklerinden biri mahlûl oldukda şâgirdân-ı merkumeden biri ol gediğe tâlib olur ise tâlib-i âhârdan tercîh u takdîm oluna;

Şimdiki hâlde talebenin ekserisi eczâcî dükkânlarında isti'dâd kesb etmiş olmaları cihetiyle Talyan (İtalyan) lisânına âşinâ olduklarından ve lisân-ı merkum üzere müellef kütüb-i tıb ve cerrâhatın tedârükü talebe-i mezkûreye eshel olduğundan fûnûn-i merkûme lisân-ı mezkûrda tefhîm ü talîm oluna. Kaldı ki tabâbet ve cerrâhlık fûnûnu Avrupa'da her beldede ma'rûf olan lisân üzre cârî ise dahi o makule kütübün tercemeleri irâde buyrulur ise bîhûde taziy'-i evkat olacağı müdellel olmağla bidâyet hâliyle Talyanca ta'allûm olunmakta be's olmayup bi-mennihî te'alâ refte refte Fransızcaya tebdîl olunmak ve lisân-ı mezkûr râyegân olmak suhûlet-i ta'allûmü mucib olmağla ana dikkat oluna;

Ve tabâbet ve cerrâhlığa müteallik kâffe-i âlât u edâvat u kütüb Avrupa'dan refte refte celb olunmak nizâmına ibtidârdan başka Beç ve Paris ve Londra şehirlerinde her ay başında bir def'a tab'u neşrettirilen tabîb gazetelerinin ve nev-be-nev tel'îf olunan tabâbet kütübünün celbi ittisâ'-ı maârife bâis olmağla nizâmına ale'd-devâm Umûr-ı Bahriye Nâzırı riâyet eyleye;

Avrupa'da derkâr olduğu gibi ta'allûmhâne-i mezkûrede ta'lîm ü ta'allûm emrine elzem olan kütüb-ı tıb ve cerrâhlıktan ibâret Mühendishâne-i Âmire'de icrâ olunan şurât u kuyûd mücebine bir kütübhâne tertîb ü tedârûki umûr-ı vâcibeden olup hıfz-ı idâresi münâsib görülecek şâgirdlerin birine ihâle vü tefvîz oluna;

Talebe-i mezkûrenin her biri esnây-ı ta'lîmde bi'l-münâvebe bi-

rer gece bîmârhâne-i mezkûrede nöbet beklemek vazîfe-i zimmetle-
ri ola;

Ve tabâbethânede ikametli iktizâ edenler olur ise meûnet-i lâzi-
meleri Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden te'diye oluna;

Ve marzânın döşekleri ve yorganları ve gurabâsına gömlek ve sâir
rahîsü'l-bahâ libâs ile gözedilmek, bâis-i şevk û râğbet ve bâdî-i
vüfûr-ı merhamet olmağla sadaka-i şâhâne olarak te'diye vü tetmî-
mi hususuna nâzırlar dikkat eyleye;

Ve derûn-ı bîmârhânede bir bâb eczacı dükkânı bil-cümle mat-
bah âlâtı ile binâ ü inşâ olunup Tabib ve Cerrâh-başının nezâretin-
de ola;

Marîzlere münasib akvât u erzâk-ı lâzimenin tedârikine ihtimâm
u dikkat eylemek üzere Umûr-ı Bahriye Nâzırı tarafından bir vekil-
harç ta'yîn oluna;

Marîzlerin müdâvâtına, tahâretin medâr-ı küllisi olduğu zâhir ü
âşikâr olmağla yeni ve duhûl edecek marzâyı ilbâs ve yatak tertibi-
ne lâzım olan elbise ve firâş tedârûki bîmârhâne-i mezkûreye ehem
ve idâresi hüddâmından ehliyet ve sadakatı mücerreb birine ahâle
vü tefvîz olunmak vâcib ü elzem olup, bu vechile mütefennin biri
tedârûk oluna;

İlm-i teşrih maddesi cism-i fûnûn-ı mezkûrenin uzv-ı lâzım-ı gayr-ı
mevrûku mesâbesinde olmağın, talebe-i mezkûreye derûn-ı vücûd-
da olan em'ânın yerlerini ve cihet-i tenâsüblerini ve şiryân ve ol'zâ-
nın ruûs ve usûllerini irâ'et husûsu gerek ilm-i tıbbâ ve gerek fenn-i
cerrâhât isti'mâline elzem mevâddan olmağla Tersâne-i Âmire Zin-
danında hâlik olan üserâdan veyâhud bâ-irâde-i aliyye mazhar-ı si-
yâset olacak mücrimlerden ba'zan birer mürde teşrihine izn ü ruh-
sat verilmek umur-ı vâcibeden olduğuna binâen, vaktâ-i şitâda ol-
mak üzere mahremâne öyle birer cesedin i'tâsı iktizâ edenler mu-
rahhas oluna;

Hîn-i teşrihde muktazi âlât dahi bi't-tahkîk tedârûk ettirile;

Donanma-yı Hümâyûn sefâini hareketleri esnâsında her sefîne-
de iktizâ eden eczâdan memlû birer kût'a sandık ve elzem olan cer-
râh âlâtından ibâret ve diğer birer sandık mevcut u âmâde olmak
için Donanma-yı Hümâyûn maiyyetine azîmet u refakat edecek etib-

bâ şâgirdlerinin yedlerine defteri ile teslim olunup edevât-ı mezkû-
reyi Âsitâne'ye avdetlerinde üstâdlarına defteriyle iâde vü teslim ey-
lemeleri vazîfe-i zimmetleri ola;

Bîmârhânenin esbâb-ı nizamı vikayesine dikkat ve marzâya mu-
zur olan envâ'-ı me'kûlât fûruht edenlerin mâzallahu teâlâ tâun is-
tîlâsı esnasında derûn-ı bîmârhânede mevcut akrabâ ve mütealli-
katları ile vesîle-i mülâkat zımında ihtilât olunarak tâûnun sirâye-
tine bâis olduklarından başka huftleyen eşyây-ı muzırda dahi nak-
letmeleri mehûz olan kimesnelerin duhûllerini men u zecr eylemek
üzere Nâzır-ı Umûr-ı Bahriyye tarafından iki-üç nefer ile bir zâbit,
bîmârhâne-i mezkûrenin kapusunda beklemek vâcibeden ola;

Tabâbethâne ve şâgirdan ve husûsâ hastahâne sûretleri zamân-ı
şeref-nişân-ı şâhânede zuhûr etmiş mevâdd-ı hayriyyeden olup der-
ceng-i evvel kâffe-i levâzım-ı âdiyenin te'diyesi bidâyet hasebiyle is-
tihzâr olunmayup bundan böyle refte refte tahkîk olunanlar ve Av-
rupa ospitalyalarında müsta'mel olan âdetler münâsibi vechile ka-
leme alınup huzûr-ı evliyâyı ni'âmîye arz u isti'zân ile zeyl olun-
mak sûretine ruhsât-ı seniyye erzâni buyuruldu.

Gediklü ve Levândan-ı sâire Donanmâ-yı Hümâyûnun askeri mer-
tebesinden olup, asâkir-i mürettebeye bîmârhâne ve tabib ve cerrâ-
hın al'ed-devâm ve husûsâ sefer hengâmında lüzûmu derece-i vü-
cûbda olmağla nizâm-ı mezkûr bu vechile düstürü'l-âmel tutulmak
muvafık-ı rızâ-yı âli ise, huzûr-ı hazret-i cihânbanîden tahsîl-i ruhsat-
ı aliyye ile Baş muhasebe ve Dîvân-ı Hümâyûn kalemlerine kayd
olunup Ser-etibbay-ı hassa Semahatlü Efendi Hazretlerine ve
Tersâne-i Âmire Hazinesi defterlerine be-tafsîl ilm-ü-haberleri ve-
rilmesi Şikk-ı Sâlis Defterdârı ve Umûr-ı Bahriye Nâzırı Atûfetti Sey-
yid Ali Efendi, bâ-takrîr inhâ etmeleri ile takrîr-ı mezkûr Rikâb-ı
Hümâyûna arz ü takdîm olunduktâ, "takrîr mücebince tanzîm
oluna" deyu Hatt-ı Hümâyûn-ı Şâhâne Şeref-rîz-i sudûr olmağla,
ber-mantık-ı hatt-ı şerîf tanzîmine mübâderet olunmak bâbında;

Fermân-ı âlî sâdir olmağla şeref-yâfte-i sudûr olan Hatt-ı
Hümâyûn-ı şeref makrûn mücebince Baş-Muhasebeye kayd olunup
iktizâ eden mahallere ilm-ü-haberleri verilmek fermân buyrulma-
ğın mücebince Dîvân-ı Hümâyûn Kalemine ve semâhatlu Ser-etibbâ-
yı hassa Efendi hazretleri taraflarına ve Tersâne-i Âmire Hazinesi-
ne başka başka üç kût'a ilm-ü-haberleri verilmiştir.

Handwritten Ottoman Turkish text, likely a historical document or manuscript, written in a cursive script. The text is dense and covers the left side of the page.

Handwritten Ottoman Turkish text, likely a historical document or manuscript, written in a cursive script. The text is dense and covers the right side of the page.

V

SAKIZ ADASI'NDA AÇILAN ÖZEL BAHRİYE MEKTEBİ*

Bilindiği gibi, Osmanlı Türkleri tarih boyunca büyük donanmalar meydana getirmiş ve bunlarla unutulmaz zaferler kazanarak, Türk Deniz Tarihine şanlı sayfeler açmışlardır. Fakat ne yazık ki, bu şanlı sayfeler imparatorluğun yalnız yükselme devrine münhasır kalmıştır. Zira XVII. yüzyıl ortalarından itibaren, devlet müesseselerinin bozulmaya başlamış olduğu artık tamamen su yüzüne çıkmış ve Türk deniz gücü de bu olumsuz gelişmeden kendini kurtaramamıştır.

Türk deniz gücünün böyle bir duruma düşmesine en büyük âmil, deniz gücü denildiği zaman, sadece kuvvetli bir harp filosunun düşünülmesi, hiçbir zaman kuvvetli bir harp filosunun koruyacağı etkin bir deniz ticaret filosunun düşünülmemiş olmasıdır. Şurasını belirtmek gerekir ki, kapitülasyonların da Türk deniz ticaret filosunun gelişmesini büyük ölçüde engellediği bir gerçektir.

1773'de açılan Mühendishâne-i Bahri-i Hümayûn ise, yalnız harp gemilerine subay yetiştirmeyi amaç edinmiş bulunuyordu. Zaten bu

* Bu yazı IV. Uluslararası Güney-Doğu Araştırmaları Kongresi'nde (Quatrième Congrès International des Etudes du Sud-Est Européen, Ankara, 13—18 août 1979) tebliğ olarak verilmiştir; İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi 8—9 (İstanbul 1980)'de yayınlanmıştır.

sıralarda devletin deniz ticaret filosu kurmak ve onu geliştirmek gibi mes'eleleri düşünecek bir durumu da yoktu. Zira Çeşme'de yakılan harp filosunun (1770) tekrar nasıl meydana getirileceğinin planlanması ile meşgul olunuyordu.

Deniz ticaret filosunun önemini ilk def'a anlayan ve mirî ticaret gemilerinden oluşacak bir ticaret filosu kurmayı tasarlayan III. Selim olmuştur. Fakat kendisinin bu teşebbüsü kuvvede kalmış filli-yât safhasına çıkamadan Kabakçı isyanı ile boğulup gitmiştir. II. Mahmud ise bu hususta gayreti görülen padişahlarımızdandır. Hattâ mirî ticaret gemileri için bir de nizâmnâme hazırlatmıştır. Ne yazık ki, bundan da bir netice çıkmamış, zira 1827'de Navarin'de Türk deniz gücü bir kere daha yakılmıştır.

Bu sıralarda buharın makinaya tatbiki ve ilk buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması, denizcilikte yeni bir dönemin açılmakta olduğuna işaret ediyordu. Nitekim kısa bir zamanda yelkenli gemilerin yerlerini yavaş yavaş buharlı gemiler almaya başlamıştı. Bizde ise, ilk buharlı gemi 1827 senesinde İngiltere'den satın alınarak hizmete sokulmuştu. Ayrıca 1831—1839 seneleri arasında Osmanlı Devleti hizmetine giren Amerikalı gemi mühendislerinin gayreti ile Türk tersânelerinde de buharlı gemiler yapımına girilmiş bulunmaktaydı¹. Bu gemiler küçük çapta olduklarından, daha ziyade ticaret maksadı ile kullanılmak üzere inşa edilmekteydiler.

Buharlı gemilerin deniz gücüne katılması ile gemilerin sevk ve idaresi, tamamen teknik bilgiye dayanması ve dolayısıyla yeni bir takım beceriler istemesi, gemi alât ve edevâtının gelişmesi, eski usul gemicilik fenni ile yetişenleri oldukça güç bir durumda bırakıyordu. Bu hususta ise, Deniz Mühendishânesi bir şey yapamıyor, hattâ harp filosu için dahi subay yetiştirmekte güçlük çekiyordu. Tüccar gemilerine ise hiçbir faydası dokunamıyordu. Bu durumdan Türk denizciliği ziyadesiyle zarar gördüğü gibi, geçimini denizcilikten kazanan Akdeniz'in bazı sahil şehir ve ada ahalisi, özellikle sakinleri Türk ve Rum ahaliden oluşan Sakızlılar en fazla zarar görenlerdendir. Sakız Adası sakinleri gemiciliği öğrenmek için ya Yunanistan'a veya Avrupa'ya gitmek zorunda kalıyorlardı². Bu durum 1848

1. Bkz. Ali İhsan Gençler, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciliği ve Amerika", *Fındıkoğlu Armağanı*, İstanbul 1977, s.359—374.

2. Başbakanlık Arşivi, *İrade, Meclis-i Vâlâ*, nr. 5349, Lef 1 (bkz. klîşe I).

senesine kadar devam etmiştir³. Bu tarihte, Ali Çelebi-zâde Mehmet Efendi isminde bir zât, Tersâne-i Âmir'e de imtihan olarak, deniz fenlerine ait bilgisi kontrol edilmiş ve neticede ehliyetli olduğuna kanaat getirilerek kendisine Kaptan Paşa tarafından "buyrultu" verilmek suretiyle; deniz fenlerini, gemiciliği meslek edinen Türk ve Rum gençlerine öğretmeye başlamıştır⁴. Bu arada Sakız Adası bir takım felâketlere uğramış bağ ve bahçeleri harap olmuştu. Mehmet Efendi de bu felâketten kendini kurtaramamış, bağ ve bahçesi harap olmuş, ayrıca 1849 senesinde meydana gelen bir yangında da mal ve mülkü telef olarak mektebi kapatmak mecburiyetinde kalmıştır.

Kaptan Paşa buyrultusuyla kısa da olsa faaliyetini devam ettiren bahriye mektebi, 1850 Haziran'ında Abdülmecid'in Akdeniz ve Ege Adalarını ziyareti esnasında⁵ tekrar açılma imkânı bulmuştur. Şöyle ki, Abdülmecid Girit ve Rodos'u ziyaret ettikten sonra Sakız Adası'na uğramış ve burada üç gün Kaza Kaymakamın misafiri olarak kalmış ve nâmına yaptırılan camiide cuma namazı kılmıştır. Padişahın ziyareti esnasında maiyetinde bulunan devlet ricâline Ali Çelebi-zâde Mehmet Efendi'nin bu hayırlı hizmetinden söz edilmiş ve devlet ricâli konu ile ilgilenerek Mehmet Efendi'nin bizzat İstanbul'a gelmesini istemişlerdir.

Devlet ricâlinin davetine uyarak İstanbul'a gelen Mehmet Efendi, beraberinde bir de tavsiye mektubu getirmiştir. Mektup, David Urquhart⁶ isimli bir şahsa aitti. Sadâret makamına hitaben yazılan mektup⁷, Mehmet Efendi tarafından Hariciye Nezâreti kanalıyla

3. Aynı vesika, Lef 2 (bkz. klîşe II)

4. Aynı vesika.

5. Abdülmecid'in Akdeniz ve Ege Adaları seyahati için bkz. Hayreddin, *Vesâik-i Tarihiye ve Siyâsiye*, İstanbul 1326, s.61-62.

6. Vesikalarda () ve () şeklinde yazılmaktadır. Büyük bir ihtimalle bu zat, Kasım 1831'de İstanbul'a gelen İngiltere elçisi Sir Stratford Cannig'e refakat eden ve Eylül 1832 senesine kadar İstanbul'da kalarak tekrar İngiltere'ye dönen, Türkiye ve Türkler hakkında eserleri bulunan David Urquhart'tır. Kendisinin doğu ile ilk irtibatı 1827 senesi başlarında Yunan ihtilâline iştirakiyle başlamıştır. Bu ayaklanma sırasında kendisi Sakız muhasarasına da katılmış ve hattâ bu arada ağır bir şekilde yaralanmıştır. (Fazla bilgi için bkz. *The Dictionary of National Biography*, Ed. Leslie Stephen-Sidney Lee, London, 1937—38 (üçüncü baskı), XX, 43—45).

7. David Urquhart'ın mektubu için bkz: Bşb. Arşv. *İrade, Meclis-i Vâlâ*, nr. 5349, Lef 1. (bkz. klîşe I).

Sadârete takdim edilmiştir.

David Urquhart'ın 27 Temmuz 1850 tarihini taşıyan mektubunda ez-cümle, Sakız Adası'nın, Osmanlı tebeası olan Rumlar'ın seyr-i sefaîni için bir merkez olduğu, fakat burada gemicilik fenlerini öğretecek herhangi bir müessesenin bulunmadığı, gençlerin bu fenleri öğrenmek için, ya Yunanistan'a ya da Avrupa'ya gitmek zorunda kaldıkları belirtiliyordu.

Seyr-i sefaîni kâidelerini öğretecek bir mektebin açılmasının az bir para ile gerçekleşebileceğini belirten David Urquhart, bundan büyük faydalar sağlanacağını ve ayrıca devletin tebea nezdinde şan ve şerefine bir kat daha artacağını da ifâde ediyordu. Padişah'ın ziyaret sırasında Sakız limanının yenilenmesine irâde buyurulduğuna değinen David Urquhart, birkaç seneden beri Sakız ahalisinden Ali Çelebi-zâde Mehmet Efendi adlı bir zatın, adada seyr-i sefaîni usulünü tedris için bir mektep açtığını, Türkçe ve Rumca olarak öğretim yaptığını, böylece tüccar gemileri kaptanlarından birçok kimse mensleklerine dair bilgilerini arttırdıklarını bildiriyordu.

Ada ahalisi tarafından Mehmet Efendi'nin babası Ali Çelebi'nin de gayet iyi tanındığını, kendisinin ise bu işte ehliyetli olduğunu belirten David Urquhart, böyle bir hizmetin ada ahalisi için büyük bir ihsan olacağını da ifâde ediyordu.

Mektupta daha sonra, Mehmet Efendi'nin bağ ve bahçesinin harap olduğu, geçen sene çıkan bir yangında da mal ve mülkünün telef olması ile mektebin kapandığı belirtiliyordu. Bu sebeplerden dolayı mektebin tekrar açılabilmesi için Mehmet Efendi'ye devlet tarafından maaş bağlanması ve ayrıca bahriye rütbelerinden binbaşılık rütbesinin kendisine verilmesi de teklif ediliyordu.

David Urquhart'ın teklif ettiği bir diğer husus da, öğretim için Mecidiye Camii'nin yakınında münasip bir mahalle "oda" inşa edilmesi olmuştur. Gerek bu odanın yapımı, gerekse mektebin lüzumlu âletlerinin temini için lâzım olan paranın altı yüz "direkli riyalı" geçmiyeceğini belirten David Urquhart, mektebin zamanla gelişeceğini, hoca adedinin artabileceğini, böylece Akdeniz mektebinin merkezi olabileceğini de ifâde ediyordu. Ayrıca Padişah'ın ziyareti sırasında hazır bulunan devlet ricâline Mehmet Efendi'nin bu hizmetlerinden bahsedildiği ve kendisinin İstanbul'a davet edildiği de belirtiliyordu. Mektupta son olarak, Mehmet Efendi'nin halen ada-

nın topçu redifleri defterinde kaydı olduğu belirtilmekteydi.

Sadâret Makamı durumu gözden geçirerek, bir karara varılabilmesi için mes'eleyi Meclis-i Vâlâ'ya havale etmiştir. Meclis-i Vâlâ'da bu hususta yapılan görüşmelerde, Mehmet Efendi de bizzat hazır bulunmuş, kendisine öğretim hususunda, mektep ve gerekli âletler hakkında sualler tevcih edilmiş, Kaptan Paşa'dan iki sene evvel aldığı buyrultu da göz önüne alınarak, böyle bir mektebin açılmasında millî ve mülkî faydalar mülahaza edilerek adanın münasip bir mahallinde mektep açılmasına ve burada Müslüman ve Osmanlı tebeası Rumlara gemicilik fenlerinin öğretilmesine karar verilmiştir. Ayrıca Mehmet Efendi'nin bu hizmetlerinden dolayı ada gelirlerinden olmak üzere kendisine ayda 500 kuruş maaş bağlanmasına, dersleri yapmadığı tespit edilirse bu paranın kesilmesine, mektebin kontrolü, dolayısıyla, derslerin yapılıp, yapılmadığını tesbiti işinin ada muhassılları tarafından yürütülebilmesi için Cezâir-i Bahr-i Sefîd valisine yazılı talimat verilmesine, maaş keyfiyetinin Maliye Nezaretine havalesine karar verilerek, 7 Şevval 1266 (16 Ağustos 1850) tarihli mazbatada tespit edilmiş ve Sadâret Makamı'na takdim edilmiştir⁸.

Sadâret Makamı tarafından mes'ele tekrar gözden geçirilerek, 13 Şevval 1266 (22 Ağustos 1850) tarihli Sadâret takriri ile beraber Meclis-i Vâlâ mazbatası ve David Urquhart'ın mektubu Padişah'a arz edilmiştir. İki gün sonra çıkan irâdede⁹, alınan kararlar yerinde ve uygun bulunarak Mehmet Efendi'nin 500 kuruş maaş ile Sakız Adası'nın münasip bir mahallinde bahriye hocalığı yapması gerçekleşmiş oluyordu. Böylece Türk ve Rum gençleri meccanen gemicilik fenlerini Yunanistan'a ve Avrupa'ya gitmek lüzumunu hissetmeden öğrenmeleri devlet tarafından sağlanmış oluyordu.

Mehmet Efendi'ye bahriye hocalığı yapması için verilen bu imtiyaz kısa zamanda bazı kimseler tarafından istismar edilmiş ve devletten izin almaksızın Akdeniz'de bazı mahallerde bilip bilmeden bahriye mektepleri açmaya kalkışmışlardır. Osmanlı tebeası ve hi-mayelik iddiasında bulunan bu kesimleri, Mehmet Efendi zamanında ihbar ederek, keyfiyeti bir tezkere ile Kaptan Paşa'ya bildirmiştir.

8. Bşb. Arş. *İrâde, Meclis-i Vâlâ*, nr. 5349 Lef 2 (bkz. klişe II).

9. *Aynı vesika, Lef 3 (bkz. klişe III).*

Mehmet Efendi tezkeresinde¹⁰, bahriye hocalığı yapabilmek için önce İstanbul'da imtihana girilmesinin şart olduğunu, aksi takdirde bilip bilmeden bahriye fenlerini öğretmeye cür'et gösteremiyceklerini belirtiyordu. Mehmet Efendi'nin bu tezkeresi, Kaptan Paşa kanalıyla Sadâret Makamı'na gönderilmiş ve burada mes'ele gözden geçirilerek bu hususta bir karar alınabilmesi için konunun Meclis-i Vâlâ ile Bahriye Meclisi'nde görüşülmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca Sadâret Makamı mes'ele ile ilgili bir tahrir hazırlayarak, Mehmet Efendi'nin tezkeresi ile beraber 20 Muharrem 1267 (25 Kasım 1850) tarihinde Padişah'a arz etmiştir¹¹. Sadâret tahririnde Mehmet Efendi'nin iddia ettiği hususlar zikredilmektedir.

Mehmet Efendi'nin tezkeresine ilk cevap 8 Safer 1267 (13 Aralık 1850) tarihli bir mazbatâ ile Bahriye Meclisi'nden gelmiştir¹². Bahriye Meclisi bu hususta verdiği kararda, Osmanlı topraklarında ecnebî tebeanın mektep açmasına ruhsat verilemeyeceğinin aşikâr olduğu, Osmanlı tebeası bir kimsenin ise böyle bir mektep açmadan önce, yazılı olarak müracaat etmesinin gerektiği ve ayrıca mahallî meclislerden durumlarını gösteren bir mazbatanın tanzim edilmesini şart olduğu, bütün bunlardan sonra İstanbul'a gelerek Bahriye Meclisi'nce imtihan edilmeleri ve böylece hocalık yapabilmesine dair ruhsatnâme verilmesinin kâide gereği olduğu belirtilmiştir.

Bahriye Meclisi'nin kararı Mehmet Efendi'nin tezkeresi Padişah tarafından gözden geçirilmiş ve 17 Safer 1267 (22 Aralık 1850) tarihinde çıkan irâdede¹³ hiçbir kimsenin kendi bildiğince bahriye mektebi açamayacağı bildiriliyordu.

Her nedense Padişah'ın bu irâdesi, Meclis-i Vâlâ'nın konu hakkındaki mütalaası gelmeden çıkmıştır. Esasında Meclis-i Vâlâ'nın mazbatası oldukça gecikmişti. Nihayet 28 Safer 1267 (2 Ocak 1851)'de söz konusu mazbata Sadâret Makamı'na takdim edilmiştir. Meclis-i Vâlâ mazbatasında¹⁴, Meclis-i Bahriye'nin mes'ele ile ilgili kararının paralelinde bir karara varılmış ve imtihana tâbi tutulmadan bahriye hocalığı yapılması reddedilmiştir.

Meclis-i Vâlâ'nın da mazbatasının gelmesi ile bu sefer Sadâret Makamı meseleyi tekrar gözden geçirerek, 29 Rebî-ül-evvel 1267 (3 Şubat 1851) tarihli bir tahrir ile bütün evrakları tekrar Padişaha arz etmiştir¹⁵.

3 Rebî-ül-âhır 1267 (5 Şubat 1851) tarihinde çıkan irade¹⁶, mektep açacak kimselerin önce durumlarının mahallî meclislerce incelenip, bir mazbata ile tescil edilmesi ve daha sonra bu mazbata ile birlikte İstanbul'a gelerek Bahriye Meclisi'nde yapılacak bir imtihan ile, hocalık yapıp yapamayacağına kanaât getirilmesi ve durumdan Kaptan Paşa'nın haberdar edilmesi gibi hususlar ihtiva etmekteydi.

Padişah'ın bu yollu irâdesi daha sonra bir genelge şeklinde 19 Rebî-ül-âhır 1267 (21 Şubat 1851) tarihinde Aydın, Selânik, Girit, Sayda, Cezâir-i Bahr-ı Sefîd, Kıbrıs, Biga, İzmit, Tırhala, Sakız, Bozcaada, Tekfur Dağı, Erdek vali, mutasarrıf ve kaymakamlarına gönderilerek bu hususta gerekli talimât verilmiştir¹⁷.

Netice olarak diyebiliriz ki, devlet kendi denetimi ve gözetimi altında da yalnız kendi tebeasının özel bahriye mektebi açmasına müsaade ediyor, dolayısıyla deniz fenlerinin yurt çapında yaygın bir şekilde öğretilmesini destekliyordu.

10. Bşb.Arş. Irâde, Meclis-i Vâlâ, nr. 6201 Lef 1, (bkz. klîşe IV).

11. Aynı vesika, Lef 2 (bkz. klîşe V).

12. Aynı vesika, Lef 3 (bkz. klîşe VI).

13. Aynı vesika, Lef 4

14. Aynı vesika, Lef 5 (bkz. klîşe VII).

15. Aynı vesika, Lef 6 (bkz. klîşe VIII).

16. Aynı vesika.

17. Söz konusu genelge daha önce tarafımızdan neşredilmiştir. Bkz. A.İ.Gencer, "Özel Bahriye Mektepleri Hakkında Bir Genelge (1851)" "Tarih Enstitüsü Dergisi, 7—8 (İstanbul 1977), 413—417. Ayrıca Sakız'daki Türk Vakıfları hakkında bkz. Mücteba İlgürel "Sakız'da Türk Vakıfları", Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, 1 (İstanbul 1972), 7—12.

[illegible]

2012

[illegible]

۱۰۰
 ۱۰۱
 ۱۰۲
 ۱۰۳
 ۱۰۴
 ۱۰۵
 ۱۰۶
 ۱۰۷
 ۱۰۸
 ۱۰۹
 ۱۱۰
 ۱۱۱
 ۱۱۲
 ۱۱۳
 ۱۱۴
 ۱۱۵
 ۱۱۶
 ۱۱۷
 ۱۱۸
 ۱۱۹
 ۱۲۰
 ۱۲۱
 ۱۲۲
 ۱۲۳
 ۱۲۴
 ۱۲۵
 ۱۲۶
 ۱۲۷
 ۱۲۸
 ۱۲۹
 ۱۳۰
 ۱۳۱
 ۱۳۲
 ۱۳۳
 ۱۳۴
 ۱۳۵
 ۱۳۶
 ۱۳۷
 ۱۳۸
 ۱۳۹
 ۱۴۰
 ۱۴۱
 ۱۴۲
 ۱۴۳
 ۱۴۴
 ۱۴۵
 ۱۴۶
 ۱۴۷
 ۱۴۸
 ۱۴۹
 ۱۵۰
 ۱۵۱
 ۱۵۲
 ۱۵۳
 ۱۵۴
 ۱۵۵
 ۱۵۶
 ۱۵۷
 ۱۵۸
 ۱۵۹
 ۱۶۰
 ۱۶۱
 ۱۶۲
 ۱۶۳
 ۱۶۴
 ۱۶۵
 ۱۶۶
 ۱۶۷
 ۱۶۸
 ۱۶۹
 ۱۷۰
 ۱۷۱
 ۱۷۲
 ۱۷۳
 ۱۷۴
 ۱۷۵
 ۱۷۶
 ۱۷۷
 ۱۷۸
 ۱۷۹
 ۱۸۰
 ۱۸۱
 ۱۸۲
 ۱۸۳
 ۱۸۴
 ۱۸۵
 ۱۸۶
 ۱۸۷
 ۱۸۸
 ۱۸۹
 ۱۹۰
 ۱۹۱
 ۱۹۲
 ۱۹۳
 ۱۹۴
 ۱۹۵
 ۱۹۶
 ۱۹۷
 ۱۹۸
 ۱۹۹
 ۲۰۰
 ۲۰۱
 ۲۰۲
 ۲۰۳
 ۲۰۴
 ۲۰۵
 ۲۰۶
 ۲۰۷
 ۲۰۸
 ۲۰۹
 ۲۱۰
 ۲۱۱
 ۲۱۲
 ۲۱۳
 ۲۱۴
 ۲۱۵
 ۲۱۶
 ۲۱۷
 ۲۱۸
 ۲۱۹
 ۲۲۰
 ۲۲۱
 ۲۲۲
 ۲۲۳
 ۲۲۴
 ۲۲۵
 ۲۲۶
 ۲۲۷
 ۲۲۸
 ۲۲۹
 ۲۳۰
 ۲۳۱
 ۲۳۲
 ۲۳۳
 ۲۳۴
 ۲۳۵
 ۲۳۶
 ۲۳۷
 ۲۳۸
 ۲۳۹
 ۲۴۰
 ۲۴۱
 ۲۴۲
 ۲۴۳
 ۲۴۴
 ۲۴۵
 ۲۴۶
 ۲۴۷
 ۲۴۸
 ۲۴۹
 ۲۵۰
 ۲۵۱
 ۲۵۲
 ۲۵۳
 ۲۵۴
 ۲۵۵
 ۲۵۶
 ۲۵۷
 ۲۵۸
 ۲۵۹
 ۲۶۰
 ۲۶۱
 ۲۶۲
 ۲۶۳
 ۲۶۴
 ۲۶۵
 ۲۶۶
 ۲۶۷
 ۲۶۸
 ۲۶۹
 ۲۷۰
 ۲۷۱
 ۲۷۲
 ۲۷۳
 ۲۷۴
 ۲۷۵
 ۲۷۶
 ۲۷۷
 ۲۷۸
 ۲۷۹
 ۲۸۰
 ۲۸۱
 ۲۸۲
 ۲۸۳
 ۲۸۴
 ۲۸۵
 ۲۸۶
 ۲۸۷
 ۲۸۸
 ۲۸۹
 ۲۹۰
 ۲۹۱
 ۲۹۲
 ۲۹۳
 ۲۹۴
 ۲۹۵
 ۲۹۶
 ۲۹۷
 ۲۹۸
 ۲۹۹
 ۳۰۰
 ۳۰۱
 ۳۰۲
 ۳۰۳
 ۳۰۴
 ۳۰۵
 ۳۰۶
 ۳۰۷
 ۳۰۸
 ۳۰۹
 ۳۱۰
 ۳۱۱
 ۳۱۲
 ۳۱۳
 ۳۱۴
 ۳۱۵
 ۳۱۶
 ۳۱۷
 ۳۱۸
 ۳۱۹
 ۳۲۰
 ۳۲۱
 ۳۲۲
 ۳۲۳
 ۳۲۴
 ۳۲۵
 ۳۲۶
 ۳۲۷
 ۳۲۸
 ۳۲۹
 ۳۳۰
 ۳۳۱
 ۳۳۲
 ۳۳۳
 ۳۳۴
 ۳۳۵
 ۳۳۶
 ۳۳۷
 ۳۳۸
 ۳۳۹
 ۳۴۰
 ۳۴۱
 ۳۴۲
 ۳۴۳
 ۳۴۴
 ۳۴۵
 ۳۴۶
 ۳۴۷
 ۳۴۸
 ۳۴۹
 ۳۵۰
 ۳۵۱
 ۳۵۲
 ۳۵۳
 ۳۵۴
 ۳۵۵
 ۳۵۶
 ۳۵۷
 ۳۵۸
 ۳۵۹
 ۳۶۰
 ۳۶۱
 ۳۶۲
 ۳۶۳
 ۳۶۴
 ۳۶۵
 ۳۶۶
 ۳۶۷
 ۳۶۸
 ۳۶۹
 ۳۷۰
 ۳۷۱
 ۳۷۲
 ۳۷۳
 ۳۷۴
 ۳۷۵
 ۳۷۶
 ۳۷۷
 ۳۷۸
 ۳۷۹
 ۳۸۰
 ۳۸۱
 ۳۸۲
 ۳۸۳
 ۳۸۴
 ۳۸۵
 ۳۸۶
 ۳۸۷
 ۳۸۸
 ۳۸۹
 ۳۹۰
 ۳۹۱
 ۳۹۲
 ۳۹۳
 ۳۹۴
 ۳۹۵
 ۳۹۶
 ۳۹۷
 ۳۹۸
 ۳۹۹
 ۴۰۰
 ۴۰۱
 ۴۰۲
 ۴۰۳
 ۴۰۴
 ۴۰۵
 ۴۰۶
 ۴۰۷
 ۴۰۸
 ۴۰۹
 ۴۱۰
 ۴۱۱
 ۴۱۲
 ۴۱۳
 ۴۱۴
 ۴۱۵
 ۴۱۶
 ۴۱۷
 ۴۱۸
 ۴۱۹
 ۴۲۰
 ۴۲۱
 ۴۲۲
 ۴۲۳
 ۴۲۴
 ۴۲۵
 ۴۲۶
 ۴۲۷
 ۴۲۸
 ۴۲۹
 ۴۳۰
 ۴۳۱
 ۴۳۲
 ۴۳۳
 ۴۳۴
 ۴۳۵
 ۴۳۶
 ۴۳۷
 ۴۳۸
 ۴۳۹
 ۴۴۰
 ۴۴۱
 ۴۴۲
 ۴۴۳
 ۴۴۴
 ۴۴۵
 ۴۴۶
 ۴۴۷
 ۴۴۸
 ۴۴۹
 ۴۵۰
 ۴۵۱
 ۴۵۲
 ۴۵۳
 ۴۵۴
 ۴۵۵
 ۴۵۶
 ۴۵۷
 ۴۵۸
 ۴۵۹
 ۴۶۰
 ۴۶۱
 ۴۶۲
 ۴۶۳
 ۴۶۴
 ۴۶۵
 ۴۶۶
 ۴۶۷
 ۴۶۸
 ۴۶۹
 ۴۷۰
 ۴۷۱

[illegible]

۱۰۰

VI

HARP GEMİLERİNE PAPAZ TÂYİNİ MESELESİ*

Öteden beri Osmanlı donanmasında ve tersânelerinde Hristiyan tebaadan, özellikle Rumlar'dan, faydalanılma cihetine gidilmiş ve böylece personel noksanlığı hiç olmazsa bu yönden giderilmeğe çalışılmıştır.

Donanmada armador ve tûfengendâz, tersânelerde marangoz, kafalatçı gibi muvazzaf amele olarak çalışan bu gayr-ı müslim tebaa, zamanla, kendilerine beslenen güven hissini yitirmişler, bilhassa, 1821 senesinde patlak veren Mora isyanı, duyulan bu güvensizliği daha da artırmıştır. 1829 senesinde müstakil bir Yunan Krallığı'nın kurulması ile de Osmanlı tebaası Rumlar'a tersâne ve donanmada bir müddet iş verilmemiş, devletin, diğer gayr-ı müslim tebaası olan Ermeni ve Yahudiler'e bu hususta daha fazla hak tanınmağa başlanmıştır. Nitekim, 1251 (1835) senesinde gayr-ı müslim tebaadan bahriye askeri tertip edilmesi söz konusu edildiği zaman, Rumlar'la meskûn bölgelerden bahriye askeri alınmamıştır. Böylece bu sene, Seraskerlik makamınca yürütülen asker yazma işlemleri sırasında, Sivas, Amasya,

* I. Milli Türkoloji Kongresi'nde (İstanbul 6-9 Şubat 1978) tebliğ olarak verilen bu yazı ilk defa I.Ü. Edebiyat Fakültesi Doğumunun 100. Yılında Atatürk'e Armağan (İstanbul 1981)'de yayınlanmıştır.

Erzurum (merkez kaza ve nahiyeleri), Hafik, Divrik, Tokat, Zile, Van, Ankara ve Nevşehir kazalarından toplam 1098 nefer gayr-ı müslim tebaa bahriye askeri olarak yazılmış ve bahriye yoklamasına kaydedilmiştir¹.

1836 senesinde gayr-i Müslini tebaadan bahriye askeri alınmamıştır. Bir sene sonra yani 1253 (1837) senesinde Papalimanı², Bandırma Gemlik, Erdek (Kapudağı ile berâber), Mudanya, Mihâlie³, Edremit Ayazmend⁴; kazâlarından; Midilli, Bozcaada, Marmara Adası, Limni, İmralı adalarından; Trabzon ve Canik sancaklarından toplam 1491 nefer gayr-i Müslim tebaa bahriye askeri olarak kaydedilmiştir⁵. Bu arada Rumlardan tekrar bahriye askeri alınmaya başlanmıştır.

1837 senesinden sonra gayr-ı müslim tebaadan bir müddet bahriye askeri alınmamıştır. Bu hâl, 1845 senesine kadar devam etmiştir.

Tanzimât Fermânı döneminde, Hristiyan tebaadan bahriye askeri alma işlemi ilk defa 1261 (1845) senesinde yapılmıştır. Bu tarihte, Canik, Trabzon, Hüdâvendigâr sancaklarından; Ordu, Sivas, Tokat, Nevşehir, Ankara, Merzifon, Erzurum, Zile, Niğde, Erdek kazâlarından; Limni, Bozcaada, Midilli, İmroz ve Semâdirek adalarından toplam 142 nefer gayr-ı müslim tebaa bahriye askeri olarak kaydedilmiştir⁶. Dikkat edilecek olursa, Tanzimât döneminde, Hristiyan tebaadan alınan bahriye askeri miktarında önemli bir düşüş göze çarpmaktadır. Fakat bu miktar, 1263 (1847) senesinde yapılan ikinci tertipte yükseltilmiştir.

1263 (1847) senesinde yapılan tertipte, Trabzon, Canik, Ordu, Kastamonu, Kocaeli, Tekfurdağı, Erdek, Selânik, Tırhala, Biga, Varna, Alanya, Dırma, Vize, Menteşe, Hüdâvendigâr, Karasi, İzmir, Saruhan sancaklarından; Erbaa, Antalya, Gümüşhâne kazalarından; Kırıs, Midilli, Sakız, Limni ve Bozbaba, Taşoz, İstanköy adaları ile bunlara bağlı kaza ve nahiyelerden "evâmîr-i aliyye" gereğince, 1156 nefer

1. Başbakanlık Arşivi (Bşb.Arş.), *İrâde-i Dahiliye*, nr. 16662, Lef, 22 (bk. klîşe I).
2. Marmara Denizi'nde bir ada olup, Kapudağı yarım adasının 5 km. batısında Marmara'nın 7 km. güneyindedir.
3. Bursa'ya bağlı Karacabey kazasının eski adı.
4. Balıkesir vilâyetinde Ayvalık kazası merkezinin 2 km. güneyinde eski bir köy ve bunun iskelesi.
5. Bş.Arş. *İrâde-Dahiliye*, nr. 16662 (bk. klîşe II).
6. *Aynı vesika*, (bk. klîşe II).

gayr-ı müslim tebaadan bahriye askeri yazılmak istenmişse de bu miktarın ancak 834 neferi bizzât gelerek kaydedilmiş, geri kalan 322 kişinin padişah emrine rağmen gelmediği tespit edilmiştir⁷.

Ağustos 1847 tarihinde Kaptan Paşa kumandasında Akdeniz seferine çıkmak üzere Yenikapı önlerinden hareket eden Türk donanmasında epey bir miktar gayr-ı müslim tayfa bulunmakta idi⁸.

Donanmada armador ve nefer olarak vazife görmekte olan bu tayfalar “yortu” günü olması sebebiyle, donanmanın Gelibolu’ya geldiği bir sırada dinî âyinlerini ifâ edebilmek maksadiyle, dışarıda bir kilisede âyin yapabilmeleri için Kaptan Paşa’dan izin istemişler ve bundan dolayı da donanma Gelibolu’da üç gün oyalanmak zorunda kalmıştır.

Donanmanın İstanbul’a avdetinden sonra, Hristiyan tayfaların gemilerden âyin maksadiyle ayrılmalarından dolayı bazı firar hadiselerinin meydana geldiğini öne süren Kaptan Paşa, bu gibi hadiseleri önlemek amacıyla, bundan böyle, Hristiyan tayfaların gemi içinde küçük bir kamarada, tâyin edilecek papazlar nezâretinde âyin yapmalarının daha iyi ve yerinde olacağını, zâten bu usûlün daha önceleri câri olduğunu, fakat Hristiyan tebaanın donanma hizmetinden çıkartılmalarından sonra bundan vazgeçildiğini ifâde eden, 19 Ramazan 1263 (31 Ağustos 1847) tarihli bir takriri, Sadâret makamına sunarak gemilere papaz tâyini için gerekli “irâde”nin sağlanmasını istemiştir⁹.

Sadâret makamı, durumu gözden geçirerek, bu işin şer’i yönden incelenmesi ve dolayısıyla “Meşihat”ın fikri alınması lâzım geldiği yolunda bir “takrir” ile meseleyi Padişâh’a arz etmiştir¹⁰.

18 Eylül 1847 tarihinde çıkan “irâde”de “... gemiler demirli iken dışarıdan bir papaz getirilip Hristiyan tâifenin icrâ-i âyin yapmalarının yerinde olacağı, fakat yelken üzerinde iken gemilere papaz tâyin edilip edilemeyeceği keyfiyetine “Meşihat”ın karar verebileceği ve bu karara göre hareket edileceği...” belirtiliyordu.

7. Aynı vesika, (bk. klişe IIIa-IIIb)

8. Bşb.Arş. Mesâil-i mühimme, nr. 363 (Kaptan Paşa’nın takriri).

9. Aynı vesika.

10. Bşb.Arş., Mesâil-i mühimme, nr.364.

Padişâh’ın bu “irâde”si üzerine Sadâret makamı, durumu “Meşihat”e havale ederek bu husustaki mütalaasını istemiştir.

Mesele, “Meşihat”da görüşülmüş ve neticede bu makamın kendine has ta’lik bir hatla kaleme aldığı kararında, böyle bir usûlün hiç bir zaman Osmanlı Devleti’nde söz konusu edilmediği, harp gemilerinin her birinde “âyin-i keferi” yapılmasının yeni bir kilise açılması demek olacağı, bu durumun ise “şer’an” mümkün olamayacağı, böyle bir durum olduğu takdirde halk arasında dedikoduya sebep olacağı belirtiliyordu.

“Meşihat”ın bu kararı Sadâret makamı tarafından Padişâh’a arz edilmesi üzerine, 6 Ekim 1847 tarihinde çıkan “irâde”de “... taraf-ı şer’i şerîfden mesağ gösterilmeyeceği tebeyyün eylemiş olmasıyle isti’zân-ı âli-i sadâret-penâhileri üzre keyfiyetin Kapudân-ı müşârûni-leyh hazretlerine tebliğ ü beyân kılınmasına müteallik ve şeref-sünûh buyrulan irâde-i seniyye-i cenâb-ı mülûkâne icâb-ı âlisinden bulunmuş ve tezkîre-i mezkûre yine savb-ı âli-i âsafânelerine iâde vü tisyâr kılınmış olmağla...” denilmek suretiyle “Meşihat”ın kararı Padişâh tarafından aynen kabul edilmiş oluyordu.

Böylece, devrin Kapudân-ı Deryâsı Damat Halil Rif’at Paşa tarafından ortaya atılan harp gemilerine papaz tâyini husûsu, şer’an uygun olmadığı gerekçesiyle reddedilmiş oluyordu.

Harp gemilerine papaz tâyin edilmesi keyfiyetinin bu şekilde önüne geçildikten sonra, bu defa, Hristiyan tebaanın bahriye askeri olarak tersâne ve donanmada vazife görüp göremeyecekleri meselesi ortaya çıkmış ve bu mesele devlet adamlarını uzun müddet meşgul etmiştir. Hattâ İngiltere dahi konuyla yakından ilgilenmiş ve bu hususta fikirlerini söylemekten geri durmamıştır.

Devlet ricâli, Hristiyan tebaanın bahriye hizmetinde çalıştırılıp çalıştırılmayacağı meselesi üzerinde uzun müddet durmuş, neticede bahriye hizmetinde çalışmaları hâlinde doğabilecek iki mahzûr üzerinde fikir birliğine varmışlardır. Bu mahzûrlardan biri, yukarıda da izâh ettiğimiz gibi, dinî âyinlerini yapmalarından doğan güçlükler, diğer ise, denizcilikte Müslüman ahaliye daha fazla fırsat tanınmaması idi. Esasında yapılması gereken şeyin, denizcilik Müslüman ahali arasında daha yaygın bir hale getirmek ve dolayısıyla askerlik hizmetlerinin sona ermesinde deniz ticaret filosunda çalışmalarını sağlamaktı.

Bunun için de, büyük bir mektep hüviyetinde olan donanmadan mümkün olduğu kadar Müslüman ahalinin daha çok faydalanmasını devlet menfaati bakımından gerekli gören devlet ricâli, Hristiyan tebaanın ise kara askerî teşkilâtında hizmet görmelerinin daha yerinde olacağını da belirtiyordu.

Devlet ricâli Hristiyan tebaanın kara askerî teşkilâtında görev almasının gerekli olduğu fikri üzerinde ısrarla dururken bu hususa gerekçe olarak harplerde telef olan İslâm nüfus ile harplere iştirâk etmeyen Hristiyan nüfus arasında doğması muhtemel olan eşitsizliği ve bunun doğuracağı kötü neticeleri göstermekte ve ayrıca “... *bu memleket mâdem ki, onların da vatan-ı müşterekleridir ve Padişâh da bunların haklarına diğerleri gibi eşit olarak sahiptir, o hâlde ehl-i İslâm ile beraber Saltanat-ı seniye'nin hizmetinde olmaları gerekir...*” demek suretiyle vatan ve vatandaşlık duygularının ne demek olduğunu açıkça ifâde etmişlerdir.

7 Zilk de 1263 (17 Ekim 1847) tarihinde Sadâret makamına takdim edilen Devlet ricâlinin lâyihası¹¹, Sadrâzam'ın başkanlığında toplanan “Meclis-i Hass”da okunmuş ve yapılan müzâkerelerden sonra Sadrâzam'ın bir “takrir”i ile konu Padişâh'a arz edilmiştir.

Devlet ricâlinin lâyihasında belirtilen hususları ihtivâ eden sadâret “takrir”ine 9 Zilkâde 1263 (19 Ekim 1847) tarihinde “irâde” çıkmış ve burada, Hristiyan tebaanın kara askerî teşkilâtında görev yapıp yapamayacakları yolunda kesin kararın Dârü's-şurâ-yı askerîye'de görüşüldükten sonra verileceği belirtilmiştir¹².

Aradan bir seneye yakın bir zaman geçmesine rağmen Hristiyan tebaadan bahriye askeri alınmamıştır. Nihayet mesele, Bahriye Meclisi'nde tekrar ele alınarak, bundan böyle, Hristiyan tebaadan bahriye askeri alınmasının gerekliliği üzerinde durulmuş ve bu karar 25 Şevval 1264 (24 Eylül 1848) tarihini taşıyan meclis mazbatasında tespit edilip, Kaptan Paşa'ya sunulmuştur. Bahriye Meclisi'nin almış olduğu kararı yerinde ve uygun bulan Kaptan Paşa, gerekenin yapılması için durumu bir “takrir”le Sadâret'e bildirmiş ve oradan usûl üzere konu, Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliyye'ye havale edilerek müzâkere edilmesi istenmiştir. Neticede Meclis-i Vâlâ, gayr-ı müslimlerin bah-

riye askeri olarak kullanılmaları hususundan şimdilik sarfınazar edilmemesinin yerinde olacağı ve buna mukabil onların yerine Trablusgarp eyâletinden 500 nefer alınması cihetine gidilmesinin daha uygun olacağını karar altına almıştır.

Meclis-i Vâlâ'nın bu kararı üzerine, Sadâret, konuyu bir “takrir” ile Padişâh'a arz etmiş, 4 Zilhicce 1264 (1 Kasım 1848) tarihinde çıkan “irâde”de¹³ de Meclis-i Vâlâ'nın kararı onaylanarak, şimdilik Hristiyan tebaadan bahriye askeri alınması uygun bulunmamıştır.

Hristiyan tebaanın, gerek deniz askerî teşkilâtında, gerekse kara askerî teşkilâtında vazife görüp göremeyecekleri meselesi devlet ricâli arasında kesin bir karara bağlanamadığı bir sırada, İngiltere Hâriciye Nâzırı Lord Palmerston imzâlı bir mektup¹⁴, Bâb-ı Âli'ye takdim edilmiştir.

Daha ziyâde bir ültûmatom mâhiyyetinde olan Lord Palmerston'un mektubunda ezcümle, Donanmâ-yı Hümâyûn için Hristiyan tebaadan asker alınmasından dolayı meydana gelecek vahim neticeler İngiltere Devleti'nin malumu olduğu, belirtiliyordu. Daha sonra mektupta, böyle bir çâyeyi değil teşvik, yasaklanmasının Osmanlı Devleti'nden beklenildiği ve hattâ, evâmîr-i aliyye'ye aykırı hareket olursa cezalandırılması, isteniyordu. Ayrıca mektupta, gayr-ı Müslim tebaanın, İslâm tebaa gibi, “mazhar-ı adâlet” ve “atf-i inâyet” olmadıkları, ve dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin eşit muamele etmediği, asker alma işlemlerinde ise bir takım haksızlıklara uğratıldıkları, bu hallerin ise Osmanlı Devleti'ni sevmeyen bazı kimseler tarafından istismar edilerek Avrupa Devletleri'nin gücendirilmesine iyi bir vesile olacağı, ifâde ediliyordu. Palmerston'un bu cüretkâr ve aynı zamanda küstâh mektubu üzerine, mesele, Meclis-i Hass-ı Vükelâ'da görüşülmüş ve neticede Sadrâzam mufasssal bir “takrir” ile durumu Padişâh'a arz etmiştir¹⁵.

Sadâret, “takriri”nde, Palmerston'un mektubu “ihtârât” olarak nitelendirilmiştir. “Takrir”de ayrıca, Hristiyan tebaanın bahriye askeri olarak hizmet görüp göremeyecekleri keyfiyetinin Dârü's-şurâ-yı askerîyye'ye havale edildiği, fakat henüz bu husûsta kesin bir kararın çıkmadığına işâret edilmiş, gayr-ı müslim tebaanın şimdiye kadar dev-

11. Bşb.Arş., *Mesâil-i mühimme*, nr. 365.

12. Aynı vesika.

13. Bşb.Arş., *Mesâil-i mühimme*, nr. 381.

14. Bşb.Arş., *Mesâil-i mühimme*, nr. 366 (Palmerston'un mektubu, bk. klîşe IV).

let hizmetinde kullanılmasından ötürü içte ve dışta herhangi bir tepkinin meydana gelmediğine de değinilerek, celbi sırasında, Padişâh'ın emrine aykırı olarak bazı memurların zorluk çıkardıkları ihtimali üzerinde durulmuş ve bundan böyle, devlet memurlarının daha iyi kontrol edilecekleri belirtilerek bunda devletin herhangi bir kusuru olmadığı izâh edilmeğe çalışılmıştır. Sadâret "takriri"nde ayrıca, esas konumuzla alakalı olmamasına rağmen, Osmanlı sahillerinde serbestçe dolaşan Yunan ticaret gemileri hakkında da bilgi verilerek, bundan böyle, tâyin edilecek memurlar ile sahillerin daha iyi kontrol edileceği ve böylece Yunan ticâret gemilerine fırsat verilmeyeceği, belirtilmiştir.

Özet olarak vermeğe çalıştığımız Sadâret'in bu "takrir"i, Lord Palmerston'un mektubu ile beraber, Padişâh'a arz olunması üzerine, 7 Cemâziyel-evvel 1263 (24 Nisan 1847) tarihinde çıkan "irâde"de, "...tebaa-yı Devlet-i aliyye'den ba'zı sınıf-ı mütenevvianın hidemât-ı seniyede müşterek olması hakkında hiç bir taraftan i'tirâz olunamayıp bu husûsîta ba'zı mertebe i'tirâz tevehhüm olmuş ise de, keyfiyet, bunların hîn-i ahzında memurın tarafından hilâf-ı rızâ-yı âli vuku'bulan fenâlıklardan ileri geldiği fakat bundan sonra bunların kontrol edilerek siddetle cezâlandırılacakları..." belirtilmiş ve ayrıca ta'yin edilecek kontrol memurlarının ne şekilde tayin edilecekleri husûsunun kat'i bir karara bağlanabilmesi için meselenin, Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliyye'de müzâkere edilip görüşülmesinin uygun olacağı da ifâde edilmiştir.

Dârü's-şurâ-yı askeriyye'de, Hristiyan tebaanın, askerî hizmetlerde görev yapıp yapamayacakları henüz bir karara bağlamadığı sırada bunların toplanması esnasında fenâ muamele edilmemesi için, bazı emir ve talimatnâmeler hazırlanmış ve Sadâret makamı tarafından Padişâh'a arz edilerek Ağustos 1847 tarihinde çıkan "irâde"de¹⁶ bu yollu bir tedbirin alınması yerinde bulunmuş ve icâb eden yerlere gönderilmiştir.

Bütün bunlara rağmen, Hristiyan tebaadan bahriye askeri olarak faydalanılmaya yoluna gidilerek, 1267 (1850-1851) senesinde Bahriye Meclisi bir "mazbata" hazırlayarak, gayr-ı müslim tebaadan tertip edilecek bahriye askerlerinin sayısını tespit ederek, durumu Kaptan Pa-

şa'ya bildirmiştir¹⁷. Durumun Sadâret makamı tarafından Padişâh'a arz edilmesi üzerine çıkan "irâde" gereğince, Gelibolu, Tekfurdağı, Trabzon, Canik, Ordu, Sinop, Erdek, Varna, Kastamonu, Alanya, Tekke, Erbaa, Biga, Drama, Vize, Saruhan Menteşe, Hüdâvendigâr, Karsı, Kocaeli, Suğla, Kayseri, Manastır, sancak ve kazâlarından toplam 600 nefer tertip edilmesi, karar altına alınmıştır. Fakat, bu miktarın ancak 395 kişisi gelmiş, geri kalan 205 kişi ise gelmemiştir¹⁸. Yine aynı senede askerlik müddeti boyunca cizyeden mûâf tutulan Hristiyan tebaa, bu defa cizye mûâfiyetleri rediflik devrelerine de inhisâr ettirilmiştir. Buna rağmen yine gelmeyen olmuştur.

Bu hâl devleti epey meşgul eden bir konu olmuştur. Bilhassa bu seneye kabul edilen "kur'a" usulü¹⁹, gereğince, Kayseri sancağında bulunan Hristiyan tebaadan tertibi düşünülen 75 neferin gelmemeleri üzerine, yapılan tahkikatta, iki metropolid ve birkaç kocabaşının fesat çıkarttıkları anlaşılmış ve bumun tahkiki için de Rumeli Ordusu Müşir'i görevlendirilmiştir²⁰. Esasında 1267, (1850-1851) senesi tertibinde bahriye askeri yazılan gayr-ı müslimler, donanmadan ziyâde, "kuvve-i bahriyye"den sayılan muvazzaf amele olarak tersânelerde marangoz ve diğer ameleler gibi çalışacaklar, böylece, dinî âyinlerini karada rahatlıkla yapabileceklerdi.

Nihayet Kırım Harbi sırasında cizyenin kaldırılması ile bütün Hristiyan tebaa askerlik görevi ile mükellef oldular. Bu hal gayr-ı müslim tebayı, bilhassa Rumeli'deki Ortodoksları telâşa düşürdü. Bunlar dağlara çıkacaklarını ve hattâ icâbederse komşu devletlere ilticâ edeceklerini söylüyorlardı. Bunun üzerine devlet, hudut üzerindeki eyâletlerdeki reaya için askerliği kaldırdı²¹. Avrupalılar'ın, bilhassa Fransa'nın, ikinci Viyana görüşmeleri sırasında ortaya attığı cizyeyi kaldırma fikri, onlara çok pahalıya mâl olmuştur. Bunun bir an evvel tesviyesi, nazarlarında büyük bir ehemmiyet kesbetmeye başlamıştı. Neticede, 10 Mayıs 1855 tarihli kanun ile cizye yerine, askerlik hizmetinde mûâfiyet vergisi ikâme edildi²². Buna "bedel-i askerî" adı

17. Bşb.Arş., *İrâde-Dahiliye*, nr. 16662, Lef 22 (bk. klişe V).

18. Aynı vesika.

19. Şer'an uygun olan yaşa göre celp.

20. Bşb.Arş., *İrâde-Dahiliye*, nr. 16662 (bk. klişe VI).

21. Ed. Engelhardt, *Türkiye ve Tanzimât, Devlet-i Osmaniyye'nin Tarih-i Islahâtı*, (1826-1882), Çeviren, Ali Reşad, İstanbul 1328, s.113—114.

22. C.H. Becker, "Cizye", *İslâm Ansiklopedisi*, c.3, s.199 vd.

15. Aynı vesika.

16. Bşb.Arş., *İrâde-Dahiliye*, nr. 7936.

veriliyordu. Bu usûl, Hıristiyanların da bilfiil askerlik hizmetine tâbi tutuldukları Meşrûtiyet İnkılâbına kadar geçerli sayıldı.

Bu suretle Hıristiyan tebaa, Islâhat Fermânı'nın ilânından sonra, gerek kara ve gerekse deniz askerî teşkilâtında bedel verdikleri takdirde, görev almayabileceklerdi. Ayrıca bedel usûlünün, İslâm ahaliye şâmil tutulmaması, bir takım huzursuzluklara da sebep olmuştur.

بک ایکوز الی برستی نوب جو بدله عابا نفارته بلودور حجه نوقر سنه فدرائمه اولور

نمبک ما قبل عابا ۴۵	نفا. ا. فرم مع نواضی عابا ۴۱۷	نمبک ما قبل عابا ۸۲	نمبک ما قبل عابا ۴۱۹
نمبک ما قبل عابا ۴۰۱	نمبک ما قبل عابا ۱۶	نمبک ما قبل عابا ۲۴	نمبک ما قبل عابا ۹۸
		نمبک ما قبل عابا ۱۶	نمبک ما قبل عابا ۹۹

Klize I

1251(1835) senesi tertibi

فربز و برده با ۱۰ ۵۰	فربز و برده با ۱۰ ۵۰	فربز و برده با ۱۰ ۵۰	فربز و برده با ۱۰ ۵۰	فربز و برده با ۱۰ ۵۰
---	---	---	---	---

التمسہ بہ سستی زریب جو چلو تفرارہ عا با ناک سفہ

[illegible]

Klişe II
1253 (1837) ile 1261 (1845)
seneleri tertibi.

طریز و نشانی	طایف	ردیف
۷۷	نقص نفس طریز و نشانی	نقص انعام و کبر بر ملک
۷۸	نقص کبر و سوسه	نقص
۷۹	نقص اوقار و برادر	نقص در و نشانی
۸۰	نقص اسود	نقص
۸۱	نقص اوقار	نقص در و نشانی
۸۲	نقص ریزه	نقص
۸۳	نقص در و نشانی	نقص
۸۴	نقص باغ گلزاره	نقص

فصل اول		فصل دوم	
۱	فصل اول	۱	فصل اول
۲	فصل دوم	۲	فصل دوم
۳	فصل سوم	۳	فصل سوم
۴	فصل چهارم	۴	فصل چهارم
۵	فصل پنجم	۵	فصل پنجم
۶	فصل ششم	۶	فصل ششم
۷	فصل هفتم	۷	فصل هفتم
۸	فصل هشتم	۸	فصل هشتم
۹	فصل نهم	۹	فصل نهم
۱۰	فصل دهم	۱۰	فصل دهم
۱۱	فصل یازدهم	۱۱	فصل یازدهم
۱۲	فصل دوازدهم	۱۲	فصل دوازدهم
۱۳	فصل سیزدهم	۱۳	فصل سیزدهم
۱۴	فصل چهاردهم	۱۴	فصل چهاردهم
۱۵	فصل پانزدهم	۱۵	فصل پانزدهم
۱۶	فصل شانزدهم	۱۶	فصل شانزدهم
۱۷	فصل هجدهم	۱۷	فصل هجدهم
۱۸	فصل نوزدهم	۱۸	فصل نوزدهم
۱۹	فصل بیستم	۱۹	فصل بیستم
۲۰	فصل بیست و یکم	۲۰	فصل بیست و یکم
۲۱	فصل بیست و دوم	۲۱	فصل بیست و دوم
۲۲	فصل بیست و سوم	۲۲	فصل بیست و سوم
۲۳	فصل بیست و چهارم	۲۳	فصل بیست و چهارم
۲۴	فصل بیست و پنجم	۲۴	فصل بیست و پنجم
۲۵	فصل بیست و ششم	۲۵	فصل بیست و ششم
۲۶	فصل بیست و هفتم	۲۶	فصل بیست و هفتم
۲۷	فصل بیست و هشتم	۲۷	فصل بیست و هشتم
۲۸	فصل بیست و نهم	۲۸	فصل بیست و نهم
۲۹	فصل سی و یکم	۲۹	فصل سی و یکم
۳۰	فصل سی و دوم	۳۰	فصل سی و دوم
۳۱	فصل سی و سوم	۳۱	فصل سی و سوم
۳۲	فصل سی و چهارم	۳۲	فصل سی و چهارم
۳۳	فصل سی و پنجم	۳۳	فصل سی و پنجم
۳۴	فصل سی و ششم	۳۴	فصل سی و ششم
۳۵	فصل سی و هفتم	۳۵	فصل سی و هفتم
۳۶	فصل سی و هشتم	۳۶	فصل سی و هشتم
۳۷	فصل سی و نهم	۳۷	فصل سی و نهم
۳۸	فصل سی و دهم	۳۸	فصل سی و دهم
۳۹	فصل سی و یازدهم	۳۹	فصل سی و یازدهم
۴۰	فصل سی و دوازدهم	۴۰	فصل سی و دوازدهم
۴۱	فصل سی و سیزدهم	۴۱	فصل سی و سیزدهم
۴۲	فصل سی و چهاردهم	۴۲	فصل سی و چهاردهم
۴۳	فصل سی و پانزدهم	۴۳	فصل سی و پانزدهم
۴۴	فصل سی و شانزدهم	۴۴	فصل سی و شانزدهم
۴۵	فصل سی و هجدهم	۴۵	فصل سی و هجدهم
۴۶	فصل سی و نوزدهم	۴۶	فصل سی و نوزدهم
۴۷	فصل سی و بیستم	۴۷	فصل سی و بیستم
۴۸	فصل سی و یکم	۴۸	فصل سی و یکم
۴۹	فصل سی و دوم	۴۹	فصل سی و دوم
۵۰	فصل سی و سوم	۵۰	فصل سی و سوم
۵۱	فصل سی و چهارم	۵۱	فصل سی و چهارم
۵۲	فصل سی و پنجم	۵۲	فصل سی و پنجم
۵۳	فصل سی و ششم	۵۳	فصل سی و ششم
۵۴	فصل سی و هفتم	۵۴	فصل سی و هفتم
۵۵	فصل سی و هشتم	۵۵	فصل سی و هشتم
۵۶	فصل سی و نهم	۵۶	فصل سی و نهم
۵۷	فصل سی و دهم	۵۷	فصل سی و دهم
۵۸	فصل سی و یازدهم	۵۸	فصل سی و یازدهم
۵۹	فصل سی و دوازدهم	۵۹	فصل سی و دوازدهم
۶۰	فصل سی و سیزدهم	۶۰	فصل سی و سیزدهم
۶۱	فصل سی و چهاردهم	۶۱	فصل سی و چهاردهم
۶۲	فصل سی و پانزدهم	۶۲	فصل سی و پانزدهم
۶۳	فصل سی و شانزدهم	۶۳	فصل سی و شانزدهم
۶۴	فصل سی و هجدهم	۶۴	فصل سی و هجدهم
۶۵	فصل سی و نوزدهم	۶۵	فصل سی و نوزدهم
۶۶	فصل سی و بیستم	۶۶	فصل سی و بیستم
۶۷	فصل سی و یکم	۶۷	فصل سی و یکم
۶۸	فصل سی و دوم	۶۸	فصل سی و دوم
۶۹	فصل سی و سوم	۶۹	فصل سی و سوم
۷۰	فصل سی و چهارم	۷۰	فصل سی و چهارم
۷۱	فصل سی و پنجم	۷۱	فصل سی و پنجم
۷۲	فصل سی و ششم	۷۲	فصل سی و ششم
۷۳	فصل سی و هفتم	۷۳	فصل سی و هفتم
۷۴	فصل سی و هشتم	۷۴	فصل سی و هشتم
۷۵	فصل سی و نهم	۷۵	فصل سی و نهم
۷۶	فصل سی و دهم	۷۶	فصل سی و دهم
۷۷	فصل سی و یازدهم	۷۷	فصل سی و یازدهم
۷۸	فصل سی و دوازدهم	۷۸	فصل سی و دوازدهم
۷۹	فصل سی و سیزدهم	۷۹	فصل سی و سیزدهم
۸۰	فصل سی و چهاردهم	۸۰	فصل سی و چهاردهم

اردک	سلطانک	نخاله
بمبیه	بمبیه	بمبیه
۷	۱۴۸	۹
قنبا	قنبا	قنبا
۸	۱۴۹	۱۰
قنبا	قنبا	قنبا
۹	۱۵۰	۱۱
قنبا	قنبا	قنبا
۱۰	۱۵۱	۱۲
قنبا	قنبا	قنبا
۱۱	۱۵۲	۱۳
قنبا	قنبا	قنبا
۱۲	۱۵۳	۱۴
قنبا	قنبا	قنبا
۱۳	۱۵۴	۱۵
قنبا	قنبا	قنبا
۱۴	۱۵۵	۱۶
قنبا	قنبا	قنبا
۱۵	۱۵۶	۱۷
قنبا	قنبا	قنبا
۱۶	۱۵۷	۱۸
قنبا	قنبا	قنبا
۱۷	۱۵۸	۱۹
قنبا	قنبا	قنبا
۱۸	۱۵۹	۲۰
قنبا	قنبا	قنبا
۱۹	۱۶۰	۲۱
قنبا	قنبا	قنبا
۲۰	۱۶۱	۲۲
قنبا	قنبا	قنبا
۲۱	۱۶۲	۲۳
قنبا	قنبا	قنبا
۲۲	۱۶۳	۲۴
قنبا	قنبا	قنبا
۲۳	۱۶۴	۲۵
قنبا	قنبا	قنبا
۲۴	۱۶۵	۲۶
قنبا	قنبا	قنبا
۲۵	۱۶۶	۲۷
قنبا	قنبا	قنبا
۲۶	۱۶۷	۲۸
قنبا	قنبا	قنبا
۲۷	۱۶۸	۲۹
قنبا	قنبا	قنبا
۲۸	۱۶۹	۳۰
قنبا	قنبا	قنبا
۲۹	۱۷۰	۳۱
قنبا	قنبا	قنبا
۳۰	۱۷۱	۳۲
قنبا	قنبا	قنبا
۳۱	۱۷۲	۳۳
قنبا	قنبا	قنبا
۳۲	۱۷۳	۳۴
قنبا	قنبا	قنبا
۳۳	۱۷۴	۳۵
قنبا	قنبا	قنبا
۳۴	۱۷۵	۳۶
قنبا	قنبا	قنبا
۳۵	۱۷۶	۳۷
قنبا	قنبا	قنبا
۳۶	۱۷۷	۳۸
قنبا	قنبا	قنبا
۳۷	۱۷۸	۳۹
قنبا	قنبا	قنبا
۳۸	۱۷۹	۴۰
قنبا	قنبا	قنبا
۳۹	۱۸۰	۴۱
قنبا	قنبا	قنبا
۴۰	۱۸۱	۴۲
قنبا	قنبا	قنبا
۴۱	۱۸۲	۴۳
قنبا	قنبا	قنبا
۴۲	۱۸۳	۴۴
قنبا	قنبا	قنبا
۴۳	۱۸۴	۴۵
قنبا	قنبا	قنبا
۴۴	۱۸۵	۴۶
قنبا	قنبا	قنبا
۴۵	۱۸۶	۴۷
قنبا	قنبا	قنبا
۴۶	۱۸۷	۴۸
قنبا	قنبا	قنبا
۴۷	۱۸۸	۴۹
قنبا	قنبا	قنبا
۴۸	۱۸۹	۵۰
قنبا	قنبا	قنبا
۴۹	۱۹۰	۵۱
قنبا	قنبا	قنبا
۵۰	۱۹۱	۵۲
قنبا	قنبا	قنبا
۵۱	۱۹۲	۵۳
قنبا	قنبا	قنبا
۵۲	۱۹۳	۵۴
قنبا	قنبا	قنبا
۵۳	۱۹۴	۵۵
قنبا	قنبا	قنبا
۵۴	۱۹۵	۵۶
قنبا	قنبا	قنبا
۵۵	۱۹۶	۵۷
قنبا	قنبا	قنبا
۵۶	۱۹۷	۵۸
قنبا	قنبا	قنبا
۵۷	۱۹۸	۵۹
قنبا	قنبا	قنبا
۵۸	۱۹۹	۶۰
قنبا	قنبا	قنبا
۵۹	۲۰۰	۶۱
قنبا	قنبا	قنبا
۶۰	۲۰۱	۶۲
قنبا	قنبا	قنبا
۶۱	۲۰۲	۶۳
قنبا	قنبا	قنبا
۶۲	۲۰۳	۶۴
قنبا	قنبا	قنبا
۶۳	۲۰۴	۶۵
قنبا	قنبا	قنبا
۶۴	۲۰۵	۶۶
قنبا	قنبا	قنبا
۶۵	۲۰۶	۶۷
قنبا	قنبا	قنبا
۶۶	۲۰۷	۶۸
قنبا	قنبا	قنبا
۶۷	۲۰۸	۶۹
قنبا	قنبا	قنبا
۶۸	۲۰۹	۷۰
قنبا	قنبا	قنبا
۶۹	۲۱۰	۷۱
قنبا	قنبا	قنبا
۷۰	۲۱۱	۷۲
قنبا	قنبا	قنبا
۷۱	۲۱۲	۷۳
قنبا	قنبا	قنبا
۷۲	۲۱۳	۷۴
قنبا	قنبا	قنبا
۷۳	۲۱۴	۷۵
قنبا	قنبا	قنبا
۷۴	۲۱۵	۷۶
قنبا	قنبا	قنبا
۷۵	۲۱۶	۷۷
قنبا	قنبا	قنبا
۷۶	۲۱۷	۷۸
قنبا	قنبا	قنبا
۷۷	۲۱۸	۷۹
قنبا	قنبا	قنبا
۷۸	۲۱۹	۸۰
قنبا	قنبا	قنبا
۷۹	۲۲۰	۸۱
قنبا	قنبا	قنبا
۸۰	۲۲۱	۸۲
قنبا	قنبا	قنبا
۸۱	۲۲۲	۸۳
قنبا	قنبا	قنبا
۸۲	۲۲۳	۸۴
قنبا	قنبا	قنبا
۸۳	۲۲۴	۸۵
قنبا	قنبا	قنبا
۸۴	۲۲۵	۸۶
قنبا	قنبا	قنبا
۸۵	۲۲۶	۸۷
قنبا	قنبا	قنبا
۸۶	۲۲۷	۸۸
قنبا	قنبا	قنبا
۸۷	۲۲۸	۸۹
قنبا	قنبا	قنبا
۸۸	۲۲۹	۹۰
قنبا	قنبا	قنبا
۸۹	۲۳۰	۹۱
قنبا	قنبا	قنبا
۹۰	۲۳۱	۹۲
قنبا	قنبا	قنبا
۹۱	۲۳۲	۹۳
قنبا	قنبا	قنبا
۹۲	۲۳۳	۹۴
قنبا	قنبا	قنبا
۹۳	۲۳۴	۹۵
قنبا	قنبا	قنبا
۹۴	۲۳۵	۹۶
قنبا	قنبا	قنبا
۹۵	۲۳۶	۹۷
قنبا	قنبا	قنبا
۹۶	۲۳۷	۹۸
قنبا	قنبا	قنبا
۹۷	۲۳۸	۹۹
قنبا	قنبا	قنبا
۹۸	۲۳۹	۱۰۰
قنبا	قنبا	قنبا
۹۹	۲۴۰	۱۰۱
قنبا	قنبا	قنبا
۱۰۰	۲۴۱	۱۰۲
قنبا	قنبا	قنبا
۱۰۱	۲۴۲	۱۰۳
قنبا	قنبا	قنبا
۱۰۲	۲۴۳	۱۰۴
قنبا	قنبا	قنبا
۱۰۳	۲۴۴	۱۰۵
قنبا	قنبا	قنبا
۱۰۴	۲۴۵	۱۰۶
قنبا	قنبا	قنبا
۱۰۵	۲۴۶	۱۰۷
قنبا	قنبا	قنبا
۱۰۶	۲۴۷	۱۰۸
قنبا	قنبا	قنبا
۱۰۷	۲۴۸	۱۰۹
قنبا	قنبا	قنبا
۱۰۸	۲۴۹	۱۱۰
قنبا	قنبا	قنبا
۱۰۹	۲۵۰	۱۱۱
قنبا	قنبا	قنبا
۱۱۰	۲۵۱	۱۱۲
قنبا	قنبا	قنبا
۱۱۱	۲۵۲	۱۱۳
قنبا	قنبا	قنبا
۱۱۲	۲۵۳	۱۱۴
قنبا	قنبا	قنبا
۱۱۳	۲۵۴	۱۱۵
قنبا	قنبا	قنبا
۱۱۴	۲۵۵	۱۱۶
قنبا	قنبا	قنبا
۱۱۵	۲۵۶	۱۱۷
قنبا	قنبا	قنبا
۱۱۶	۲۵۷	۱۱۸
قنبا	قنبا	قنبا
۱۱۷	۲۵۸	۱۱۹
قنبا	قنبا	قنبا
۱۱۸	۲۵۹	۱۲۰
قنبا	قنبا	قنبا
۱۱۹	۲۶۰	۱۲۱
قنبا	قنبا	قنبا
۱۲۰	۲۶۱	۱۲۲
قنبا	قنبا	قنبا
۱۲۱	۲۶۲	۱۲۳
قنبا	قنبا	قنبا
۱۲۲	۲۶۳	۱۲۴
قنبا	قنبا	قنبا
۱۲۳	۲۶۴	۱۲۵
قنبا	قنبا	قنبا
۱۲۴	۲۶۵	۱۲۶
قنبا	قنبا	قنبا
۱۲۵	۲۶۶	۱۲۷
قنبا	قنبا	قنبا
۱۲۶	۲۶۷	۱۲۸
قنبا	قنبا	قنبا
۱۲۷	۲۶۸	۱۲۹
قنبا	قنبا	قنبا
۱۲۸	۲۶۹	۱۳۰
قنبا	قنبا	قنبا
۱۲۹	۲۷۰	۱۳۱
قنبا	قنبا	قنبا
۱۳۰	۲۷۱	۱۳۲
قنبا	قنبا	قنبا
۱۳۱	۲۷۲	۱۳۳
قنبا	قنبا	قنبا
۱۳۲	۲۷۳	۱۳۴
قنبا	قنبا	قنبا
۱۳۳	۲۷۴	۱۳۵
قنبا	قنبا	قنبا
۱۳۴	۲۷۵	۱۳۶
قنبا	قنبا	قنبا
۱۳۵	۲۷۶	۱۳۷
قنبا	قنبا	قنبا
۱۳۶	۲۷۷	۱۳۸
قنبا	قنبا	قنبا
۱۳۷	۲۷۸	۱۳۹
قنبا	قنبا	قنبا
۱۳۸	۲۷۹	۱۴۰
قنبا	قنبا	قنبا
۱۳۹	۲۸۰	۱۴۱
قنبا	قنبا	قنبا
۱۴۰	۲۸۱	۱۴۲
قنبا	قنبا	قنبا
۱۴۱	۲۸۲	۱۴۳
قنبا	قنبا	قنبا
۱۴۲	۲۸۳	۱۴۴
قنبا	قنبا	قنبا
۱۴۳	۲۸۴	۱۴۵
قنبا	قنبا	قنبا
۱۴۴	۲۸۵	۱۴۶
قنبا	قنبا	قنبا
۱۴۵	۲۸۶	۱۴۷
قنبا	قنبا	قنبا
۱۴۶	۲۸۷	۱۴۸
قنبا	قنبا	قنبا
۱۴۷	۲۸۸	۱۴۹
قنبا	قنبا	قنبا
۱۴۸	۲۸۹	۱۵۰
قنبا	قنبا	قنبا
۱۴۹	۲۹۰	۱۵۱
قنبا	قنبا	قنبا
۱۵۰	۲۹۱	۱۵۲
قنبا	قنبا	قنبا
۱۵۱	۲۹۲	۱۵۳
قنبا	قنبا	قنبا
۱۵۲	۲۹۳	۱۵۴
قنبا	قنبا	قنبا
۱۵۳	۲۹۴	۱۵۵
قنبا	قنبا	قنبا
۱۵۴	۲۹۵	۱۵۶
قنبا	قنبا	قنبا
۱۵۵	۲۹۶	۱۵۷
قنبا	قنبا	قنبا
۱۵۶	۲۹۷	۱۵۸
قنبا	قنبا	قنبا
۱۵۷	۲۹۸	۱۵۹
قنبا	قنبا	قنبا
۱۵۸	۲۹۹	۱۶۰
قنبا	قنبا	قنبا
۱۵۹	۳۰۰	۱۶۱
قنبا	قنبا	قنبا
۱۶۰	۳۰۱	۱۶۲
قنبا	قنبا	قنبا
۱۶۱	۳۰۲	۱۶۳
قنبا	قنبا	قنبا
۱۶۲	۳۰۳	۱۶۴
قنبا	قنبا	قنبا
۱۶۳	۳۰۴	۱۶۵
قنبا	قنبا	قنبا
۱۶۴	۳۰۵	۱۶۶
قنبا	قنبا	قنبا
۱۶۵	۳۰۶	۱۶۷
قنبا	قنبا	قنبا
۱۶۶	۳۰۷	۱۶۸
قنبا	قنبا	قنبا
۱۶۷	۳۰۸	۱۶۹
قنبا	قنبا	قنبا
۱۶۸	۳۰۹	۱۷۰
قنبا	قنبا	قنبا
۱۶۹	۳۱۰	۱۷۱
قنبا	قنبا	قنبا
۱۷۰	۳۱۱	۱۷۲
قنبا	قنبا	قنبا
۱۷۱	۳۱۲	۱۷۳
قنبا	قنبا	قنبا
۱۷۲	۳۱۳	۱۷۴
قنبا	قنبا	قنبا
۱۷۳	۳۱۴	۱۷۵
قنبا	قنبا	قنبا
۱۷۴	۳۱۵	۱۷۶
قنبا	قنبا	قنبا
۱۷۵	۳۱۶	۱۷۷
قنبا	قنبا	قنبا
۱۷۶	۳۱۷	۱۷۸
قنبا	قنبا	قنبا
۱۷۷	۳۱۸	۱۷۹
قنبا	قنبا	قنبا
۱۷۸	۳۱۹	۱۸۰
قنبا	قنبا	قنبا
۱۷۹	۳۲۰	۱۸۱
قنبا	قنبا	قنبا
۱۸۰	۳۲۱	۱۸۲
قنبا	قنبا	قنبا
۱۸۱	۳۲۲	۱۸۳
قنبا	قنبا	قنبا
۱۸۲	۳۲۳	۱۸۴
قنبا	قنبا	قنبا
۱۸۳	۳۲۴	۱۸۵
قنبا	قنبا	قنبا
۱۸۴	۳۲۵	۱۸۶
قنبا	قنبا	قنبا
۱۸۵	۳۲۶	۱۸۷
قنبا	قنبا	قنبا
۱۸۶	۳۲۷	۱۸۸
قنبا	قنبا	قنبا
۱۸۷	۳۲۸	۱۸۹
قنبا	قنبا	قنبا
۱۸۸	۳۲۹	۱۹۰
قنبا	قنبا	قنبا
۱۸۹	۳۳۰	۱۹۱
قنبا	قنبا	قنبا
۱۹۰	۳۳۱	۱۹۲
قنبا	قنبا	قنبا
۱۹۱	۳۳۲	۱۹۳
قنبا	قنبا	قنبا
۱۹۲	۳۳۳	۱۹۴
قنبا	قنبا	قنبا
۱۹۳	۳۳۴	۱۹۵
قنبا	قنبا	قنبا
۱۹۴	۳۳۵	۱۹۶
قنبا	قنبا	قنبا
۱۹۵	۳۳۶	۱۹۷
قنبا	قنبا	قنبا
۱۹۶	۳۳۷	۱۹۸
قنبا	قنبا	قنبا
۱۹۷	۳۳۸	۱۹۹
قنبا	قنبا	قنبا
۱۹۸	۳۳۹	۲۰۰
قنبا	قنبا	قنبا
۱۹۹	۳۴۰	۲۰۱
قنبا	قنبا	قنبا
۲۰۰	۳۴۱	۲۰۲
قنبا	قنبا	قنبا
۲۰۱	۳۴۲	۲۰۳
قنبا	قنبا	قنبا
۲۰۲	۳۴۳	

Kliše III-a
1263(1847) senesi tertibi

الفتن بدی ستر بافرقه شرعی ترتیب جوریلونه رعایا نقره

نقد عایا	لوا
٦٦	لوا / کلمه
١٥	لوا / تکفیر طاعت
١٨	لوا / طریزوت
٤٩	لوا / جائید
١٤	لوا / ارشد
١٥	لوا / سنوب
١٨	لوا / اردک
٢٥	لوا / وارنه
٠١	لوا / قشع
٠٦	نقضاء صود
٢٠٢	نقضاء علونیه
٠٢	نقضاء نکه
٠٤	نقضاء اربعه
٢٤	لوا / بیفا
٠٨	لوا / ریامه
١١	لوا / وزره
٢٤٩	لوا / مبارقا
٠٥	لوا / منتف
٠٤	لوا / خدوکار
١٢	لوا / قطعی
٢٧٢	لوا / قضایای
١١	لوا / مسقطه
٤٠	لوا / مستتر
٤٩	لوا / مناس
٧٥	لوا / مناس
١٧٤	لوا / مناس

Klise V

1267(1850-1851) senesi tertibi.

[illegible]

Kluge VI

Kur'a usûlüne uymayan gayr-ı müslim tebaanın tahkikiyle ilgili irâde.

VII

BAHRİYE MECLİSİ'NİN KURULUŞU VE ÖNEMİ

A— TÜRKLER'DE MECLİS FİKRİNE TOPLU BİR BAKIŞ

Tarihimizin bilinen en eski devirlerinden beri, devlet teşkilâtının siyasî, iktisadî ve kültürel meselelerinde umumî kararlar alan ve yüksek bir kuruluş olan meclisler, daha, M.Ö. 209-174 yılları arasında hüküm süren Asya-Hun İmparatoru Mo-tun zamanında taşıdığı büyük ehemmiyet kuruluş tarzı, idarî-siyasî fonksiyonlarından dolayı “Devlet Meclisi” (Toy) veya “Millet Meclisi” diye tavsif edilmişlerdir.

Diğer Türk devletlerinde de buna benzer meclisler vardır. Mesele Asya'da Tabgaç Devleti'nde “Devlet ve Nâzırlar Meclisi” Ha-

* Bu yazı Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı'nın 24—27 Mayıs 1983'te tertip ettiği Birinci Askerî Tarih Seminerinde sunulan bildirilerin ikinci kitabında . (Ankara, 1983, s.235—245) ve Türk Dünyası Araştırmaları (İstanbul, Ağustos 1984'te) yayınlanmıştır.

zar hakanlığında “İhtiyarlar Meclisi” mevcuttu. Peçenekler'de mühim kararlar meclislerde alınırdı. Oğuzlar'da millet işleri “Dernekler”de müzâkere edilirdi. Tuna Bulgar Devleti'nde bir “Millet Meclisi” bulunmakta idi. Avrupa Hunları'nda, Kuman-Kıpçak topluluklarında da aynı geleneğin varlığına rastlanmaktadır.¹

Ancak bu meclislerin hepsi “Devlet Meclisi” değildi. Peçenek, Kuman-Kıpçak ve Bulgar meclisleri gerçek birer “Devlet Meclisi” olmalarına rağmen, Avrupa-Hun, Tabgaç ve Hazarlar'dakiler daha ziyade, “Nâzırlar Meclisi” durumunda görünmektedirler.²

Tarihleri hakkında oldukça ayrıntılı bilgiye sahip olduğumuz Tabgaç, Gök-Türk ve Uygur hakanlıklarında, hükümetten ayrı olarak, siyasî, iktisadî ve kültürel bütün meselelerin görüşülüp kararlaştırıldığı bir büyük meclis bulunuyordu. Bu meclis Hakan nasbında da yetki sahibi idi, yâni yeni hükümdârı “uygun” kararı ile meşrulaştırabiliyor veya gerekçe göstererek reddedebiliyordu. Hatta Uygurlar'da görüldüğü üzere kudretli idâre adamı ve kumandalar arasından birisini “Hân” seçebiliyordu. Ayrıca meclisin hakanın isteklerini kabûl ve red yetkileri vardı. Demek ki, “Millet Meclisi”, bir başka deyimle, “Yasama Kurulu” karakterini taşıyan bu meclis, Türk siyasî topluluklarında M.Ö. asırlardan beri süregelen büyük “Devlet Meclisi” müessesesinin bir devamından ibarettir.³

Türk devlet teşkilâtının esasını teşkil eden meclis fikri⁴, Türkler'-

1. Bu hususta fazla bilgi için bakınız, İbrahim Kafesoğlu, *Türk Milli Kültürü*, düzeltilmiş ve genişletilmiş 2. baskı, İstanbul, 1983, s.246—247.
2. İbrahim Kafesoğlu, *aynı eser*, s.248.
3. İbrahim Kafesoğlu, *aynı eser*, aynı yer; Eski Türk Devlet Teşkilâtındaki (Meclis Fikri)'nin, XIX. asırda Orta Asya Türkmenleri tarafından da aynen uygulanması, bize bu eski Türk töresinin muhafaza edilmesini göstermesi bakımından mühimdir. (Tafsîlat için bakınız, Mehmet Saray, “XIX. Asırda Türkmenler'de Demokrasi Anlayışı ve Parlamento”, *Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü Dergisi*, Ankara (Mart 1979) 197, 1—8.
4. Türkler'deki meclis fikri pek çok ilim adamı tarafından işlenmiştir. Bu hususta yazılan eserlerin bazıları şu şekilde sıralayabiliriz: M.De Groot, *Die Hunnen der vorchristlichen Zeit*, İ.Berlin-Leipzig 1927; K. Shiratori, “*Sur l'Origine des Hiung-nu*” *Journal Asiatique* (Berlin), I, Paris 1923; F.Hirth, “*Über Wolga Hunnen und Hiung-nu*” *Sitzungsberichte der preussischen Akademie der Wissenschaften*, II, 2, Berlin 1899; F.Altheim, *Geschichte der Hunnen*, Berlin, I, 1959, II, 1960, III, 1961, N—V. 1962; D.M. Dunlop, *The History of the Jewish Huzars, Princeton 1967*; J.R. Hamilton, *les Ouighours a l'epoque des Cinq Dynasties d'après les document chinois*, Paris 1955.

in İslâmiyeti kabûl etmelerinden sonra da devam etmiştir. Hattızâ-tında İslâm Dini de, “Müşâvereyi” emrediyordu. İşte Türk töre-sindeki bu usulün, İslâm Dini’nin esasında bulunan “Müşâvere” ile daha bir şuur bulması, Türkleri cihan hakimiyeti mefkûresine götüren önemli unsurlardan biri olmuştur.

Türkler’in İslâmiyeti kâbul etmelerinden sonra, özellikle Selçuk-lu Türkleri döneminde görülen “Meşveret” (Meclis) fikri, Osman-lı Devleti’nde ve hânedanın icraatında tamamıyla tatbikatını bul-muştur.⁶ Nitekim tarihi geleneğe göre Osmanlı Devleti’nin kurul-ması bu şekilde gerçekleşmiştir. Şöyle ki; Önce Beyler ve Kethüda-lar bir araya gelerek Osman Bey’e gitmişler ve bir meclis oluştura-rak Osman Bey’i lider olarak seçmişlerdir. Neticede meclisin aldığı karar Osman Bey tarafından da kabûl edilerek Osmanlı Devleti’nin temelleri atılmıştır.⁷

Osmanlı Devleti her dönemde böyle bir danışma meclisinin fay-da ve zarureti son derece inanmıştır. Zira yüksek bir danışma mec-lisi durumunda olan “Divân-ı Hümâyûn” hükümetin önemli bir parçası idi. Önceleri Padişâh, sonraları Sadrazâm tarafından yö-netlenen “Divân-ı Hümâyûn” imparatorluğun her türlü iş ve idâre meselelerini görüşür ve bir karara vararak meseleyi Padişâh’a arz ederdi.

III. Selim zamanında (1789-1807), danışma meclisi yeni bir hü-viyet kazandı. Bu devirdeki meclislere “Mecâlis-i Meşveret” denil-di. III. Selim bu meclisleri sık sık toplar, meclisleri oluşturan dev-let ileri gelenleri ve tebaa temsilcileri ile imparatorluğun problemlerini ve bunların hâl çarelerini görüşürdü. Meclisleri oluşturan iki grup, burada serbestçe tartışıp karşılıklı fikirler ileri sürerler ve bö-yüce bir karara varırlardı.⁸ Bu tip meclisler, III. Selim’in halefleri zamanında da eyâletlerde ve İstanbul’da sık sık toplanmışlardır.

5. Tarihçi Bernard Lewis Osmanlılardaki meclis fikrini İmî devirlere dayanmakta olup, İslâm öncesi Türk tarihi hakkında bilgi vermemektedir. (Bakınız “Meşveret” Tarih Enstitüsü Dergisi, İstanbul (1982) 12, 775—782; *Modern Türkiye’nin Do-guşu*, (Türkçe trc. Metin Kırath) Ankara 1970, s.74, 96—97); Ayrıca Vak’a nü-vis Şânizâde de (bk. *Tarih İstanbul* 1299, c.IV, s.2—3) meclisler hakkında ma-lumat verirken yine İslâmî devirlere kadar inmektedir.

6. Bernard Lewis, “Meşveret” s.779.

7. Aynı eser, aynı yer.

8. Şânizâde, *Tarih*, c.IV, s.2.

II. Mahmud zamanında (1808-1839), devlet teşkilâtına Avrupai bir çehre kazandırılmak amacıyla bir takım reform faaliyetlerine gi-rişilmiş ve ilk defa olarak nezâretler kurularak, Sadrazâm yerine Başvekil denilmeğe başlanmıştır. Ayrıca yine bu devirde, Başvekil’in başkanlığında bir “Meclis-i Has” ile bir de “Meclis-i Vükelâ” ku-rulmuştur.¹⁰

Bu iki meclisin kurulmasını takiben daha sonra, 1836’da “Dâr-ı Şurâ-yı Askerî” ile 1838’de, gelecek dönemler için çok mühim bir kuruluş olan, “Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye” kurulmuştur. Aynı sene içinde, bir sonraki dönemde nezâretlerin girişecekleri reform-ları plânlayan ve birer yürütme organı olarak çok önemli rol oynayan “Nezâret Meclisleri” kurulmuştur. Bunlar arasında, Tarım, Ti-câret, Sanayi ve Bayındırlık için teşkil edilen meclisleri sayabiliriz.

Türkler’de meclis fikrini, bilinen Türk tarihinin en eski devirle-rinden itibaren alıp getirmiş olmamıza rağmen, tarihî devirler için-de teşkil edilen meclisler, kuruluş, çalışma ve özellikle yetki baki-mından birbirlerinden ayrı karakter taşıdığı âşikardır. Biz burada herhangi bir mukayese yoluna gitmeden sadece “Türkler’de Mec-lis Fikri” üzerinde durmağa ve bu suretle esas konumuz olan “Bah-riye Meclisi”nin kuruluş ve önemini belirtmeden önce Türkler’de-ki meclis anânesinin çok eski devirlerden beri varlığını göstermeğe çalıştık.

II— BAHİRİYE MECLİSİ’NİN KURULUŞU VE ÖNEMİ

1— İLK BAHİRİYE MECLİSİ’NİN KURULUŞU VE GÖREVLERİ

Bilindiği gibi, Tanzimat Fermânı’nın ilânından sonra, devletin he-men her sahasında girişilen ıslahat hareketlerinin ağırlık noktasını, eskiden olduğu gibi, askerî sahada yapılan reform hareketleri teş-kil etmiştir. Bu cümleden olarak, vaktiyle denizcilik alanında bi-rinci sınıf bir deniz devleti olan Osmanlı İmparatorluğu’nun deniz-

9. Bernard Lewis, “Meşveret”, s.780.

10. Bernard Lewis, *Modern Türkiye’nin...*, s.99

lerdeki üstünlüğünü tekrar sağlamak amacıyla, bozulan nizâmlarını teknik ve teşkilât yönünden yenilemek için büyük gayretler sarf edilerek bu mühim müessesenin ıslâhına çalışılmıştır. Fakat girişilen ıslahat hareketlerinde eski kanun ve nizâmlar tamamen ortadan kaldırılmamış, bilâkis, III. Selim'in tasavvur ettiği ve hattâ tatbik sahasına koyduğu ve fakat bir takım iç ve dış olaylar nedeni ile bir türlü tam olarak gerçekleştiremediği fikirleri ve dolayısıyla kanun ve nizâmlarını tesis etme eğilimi her defasında kendini hissettirmiştir. Bunun yanı sıra, ayrıca Avrupa'nın denizci devletlerinin deniz teşkilâtı da daima göz önüne alınmıştır.

Şurasını belirtmek lâzımdır ki; Tanzimât Fermânı döneminde bahriyede girişilen bütün reform hareketlerinde -bilhassa teşkilât yönünden- dâima kara askerî teşkilâtı ve Tophâne-i Amire müessesesi örnek olarak alınmıştır. Nitekim deniz kuvvetlerinin daha iyi ve olumlu bir şekilde idâresi ve teşkilâtlandırılması için bir Bahriye Meclisi kurulması söz konusu edildiği zaman "... *Bâb-ı Seraskerî'de ve Tophâne-i Âmire'de olduğu misillü, Tersâne-i Âmire'de dahi meclis tertibiyle...*" denilmek suretiyle bu iki müessese -bahriyeye- örnek teşkil etmişlerdir.¹¹

Girişilecek reform hareketleri için meclislerin ehemmiyetinin iyiye anlaşılmamasından sonra, yukarıda da sözkonusu edildiği gibi Tersâne-i Âmire'de de bir meclis kurulması uygun görülerek, yapılan çalışmalar sonunda, 20 Zilkade 1255 (25 Ocak 1840) tarihinde ilk "Bahriye Meclisi" kurulmuştur.¹²

Tarihimizde "Şurâ-yı Bahrî", "Şurâ-yı Âli-i Bahri", "Meclis-i Rüesâ", "Meclis-i Bahriye", "Tersâne-i Âmire Meclisi" gibi adlarla anılan ve aşağı yukarı aynı vazifeyi yapmakta olan ilk Bahriye Meclisi, bir Reis, bir nevi hukuk müşâviri vazifesini gören bir Müftü, dört Aza, bir Kâtib ve bir de Mukayyed'den meydana gelmekte idi.

Bahriye işlerinin daha iyi bir nizâm altına alınması için teşkil edilen Bahriye Meclisi, Müftü hariç, Bahriye Ümerâsından oluşmaktaydı. Tersâne-i Âmire'nin her türlü nizâmı, satın alma ve imâlat işleri meclis tarafından yürütülürdü. Ayrıca Tersâne'de çalışan esnaf sı-

nının tertibiyle ilgilenir, icap ederse onları yeni baştan düzenlerdi.¹³ Diğer taraftan Bahriye Mektebi hoca, talebe ve ders programlarıyla alâkalı kararlar alırdı.¹⁴ Bahriye askeri ve donanmanın her kademesindeki subayları, Tersâne'deki sanatkârları daha verimli ve çalışır hâle getirmek içi tedbirler düşünmeğe yetkili bir kuruluştur.

Bütün bu meselelerle ilgili hususların önceden tesbiti Bahriye Meclisi tarafından yapılır, bilahere bir mazbata ile Kaptan Paşa'ya takdim edilirdi.

Kaptan Paşa bulunan zat, Bahriye Meclisi'nin mazbatasını inceledikten sonra bir takrirle durumu Sadâret Makamı'na iletirdi. Sadâret Makamı meseleyi incelemek üzere Meclis-i Ahkâm-ı Adliyye'ye havâle ederdi. Meclis-i Ahkâm'da mazbata incelenir ve Meclis-i Vâlâ mazbatası şeklinde gerekli "İrâde"nin alınabilmesi için Sadâret Makamına gönderilirdi. Neticede, Sadrazâm'ın takriri ile mesele Padişâh'a arz edilirdi.

Meclisin Reis, Müftü, Aza ve Kâtipleri doğrudan doğruya Kaptan Paşa'ya bağlı bulunmaktaydı. Meclisin düzenlenmesi, azalarının yenilenmesi veya değiştirilmesi tamamen Kaptan Paşa'nın rey ve selâhiyetinde idi. Nitekim 16 Zilkâde 1256 (9 Ocak 1841) tarihli bir Kaptan Paşa takririnde¹⁵, mecliste bir takım düzenlemelerin yapıldığını görmekteyiz.

1255 (1840) tarihinde kurulan ve azalarının sık sık değiştiğini gördüğümüz ilk Bahriye Meclisi, bahriyemizin ıslâhı için köklü bir girişimde bulunamamış ve neticede iki seneye yakın bir faaliyetten sonra 1257 (1841) senesinde kaldırılarak meclisin faaliyetine son verilmiştir.

Meclisin kaldırılmasından sonra bahriye işleri Tersâne ve donanmanın mâli işlerinde söz sahibi olan "Tersâne Müsteşârı" tarafından yürütülmüştür.

Tersâne Müsteşârı başkanlığında toplanan bahriye ileri gelenleri Tersâne ve donanmanın ıslahı için çalışmalarını daimi olarak sürdürmezler, gerek görüldüğü zamanlar toplanarak karar verirlerdi. Buna "Meclis-i Âdiye" deniliyordu.

11. Saffet, *Filasalar*, İstanbul 1329, s.39.

12. Saffet, *aynı eser*, s.40; Ahmet Lütü, *Tarih*, İstanbul 1290, c.7, s.19.

13. Başbakanlık Arşivi (Bşb.Arş.), *İrâde Tasnifi (1. Ts.)*, *Dahiliye (Dh)*, no.442.

14. Bşb.Arş., *İ.Ts.Hariciyi (Hr.)*, no. 228.

15. Bşb.Arş., *1. Ts.*, *Dh.*, no. 1401

Her ne kadar ilk Bahriye Meclisi'nin faaliyeti kısa sürmüş de olsa, bazı ileri atılımlara bir basamak teşkil etmesi bakımından önem taşımaktadır. Nitekim "Meclis-i Âdiye" gibi ara sıra toplanan meclisler ile bu mühim müessesenin ıslâhına imkân olamayacağı kısa zamanda anlaşılacak "Daimi Bahriye Meclisi"nin teşkili cihetine gidilmiştir.

2— DÂİMÎ BAHRIYE MECLİSİ'NİN KURULUŞU VE GÖREVLERİ

İlk Bahriye Meclisi'nin kaldırılmasından henüz dört sene geçmeden böyle bir meclisin gerekliliği kendini hissettirerek tekrar kurulması için yeniden teşebbüse geçilmiştir. Bu iş için Devlet Erkânı harekete geçerek, aralarında toplanmış ve tersâne nizamı için oldukça tafsilatlı bir mazbata hazırlamışlardır.¹⁶

Devlet Erkânı hazırladığı mazbatada ez cümle, bir tek kişinin rey-i ile görülecek bir işin, birçok ile kişinin reyleri ile görülecek işle hiç bir zaman mukayese edilemeyeceğini belirtiyorlardı. Daha sonra mazbatada, Devlet'in diğer müesseselerinde kurulmuş olan meclislerin ehemmiyetinden ve çalışma sistemlerinden bahsedilmekte ve bu arada Avrupa denizci devletlerinde olduğu gibi Tersânede de bir meclisin kurulmasının yerinde olacağı açıklanıyordu.

Bahriye tarihimiz yönünden büyük bir ehemmiyet taşıyan, Devlet Erkânı (Hass-ı Vükelâ-yı Devlet-i Aliyye)'nin Safer 1261 (Şubat 1845) tarihli bu mazbatasında ayrıca, Avrupa'nın denizci devletlerinde "Amiral" nâmı ile Kaptan Paşalar bulunduğu, bizde de şayet gerekirse, Livâ rütbesinde, malumâthı dört-beş Kaptan Paşa'dan mürekkebe bir "Bahriye Ümerâsı" teşkil edilerek bahriye işlerinin onların reyine bırakılması ve bunların her gün toplanarak meseleleri müzakere etmeleri, yaptıkları bütün işlerden Tersâne ve Donanma'nın mâli işlerine bakacak "Bahriye Nâzırı" namında bir memura bilgi vermeleri, Donanma sefere çıkacağı zaman bu Kaptan Paşalar'dan münâsib birisinin veya "Bahriye Müşiri" ünvanlı bir zatın emrine verilmesi de teklif ediliyordu.

Devlet Erkânı'nın tekliflerinden en mühimi hiç şüphesiz, Tersâne-i

16. Mazbata için bk. Bşb. Arşv. *Mesâil-i Mühimme Tasnifi* (M.M.Ts.), NO. 345, lef 1.

Âmire için dirâyet sahibi, bilgili kimselerden oluşacak bir "Meclis-i Mahsus" teşkil edilmesi idi.

Mazbata usul üzere önce Sadârete sonra bu makam kanalıyla Padişah'a arz edilmiştir. Çıkan "İrâde"de Devlet Erkânı'nın tavsiyelerinin gözden geçirildiği zikredilmekte ve Bahriye Meclisi'nin kurulmasının yerinde olacağı belirtildikten sonra diğer hususların tekrar gözden geçirilerek açıklık kazandırılması istenmektedir.

Padişah'ın bu kararı üzerine Devlet Erkânı, meseleyi tekrar inceleyerek tafsilatlı bir mazbatada¹⁷ tespit etmişlerdir. Bu ikinci mazbatada yine, Tersâne ve Donanma işlerinin yoluna konulması için teşkil edilecek olan "Meclis-i Mahsus-ı Dâimi"nin öneminden ve kurumun mâli cephesinin ne şekilde hallediğinden bahsedilmiştir. Ayrıca mazbatada, Kaptan Paşa ünvanının "Umur-ı Bahriye Müşiri" olarak değiştirilmesi hususunda da ayrıntılı bilgi verilmiştir.

Devlet Erkânı'nın mazbatasını Sadâret'e sunulduktan sonra, burada da iyice gözden geçirilerek incelenmiş ve bir Sadâret takririnde Padişah'a arz olunmuştur.

Sadâret takririnde bazı hususların değiştiğini görmekteyiz. Meselâ, Devlet Erkânı'nın teklif ettiği "Bahriye Müşirliği", kabul olunmayıp, bu unvan yerine eskiden olduğu gibi yine "Kapudanlık" denilmesi uygun görülmüştür. Ayrıca takrirde, "Meclis-i Mahsus-u Dâimi"nin kurulması ile Tersâne ve Donanma işlerindeki usulün değişeceği ve bu değişimin ise Kapudan-ı Derya Halil Paşa'nın vâki' itibarına dokunacağı ve bu halde işlere lâıyıkıyla bakamayaacağı mülâhazasıyla, azl edilmesi ve yerine Mehmet Ali Paşa'nın tâyin edilmesi de teklif ediliyordu.

Özet olarak vermeğe çalıştığımız Sadâret takririnde daha sonra tâyin ve maaş hususlarında bilgiler verilmiştir. Neticede çıkan irâde'de Sadâret'in teklifleri uygun ve yerinde bulunarak, Dâimi Bahriye Meclisi'nin kurulması, Kaptan Paşalık mevkiine Mehmet Ali Paşa'nın tayini Padişah tarafından tasdik edilmiştir.

Meclis'in kurulması ile ilgili kesin İrâde'nin çıkması üzerine bu husus için gerekli formalitenin tamamlanması ve bu suretle "İrâde-i

17. Bşb.Arş., M.M.Ts., no.346.

Seniyye''nin yerine getirilmesi yollu emir, Kaptan-ı Derya Mehmet Ali Paşa'ya bildirildi.

Mehmet Ali Paşa, tarihimizde daha ziyade ''Damat Mehmet Ali Paşa'' olarak bilinir. 1845'te Abdülmecid'in kız kardeşi Âdile Sultan ile evlenerek ''Damat'' olmuştur. Altı defa Kapudan-ı Deryalık makamına geçen Mehmet Ali Paşa, meclislerin bir müessesenin ıslahında oynadığı rolü ve ehemmiyeti bilen bir zat idi. Zira 1839'da ''Dar-üş-şurâ-yı Askeriyye'' azalığında bulunmuş idi. Nitekim, Tersâne'de bir meclisin kurulması için yapılan teklifleri olumlu karşılamış, İrade gereğince meclisi kurmak için hemen çalışmalara başlamıştır.

Tersâne-i Âmire'de dâimi bir meclisin kurulması yolunda hazırlıklarını tamamlayan Mehmet Ali Paşa, durumu bir taktirle Sadâret'e bildirmiştir.¹⁸

Kaptan Paşa'nın taktirinde meclisin ne şekilde teşkil edeceği ve kimlerden meydana geleceği, ayrıca meclis azalarının alacakları maaşlar da belirtiliyordu.¹⁹ Buna göre meclis, Ferik rütbesinde bir Reis, bir nevi hukuk müşâviri görevinde bir Müftü, biri Liva ikisi Miralay ve biri Kaymakam rütbesinde olmak üzere dört âza ile Birinci ve İkinci olmak üzere iki Kâtip'den oluşuyordu.

Bahriye Meclisi'nin kuruluşu ile Tersâne-i Âmire hazinesinden 32.150 kuruşluk bir paranın ödenmesi gerektiğinden, bu paranın karşılanabilmesi için Sadâret Makamı'ndan Mâliye Nezâreti'ne bir yazı yazılmıştır.²⁰

Kaptan Paşa'nın meclisin teşkili ile ilgili olarak hazırladığı ve Sadâret'e sunduğu taktirine ek olarak, kendisinin ve Tersâne-i Âmire Nâzırı'nın maaşlarını bildirir bir listeyi eklemiştir. Gerek Kaptan Paşa'nın, gerekse Tersâne-i Âmire Nâzırı'nın almış olduğu maaş ile Tophâne ve Harbiye Müşirlikleri ve Tophâne Nezâreti'nin maaşları eşit tutulmuştur. Böylece Kara Kuvvetleri teşkilâtı ile Deniz Kuvvetleri teşkilâtı arasında herhangi bir maaş farkı söz konusu edilmemiş oluyordu.

18. Bşb. Arş., *M.M.Ts.*, no.374, lef 2.

19. Aynı vesika, lef 3.

20. Bşb.Arş., *M.M.Ts.*, no. 347, lef 3—4.

Sadâret Makamı, bir taktir hazırlayarak bütün evraklarla beraber meseleyi Padişah'a arz etmiştir. Çıkan İrade de, tasarlanan şekilde bir meclisin kurulmasının yerinde olacağı, yalnız meclis müf-tülüğüne belirtilen zâtın değil de, Gümüşhaneli Esseyid Elhac Ömer Hulûsi Efendi'nin, tâyin edilmesinin daha uygun olacağı bildiriliyordu.

Bu suretle 6 Ramazan 1261 (8 Eylül 1845) tarihinde çıkan ''İrade-i Seniyye'' gereğince ''Dâimi Bahriye'' veya ''Tersâne Meclisi'' tekrar kurulmuş oluyordu.

Dâimi Bahriye Meclisi'nin kurulması ile, Tanzimât Fermanı döneminde Tersâne ve Donanma işleri daha şuurlu ve sistemli bir şekilde ele alınmış oluyordu. Zira bundan böyle, bir tek kişinin reform için karar vermesi ve tedbirler alması artık olamayacak, tam bir ıslahat komisyonu hüviyetinde olan meclisin aldığı kararlar doğrultusunda reformlar yürütülecekti.

Dâimi Bahriye Meclisi'nin görevleri ilk teşkil edilen Bahriye Meclisi'nin vazifeleri ile hemen hemen aynıdır. Biz burada, bu görevleri tekrarlamaktan sarfınazar ederek, Tanzimât döneminde Bahriye Meclisi'nin hazırladığı bazı önemli mazbataları özet olarak vermediği daha faydalı bulduk. Zaten mazbata özetlerinde zikredilen hususlar meclisin görevlerinden başka bir şey değildir.

Dâimi Bahriye Meclisi Donanma-yı Hümâyün gemileri için belirli mahallerden kereste kestirir ve bu kesim işinin ne şekilde yapılması gerektiğini bir mazbata şeklinde tespit eder.²¹ Ayrıca Bahriye subay ve erlerinin alacakları nişân ve elbiselerinin ne şekilde olacağını ve ne suretle imâl edileceğini kararlaştırır ve yeniden imâli gereken apolet, nişân ve elbiselerin numunelerinin tesbitini yaparak resimlerini çizer ve bunları bir mazbata şeklinde tanzim eder.²² Meclis her sene alınacak olan bahriye askerlerinin de tesbitini yapmakla yükümlü bulunuyordu. Ayrıca, Meclis, Osmanlı Devleti'nin taşra tezgahlarında bir senede kaç gemi yapıldığını ve bunların miktar ve tonajını gösteren bir liste hazırlanarak, Tersane-i Âmire'ye bildirilmesini sağlardı.²³ Mevcut Donanma'nın çoğaltılması için bir

21. Bşb.Arş., *M.M.Ts.*, no.344

22. Bşb.Arş., *M.M.Ts.*, no.348

23. Bşb.Arş., *M.M.Ts.*, no.377

takım çareler arayan meclis, bu hususta yapılması icap eden şeyleri bir mazbata ile tespit ederdi.²⁴ Ayrıca buharlı gemilerin arttırılması ve Mekteb-i Bahriye'nin gelişmesi yolunda verilen emirlerin yerine getirilmesine gayret ederdi. Öte yandan, Tersâne-i Âmir'e dairesindeki memur sayısını tespit ederek deftere kaydeder, gerekli görülen memurların tayini hususunda lüzumlu işlemin yapılmasına çalışırdı.²⁵ Tersâne ve Donanma'yı ilgilendiren bir nevi satın alma işlemi ve bunların tespiti yine meclis tarafından yürütülür ve bir karar altına alınarak mazbata şeklinde tanzim edilirdi.

Buraya kadar yapmış olduğumuz açıklamalardan anlaşılacağına göre, Bahriye Meclisi'nin kurulması ile Bahriye'de yapılacak veya yapılması düşünülen bütün hususlar, Meclis tarafından kararlaştırılır ve daha sonra Kaptan Paşa'ya sunulurdu. Kaptan Paşa kanaatliyle Sadâret'e, oradan da Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'ye havale olunurdu.

Yukarıda özet olarak vermeğe çalıştığımız mazbataların hazırlanmasında, Tersâne ve Donanma'nın her kademesinde görevli memur ve subaylar, Bahriye Meclisi'ne yardım etmekle yükümlü bulunuyorlardı. Yani her kişi mesuliyetinde olan iş hakkında âmirine bilgi verir, âmiri ise verilen bilgilerin genel bir değerlendirmesini yaptıktan sonra Bahriye Meclisi'ne rapor ederdi. Meselâ, Donanma'nın tâmir muhtaç gemilerinin tesbiti ve bunların tâmiri için gerekli malzemenin temini söz konusu edildiği zaman, Meclis, Tamirât Baş Mimarını görevlendirir. Tâmirât Baş Mimar da emrinde çalışan diğer mimar ve memurlara emirler vererek gerekli bilgileri toplar ve bunları bir rapor halinde Bahriye Meclisi'ne takdim ederdi. Daha sonra bu bilgiler Bahriye Meclisi'nde incelenir, şâyet uygun görülürse meclis mazbatasını şeklinde tespit edilerek Kaptan Paşa'ya sunulurdu.²⁶ Ayrıca, Tersâne ve Donanma halkının maaşlarında yeni bir ayarlama söz konusu olduğu zaman, eski maaşların tesbitini, Meclis, Bahriye Muhasebecisi'nden, bahriye askeri alınacağı zaman da Bahriye Yoklamacısı'ndan bilgi isterdi. İşte bütün bu bilgiler Bahriye Meclisi'nde toplanıp değerlendirildikten sonra, Meclis mazbatasını şeklinde önce Kaptan Paşa'ya, daha sonra Sadâret Makamı'na ve en nihayet Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'ye giderek burada

24. Bşb.Arş., *M.M.Ts.*, no.373

25. Bşb.Arş., *M.M.Ts.*, no.319

26. Bşb.Arş., *M.M.Ts.*, no.352

mesele tekrar incelenir ve "Meclis-i Vâlâ Mazbatası" hazırlanarak gerekli İrade için tekrar Sadâret'e gelir, buradan bütün evrakları Padişah'a arz olunurdu.

Bahriye Meclisi'nin hazırladığı mazbataların hemen hepsinin kabul edilmesi diye bir şey söz konusu değildi. Zira yapılacak reformlar için en önemli merci ve karar organı "Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye" idi. Bu meclis, eksik gördüğü veya daha ayrıntılı açıklama istediği bir meseleyi görüşmez, Bahriye Meclisi mazbatasını geldiği kanallardan geri göndererek, istediği bilgileri aldıktan sonra konuyu görüşür ve tartışarak karara varırdı.

Bahriye Meclisi'nin kurulması ile, Tersâne ve Donanma işlerinde yapılacak veya yapılması plânlanacak bütün hususların önce Meclis tarafından ele alınmasıyla öteden beri genellikle denizci olmayan kimselerin Kaptan Paşa olmaları ve dolayısıyla deniz sorunlarını bilmeyen bu kimselerin verecekleri takrirler ile bahriyemizin ıslahı cihetine gidilmesi gibi keyfiyet artık ortadan kalkıyordu. Bu suretle, girilecek reformlar hem istikrâra kavuşturuluyor, hem de deniz meselelerini bilen bir heyetin vereceği kararlar ışığında reformların ele alınması sağlanmış oluyordu. Ayrıca bundan başka, Kaptan Paşa bulunan zâtın denizci olup olmaması gibi keyfiyet de önemli bir sorun olmaktan çıkıyordu.²⁷

27. Bahriye Meclisi'nin çalışması ve Meclis-i Vâlâ'dan başka, daha sonra kurulan Meclisler ile irtibatı hakkında fazla bilgi için bakınız, Ali İhsan Gençler, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu*, İstanbul 1985.

İNDEKS

—A—

- Abdülaziz, s.6, 13
Abdülhak Molla, s.50, 63
Abdülmecid, s.19, 73, 110
Abaahalisi, s.74
Adana (vapur ismi), s.30
Ada Postası, s.16
Akdeniz, s.15, 17, 24, 30, 33,
36, 38, 45, 51, 72, 75, 88
Akdeniz Adaları, s.73
Akdeniz Filosu, s.24
Akdeniz Filosu Komutanlığı, s.24
Akdeniz Mektebi, s.74
Alanya, s.87, 93
Alemdar Mustafa Paşa, s.62
Alemdar Vak'ası, s.62
Ali Çelebi, s.74
Altın Boynuz, s.55
Amasya, s.86
Amerika, s.33, 35, 38, 41, 44,
45, 46
Amerika Birleşik Devletleri,
s.35, 36, 37
Amerika Devleti, s.45
Amerika Konsoloslugu, s.37
Amerikalı, s.15, 39, 40, 41, 42,
43, 45, 47, 72
Amerikalılar, s.35, 38, 39
Amerikan, s. 15, 37, 38, 39, 41
Amerikan Donanması, s. 37
Amerika(n) Hükümeti, s. 37, 38
Amerikan Maslahatgüzarı, s.38
Amerika Tersanesi, s. 45
Amiral, s. 108
Anadolu, s. 14, 30, 34, 54
Anatomi, s. 60
Anbar Kayıkları, s. 21
Anbar Memuru, s. 24
Anderson, s. 19
Ankara, s. 87
Antalya, s. 24, 87
Asitâne, s. 67
Asitâne-i aliye, s. 65
Asya, s. 102
Asya-Hun (İmp.), s. 102
Asyan Kumpanyası, s. 22, 28, 30
Arapça, s. 50
Arbili, s. 56
Arslan (vapur ismi), s. 27
Ataullah Efendi (şâni-zâde),
s.5, 61
Atina, s. 24
Avrupa, s. 15, 18, 38, 42, 43,
58, 59, 64, 65, 67, 72, 74,
75, 106, 108
Avrupa Devletleri, s. 59, 91
Avrupaî, s. 49, 105
Avrupa Hastaneleri, s. 60
Avrupa Hunları, s. 103
Avrupalı, s. 93
Avrupa limanları, s. 18
Avusturya, s. 18, 25
Avusturya Beylik Gemisi, s. 28
Ayazmend, s. 87
Aydın, s. 51
Aynalıkavak, s. 41
Aynalıkavak Sarayı, s. 56
Ayvalık, s. 87

—B—

Bâb-ı âli, s. 17, 19, 37, 38, 91
 Bâb-ı ser-askerî, s. 106
 Bahr-ı sefid, s. 52
 Bahriye, s. 111, 112
 Bahriye askeri, s. 107
 Bahriye Fenleri, s. 67
 Bahriye Hazinesi, s. 22, 28, 54
 Bahriye Hocalığı, s. 75, 76
 Bahriye İdâresi, s. 20
 Bahriye Kanûnnâmesi, s. 55, 57
 Bahriye Meclisi, s. 21, 22, 24, 30, 49, 50, 51, 52, 76, 90, 92, 102, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113
 Bahriye Mektebi, s. 49, 50, 51, 76, 107
 Bahriye Mektepleri, s. 75
 Bahriye Muhasebecisi, s. 112
 Bahriye Müşiri, s. 108
 Bahriye Müşirliği, s. 109
 Bahriye Nâzırı, s. 24, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 108
 Bahriye Nâzırlığını, s. 62
 Bahriye Nezareti, s. 20, 55, 62
 Bahriye Ümerası, s. 106, 108
 Bahriye Yoklamacısı, s. 112
 Baldwin Wake Walker (sir), s. 49
 Balıkesir, s. 87
 Balkanlar, s. 13, 33
 Bandırma, s. 87
 Baron de Tott, s. 48
 Basra Körfezi, s. 50
 Baş-Cerrah, s. 56
 Baş-muhasebe, s. 67
 Baş-tabib, s. 56
 Baş-vekil, s. 105
 Bayezid II, s. 54
 Bayındırlık Meclisi, s. 105
 Beç, s. 65
 Belçika, s. 18

Beyrut, s. 20, 24
 Biga, s. 51, 52, 87, 93
 Bimarhâne, s. 60, 67
 Birleşik Devletler, s. 37, 38
 Birleşik Devletler Cumhurbaşkanı, s. 38
 Birleşik Devletler Hükümeti, s. 37
 Bodrum İskelesi, s. 23
 Bofbaba, s. 87
 Boğaziçi, s. 18, 23
 Boğaziçi Postası, s. 16
 Boğazlar, s. 15, 36
 Bozcaada, s. 51, 52, 87
 Brezil İmparatorluğu, s. 45
 Brik, s. 36, 41
 Bursa, s. 87
 Büyük havuz, s. 56
 Bulgar Meclisi, s. 103

—C—

Cafer Kaptan, s. 54
 Cammonde John Robers, s. 37
 Canik, s. 87, 93
 Cerrah-başı, s. 55, 57, 59, 60
 Cerrah-hane, s. 63
 Cerrahlık İlimleri, s. 59
 Cerrah Mektepleri, s. 58
 Cezâir-i Bahr-ı Sefid, s. 51
 Cezâir-i Bahr-i sefid Valisi, s. 75
 Cezayir, s. 15, 36
 Charles Mac Farlane, s. 39
 Charles Rhimud, s. 37
 Cuma Namazı, s. 73
 Compagnie belge d'Anvers, s. 18
 Campagnie Française, s. 18
 Compagnie Grecque, s. 18
 Çengelöglü Tahir Paşa, s. 42, 43
 Çeşme, s. 24, 30, 48, 72

—D—

Daimi Bahriye Meclisi, s. 108, 111
 Dâr-ı Şûrâ-yı Askerî, s. 10, 90, 105
 Dâru-ş-şurâ-yı Askeriye, s. 91, 92, 110
 David Offley, s. 37
 David Porter, s. 45
 David Uguhart, s. 73, 74, 75
 Deniz fenleri, s. 73
 Deniz gücü, s. 71
 Deniz Hastanesi, s. 56
 Deniz İdâresi, s. 20
 Deniz Kuvvetleri Arşivi, s. 21, 24
 Deniz Mühendishânesi, s. 49, 72
 Deniz Ticaret Filosu, s. 32, 72
 Der-aliyye, s. 46
 Dernekler, s. 103
 Dersaadet, s. 43, 45
 Devlet-i Aliyye, s. 43, 44, 45, 46, 57, 58, 64
 Devlet Erkânı, s. 108, 109
 Devlet Gemileri, s. 26, 29, 31
 Devlet Harp Filosu, s. 32
 Devlet Meclisi, s. 102, 103
 Devlet ve Nazırlar Meclisi, s. 102
 Devlet Ricali, s. 73, 74
 Dırma, s. 87, 93
 Direkli Riyal, s. 74
 Divan-ı Hümayûn, s. 67, 104
 Divan-ı Hümayûn Kalemi, s. 67
 Divrik, s. 87
 Doğu-Akdeniz, s. 13, 14, 15, 18, 21, 23, 24, 25, 30, 32, 34
 Doğu-Akdeniz Kömür Anbarları, s. 19
 Doğu Buharlı Denizcilik Kumpanyası, s. 19
 Donanma, s. 57, 71, 107, 108, 109, 111, 112, 113

Donanma-yı Hümayûn, s. 40, 64, 66, 67, 91, 111
 Donanma-yı Hümayûn Cerrah-başısı, s. 55
 Donanma-yı Hümayûn Gemileri, s. 60
 Donanma-yı Hümayûn Hekimbâşısı, s. 55
 Draç, s. 32
 Dünya Savaşı (II), s. 35

—E—

Eckworth Raporu, s. 36
 Ecnebi Teba, s. 76
 Eczacı Dükkanları, s. 59
 Edremit, s. 87
 Edremit Vapuru, s. 28
 Edward Codrington (sir) İngiliz Amirali, s. 35
 Ege, s. 17
 Ege Adaları, s. 36, 73
 Ege Denizi, s. 14, 34, 36
 Emin Efendi, s. 50
 Erbaa, s. 87, 93
 Erdek, s. 51, 52, 87, 93
 Ereğli, s. 16, 22, 26, 27, 30, 32
 Ereğli Kömürü, s. 28, 29, 31
 Ereğli Maden Havzası, s. 19
 Ereğli Maden Kömürü, s. 22, 25, 27, 28, 30, 31, 32
 Ereğli Maden Kömürü Havzası, s. 20
 Ereğli Maden Kömürü İdâresi, s. 22
 Ereğli Vapurları, s. 20
 Ermeni, s. 17, 86
 Ermeni Dadyan Ailesi, s. 19
 Ermeni Kumpanyası, s. 22
 Ermeniler, s. 39
 Erzurum, s. 87

Eser-i Cedid, s. 16, 20
Eser-i hayr, s. 16
Eser-i nüshed, s. 16, 21
Eser-i ticaret, s. 16

—F—

Fatih Sultan Mehmed, s. 54
Fevâid-i Osmaniye, s. 17, 18
Fevâid-i Osmaniye Gemileri,
s.26
Fevâid-i Osmaniye İdaresi, s.25
Fevâid-i Osmaniye Kumpanya
Gemileri, s. 26
Feyz-i bâhri, s. 16
Fırkateyn, s. 16, 41
Fransa, s. 13, 14, 15, 18, 33,
34, 35, 36, 48, 93
Fransız, s. 14, 15, 17, 18, 20,
25, 32, 34, 36, 50
Fransız devlet vapuru, s. 25
Fransız Kumpanya gemileri,
s.25
Fransız şirketleri, s. 20
Fransızca, s. 50, 59, 65
Ford, s. 17

—G—

Gedik, s. 59
Gelibolu, s. 88, 93
Gemicilik Fenleri, s. 74, 75
Gemi Kaptanları, s. 74
Gemlik, s. 20, 51, 52, 87
Girit, s. 16, 18, 20, 23, 51, 73
Girit Adası, s. 32
Girit Kömür Anbarı, s. 25
Göktürk, s. 103
Glanville Withers, s. 17-19
Gümüşhâne, s. 87
Güzelce Kasımpaşa, s. 54

—H—

Hafik, s. 87
Hakan, s. 103
Haliç, s. 49
Haliç Tersanesi, s. 41, 54
Halil Paşa, s. 109
Halil Rifat Paşa, s. 89
Hamam, s. 23, 27, 28, 29
Han, s. 103
Hanya, s. 29, 30
Hanya Mevlevihânesi, s. 28, 29
Harbiye Müşirliği, s. 110
Hariciye Nezareti, s. 73
Harp Filosu, s. 71, 72
Harp Gemisi, s. 23
Harp Gemileri, s. 71
Hass-ı Vükelâ-yı Devlet-i
Aliyye, s. 108
Hastahâne, s. 23, 27, 28, 29,
60, 62
Hazar, s. 102
Hazarlar, s. 103
Hekim-başı, s. 55, 57, 61
Hekim-başılık, s. 63
Hellen, s. 35
H.Eckworth, s. 39, 40, 41, 43,
47
Heybeliada, s. 50
Hristiyan, s. 86.
Hristiyanlar, s. 94
Hüdâvendigâr, s. 87, 93
Hümâpervaz, s. 16
Hümâyiş-i ticaret, s. 16
Hüseyn Efendi, s. 63

—I—

Islahat Fermanı, s. 94

—İ—

İcâzet-nâme, s. 59
İdare-yi Aziziye, s. 18
İdare-i Mahsusa, s. 18, 27, 28,
29, 30
İdare-i Mahsusa Vapurları, s.
23, 28, 29, 30, 31
İdâre-i Mısıriyye, s. 25
İhtiyârlar Meclisi, s. 103
İmalathâne, s. 23
İmparatorluk, s. 71
İmparatorluk Türkiye'si, s. 59,
61
İmralı, s. 87
İmroz, s. 87
İnebahtı Deniz Savaşı (1571), s.
48
İngiliz, s. 14, 17, 25, 26, 27,
29, 34, 36, 48, 49
İngiliz Maden Kömürü, s. 28
İngiliz İş Adamları, s. 19
İngiliz Kömürü, s. 19, 21, 22,
25, 26, 27, 28, 30, 31, 32
İngiliz Maden Kömürü, s. 22,
27, 30, 31, 32
İngiliz Newcastle Kömürü, s. 19
İngiltere, s. 14, 15, 16, 17, 18,
20, 28, 32, 34, 35, 36, 38,
43, 72, 89
İngiltere Devleti, s. 91
İngiltereli, s. 45
İrâde, s. 75, 76
İrâde-i Seniyye, s. 17
İslâm, s. 90
İslâm Dini, s. 104
İslamiyet, s. 104
İspitiya, s. 57
İstanbul, s. 22, 23, 24, 35, 37,
38, 39, 41, 48, 51, 54, 59,
60, 62, 73, 74, 76, 88, 104
İstanbul Limanı, s. 39
İstanbul Tersanesi, s. 14, 24,
34, 38, 41, 54, 55

İstanköy, s. 24, 51, 52, 87
İstanköy Kömür Anbarı, s. 23
İskenderiye, s. 20
İskenderun, s. 24
İskenderun Kömür Anbarı, s.27
İşkodra, (Bar, Draç), s. 20, 23
İtalyan, s. 25
İtalyanca, s. 59, 61
İtalyan Lisanı, s. 59
İtalyan vapuru, s. 27
İzmid, s. 51, 52
İzmir, s. 16, 20, 23, 37, 87

—J—

James Bidll, s. 37

—K—

Kabakçı İsyanı, s. 72
Kabakçı Vaka'sı, s. 61
Kale-i Sultaniye, s. 23
Kalyon, s. 16
Kanûnnâme, s. 55, 56
Kanûnî Sultan Süleyman, s. 54
Kaptan-ı Derya s. 42, 43, 110
Kaptan Paşa, s. 39, 40, 43, 49,
50, 57, 58, 73, 75, 76, 88,
90, 92, 107, 108, 109, 112,
113
Kaptan Paşalık, s. 109
Kapıdağı, s. 87
Kapıdağı Yarımadası, s. 87
Kapudan-ı Deryâ, s. 109
Kapudanlık, s. 109
Kaputtülasyonlar, s. 71
Karaağaç, s. 24
Karacabey, s. 87
Karadeniz, s. 13, 17, 18, 33
Karamanyan Kumpanyası, s. 29
Karamanyam Şahinoğlu, s. 22

Kara Mühendishânesi, s. 49
 Karasi, s. 87, 93
 Kasımpaşa, s. 50, 62
 Kasımpaşa Tersanesi, s. 54, 55
 Kastamonu, s. 87, 93
 Kavala, (Kiremitlik), s. 24
 Kayseri, s. 93
 Kaza Kaymakamı, s. 73
 Kıbrıs, s. 51, 52, 87
 Kırım Harbi, s. 93
 Kışlâ, s. 23, 27, 28, 29
 Kireç Burnu, s. 23
 Kocaeli, s. 87, 93
 Kolombiya, s. 41
 Kolobiya memleketi, s. 45
 Komodor, s. 24
 Komodorluk, s. 23, 24
 Korfu, s. 21, 26, 27
 Korvet, s. 16
 Kotra (koter), s. 16, 41
 Kömür Anbarları, s. 23, 24
 Kömür Depoları, s. 21
 Kömür İdaresi, s. 22
 Kömür Memuru, s. 30
 Kömür Madeni, s. 20
 Kuman-Kıpçak, s. 103
 Kuran, s. 50
 Kuruçeşme, s. 24

—L—

Lâtince, s. 61
 Liman Reisi, s. 23, 24, 30, 39,
 43
 Limasol, s. 24
 Limni, s. 23, 51, 52, 87
 Lloyd Autrichien, s. 18
 Londra, s. 59, 65
 Long-İsland, s. 41

—M—

Macar, s. 48
 Maden Kömürü, s. 19, 25, 26,
 27
 Magosa, s. 24
 Mahalli Meclisler, s. 76
 Mahmud (II), s. 14, 34, 38, 40,
 41, 42, 49, 51, 72, 105
 Mahmudiye Kalyonu, s. 41
 Maliye Nezareti, s. 75, 110
 Manastır, s. 93
 Marmara, s. 17, 18
 Marmara Adası, s. 87
 Marmara Denizi, s. 87
 Marmaris, s. 24, 30
 Marmaris Kömür Anbarı, s. 30
 Masoraki, s. 56
 Mecalis-i meşveret, s. 104
 Mecidiye, s. 16, 20
 Mecidiye Camii, s. 74
 Meclis, s. 102, 111, 113
 Meclis-i âdiye, s. 107, 108
 Meclis-i ahkâm, s. 107
 Meclis-i bahriyye, s. 76, 106
 Meclis-i hass, s. 90, 105
 Meclis-i hass-ı vükelâ, s. 91
 Meclis-i mahsus, s. 109
 Meclis-i Mahsus-ı dâimî, s. 109
 Meclis-i Rûesa, s. 106
 Meclis-i Valâ, s. 51, 60, 64, 66,
 76, 82, 90, 91, 107
 Meclis-i valâ-yı ahkâm-ı
 adliyye, s. 90, 92, 105, 107,
 112, 113
 Meclis-i valâ mazbatası, s. 75,
 113
 Meclis-i vükelâ, s. 105
 Medar-ı ticaret, s. 16, 20
 Megali İdea, s.
 Mehmed Ali Bey (Tabib
 Binbaşı), s. 29
 Mehmed Ali Paşa (Kaptan-ı

Derya), s. 109, 110
 Mehmet Efendi (Ali Çelebi-
 zade), s. 73, 74, 75, 76
 Mehmed Hamid Bey (Reisül-
 kuttap), s. 37
 Mekteb-i bahriye, s. 112
 Memâlik-i mahrûsa, s. 65
 Mentese, s. 87, 93
 Mersin, s. 24
 Merzifon, s. 87
 Mesir-i bahrî, s. 16, 20
 Meşveret (meclis), s. 104
 Meşrutiyet İnkılâbı, s. 94
 Mevlevihâne, s. 29
 Mısır, s. 18, 25
 Mısır Aziziye Kumpanyası,
 s. 26, 27
 Mısır Seferi, s. 13, 14, 34
 Mısır valisi, s. 36
 Midilli, s. 23, 30, 87
 Mihâlie, s. 87
 Millet Meclisi, s. 103
 Mirî ticaret gemileri, s. 72
 Mistika, s. 16
 Mudanya, s. 87
 Mustafa III, s. 48
 Mustafa IV, s. 57, 62
 Mustafa Behçet Efendi (Hekim-
 başı), s. 57, 61, 63
 Mustafa Paşa (Patrona-i
 hümayûn), s. 50
 Mustafa Usta (Helvacı), s. 29
 Mühendishâne-i aire, s. 60, 65
 Mühendishâne-i bahri-
 hümayûn, s. 71
 Müslüman, s. 75
 Müslüman ahali, s. 89, 90
 Mora, s. 35
 Mora Ayaklanması, s. 34
 Mora İhtilâli, s. 49
 Mora İsyanı (1821), s. 86
 Mo-tun, s. 102

—N—

Navarin, 14, 15, 33, 34, 35, 72
 Navarin Olayı, s. 35, 36
 Navi, s. 16
 Nâzir-u umûr-ı bahriye, s. 64,
 67
 Nazırlar Meclisi, s. 103
 Nevşehir, s. 87
 Newyork, s. 39
 Nezaret Meclisi, s. 105
 Niğde, s. 87
 Nilüfer (vapur ismi), s. 28, 29
 Nizâm-ı cedid, s. 55, 61, 62
 Nizâmname, s. 58, 59, 60, 61,
 72

—O—

Oğuzlar, s. 103
 Ordu, s. 87, 93
 Ortodoks, s. 93
 Osman Bey (Osman Gazi),
 s. 104
 Osmanlı, s. 18, 34, 35, 49, 62,
 75, 86
 Osmanlı denizciliği, s. 33
 Osmanlı Deniz Gücü, s. 35, 36
 Osmanlı Devleti, s. 14, 32, 33,
 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41
 42, 47, 48, 51, 72, 89, 91,
 104, 111
 Osmanlı Donanması, s. 34, 35,
 36
 Osmanlı Gemileri, s. 34
 Osmanlı İmparatorluğu, s. 13,
 15, 18, 19, 24, 32, 33, 36,
 105
 Osmanlı Limanları, s. 18
 Osmanlı-Rus Harbi
 (1828-1829), s. 36, 49
 Osmanlı-Rus Savaşları

(1768-1774), s. 48
Osmanlı sahilleri, s. 92
Osmanlı savaş gemileri, s. 36
Osmanlı tebâbeti, s. 56
Osmanlı tebası, s. 74
Osmanlı Türkleri, s. 54, 70, 71

—Ö—

Ömer Hulusi Efendi
(Gümüşhaneli), esseyil-
elhaç, s. 111
Ömer Kaptan, s. 50

—P—

Palmerston (lord, İngiltere
Hariciye Nazırı), s. 91, 92
Patrona-i hümayûn, s. 50
Papa limanı, s. 87
Paris, s. 56, 59, 65
Pearl Harbour, s. 35
Peçenek, s. 103
Peyk-i şevket, s. 16
Peyk-i ticaret, s. 16
Preveze (Monto), s. 20, 23

—R—

Reevel, s. 42
Resmo limanı, s. 29
Rhind (Charles), s. 45, 46
Rhodes F., s. 41, 42
Rikâb-ı hümayûn, s. 67
Rum, s. 14, 23, 35, 56, 57, 59,
72, 73, 75
Rum Ayaklanması, s. 35
Rumca, s. 72
Rumeli, s. 62, 93
Rumeli Ordusu, s. 93

Rum Fetreti, s. 34
Rum İsyanı (1821), s. 14, 34
Rum Korsan Gemileri, s. 34
Rumlar, s. 14, 34, 39, 57, 75,
86, 87
Rum Ticaret Filosu, s. 14, 34
Rus, s. 14, 34
Ruscuk yârânı, s. 62
Ruslar, s. 15, 34, 35, 36, 50
Rodos, s. 23, 24, 30, 32, 73
Rodos Kömür Anbarı, s. 30, 31

—S—

Sadık Bey, s. 29
Sadık Bey Kumpanyası, s. 22,
28
Sakız, s. 23, 51, 52, 72, 73, 74,
75
Sakız Adası Kömür Anbarı,
s.31
Sakız ahalisi, s. 74
Sakızlılar, s. 72
Sakız limanı, s. 74
Saltanat-ı seniyye, s. 43
Sanayi Meclisi, s. 105
Sarayburnu, s. 33
Saruhan, s. 87, 93
Sayda, s. 51
Selânik, s. 23, 51, 87
Selânik Kömür Anbarı, s. 25,
26
Selânik Limanı, s. 16
Selçuklu Türkleri, s. 104
Selim I, s. 54
Selim III, s. 13, 14, 34, 49, 55,
57, 58, 59, 61, 62, 63, 72,
104, 106
Semâdirek, s. 87
Serasker Paşa, s. 39, 43, 46
Ser-cerrah, s. 56
Ser-etibba-i hassa, s. 67

Ser-müneccim Osman Saib, s.63
Ser-tabib, s. 56
Services egyptiens, s. 18
Seyr-i sefain, s. 74
Seyyid Ali Efendi (Morah),
s.56, 57, 58, 61, 62, 63, 64,
67
Sinop, s. 93
Sisam, s. 23, 30
Sivas, s. 86, 87
Suda, s. 20, 23, 27
Suda Kömür Anbarı, s. 25, 26,
27, 28, 30
Suda Tersanesi, s. 29
Suda Tersanesi Fabrikası, s. 29
Suda Tersanesi Kömür Anbarı,
s. 29
Suğla, s. 69
Süleymaniye külliyesi, s. 63
Süvari Kaptan, s. 21, 22

—Ş—

Şikk-ı Şâlis Defterdarı, s. 55
Şirket-i hayriye, s. 17
Şuray-ı ali-i bahri, s. 106
Şurâ-yı bahri, s. 106

—T—

Tababethâne, s. 58, 60, 62, 67
Tabgaç, s. 103
Tabgaç Devleti, s. 102
Tabib-başı, s. 59, 60
Tabib-hâneler, s. 58
Tabib gazeteleri, s. 59
Taif, s. 16
Taif (vapur ismi), s. 20
Tair-i bahri, s. 16, 20, 23
Talyan (İtalyan), s. 65
Talyanca, s. 65

Tanzimat, s. 16
Tanzimat Dönemi, s.16, 32, 87,
111
Tanzimat Fermanı, s. 15, 16,
49, 50, 87, 105, 106, 111
Tarım Meclisi, s. 105
Taşkızak, s. 56
Taşoz, s. 87
Teke, s. 51, 52, 93
Tekfurdağı, s. 20, 51, 52, 87,
93
Tersâne, s. 19, 20, 22, 23, 55,
56, 57, 61, 62, 106, 107,
108, 109, 110, 111, 112,
113
Tersâne-i âmire, s. 16, 17, 22,
25, 40, 42, 44, 55, 57, 73,
106, 108, 110, 111, 112
Tersane-i âmire gemileri, s. 26
Tersane-i âmire hazinesi, s. 17,
56, 60, 66, 67
Tersâne-i amire meclisi, s. 106
Tersâne-i âmire nâzırı, s. 17,
110
Tersâne-i âmire vapurları, s. 23
Tersâne-i âmire zindanı, s. 66
Tersâne Eminleği, s. 55, 62
Tersâne Hazinesi, s. 16
Tersâne Meclisi, s. 111
Tersâne Müsteşarı, s. 107
Tersâne Tabâbet-hânesi, s. 58
Tersâne Tıphânesi, s. 57, 61,
62, 63
Tersane Tıp Mektebi, s. 61, 62
Teşrih, s. 60
The United Stade, s. 39
Tıbhâne, s.55, 56, 57, 58, 63
Tıb ilimleri, s. 59
Tıb Medresesi, s. 63
Tıb Mektebi, s. 54, 61. 62. 63
Tıb talebeleri, s. 59, 60
Tırhala, s. 51, 52, 87
Ticaret filosu, s. 20, 71
Ticaret Meclisi, s. 105

Tokat, s. 87
Topçu askeri, s. 25
Topçu asakir-i nizamiyesi, s. 25
Topçu redifleri, s. 74
Tophane, s. 20, 23
Tophâne-i âmire, s.106
Tophâne Müşiri, s. 110
Tophâne Nezareti, s. 110
Topkapı Sarayı, s. 63
Toy (bkz. Devlet meclisi), s.102
Trablusgarb, s. 18, 20, 32, 91
Trabzon, s. 16, 20, 87, 93
Tripoli (Suriye), s. 24
Tuna Bulgar Devleti, s. 103
Tüccar gemileri, s. 22, 72, 74
Türk, s. 14, 15, 18, 34, 40, 55,
63, 72, 73, 75, 104, 105
Türk-Amerikan, s. 15, 36, 38,
42
Türkçe, s. 74
Türk denizcileri, s. 36, 55, 72
Türk denizciliği, s. 48, 55
Türk Deniz Gücü, s. 14, 16,
34, 42, 48, 71, 72
Türk denizleri, s. 18
Türk Deniz Tarihi, s. 21, 71
Türk Deniz Ticareti, s. 18
Türk Deniz Ticaret Filosu, s.71
Türk Donanması, s. 24, 37, 54,
88
Türk Gölü, s. 14, 34
Türkiye, s. 61
Türk kara suları, s. 18
Türk Kömür Anbarları, s. 13,
19, 21, 23
Türk Kömürü, s. 21, 26
Türk Kumpanyası, s. 20
Türkler, s. 32, 49, 54, 102, 103,
104, 105
Türk Maden Kömürü, s. 32
Türk-Mısır Donanması, s. 35
Türk parası, s. 21, 22
Türk-Rus Harbi (1828-1829),
s.15, 36

Türk tersaneleri, s. 15, 42, 72

—U—

Umûr-ı bahriye müşiri, s. 109
Umûr-ı bahriye nazırı, s. 55,
65, 66, 67
Umûr-ı bahriye nezâreti, s. 55
Uncıyan kumpanyası, s. 30
Unkapanı, s. 23
Uskuna, s. 16
Uygur, s. 103
Uygurlar, s. 103

—V—

Valide Sultan, s. 19
Van, s. 87
Varna, s. 87, 93
Vasıf Efendi, s. 63
Vasıta-i ticaret, s. 16, 20
Vergennes, s. 48
Viyana, s. 59
Viyana görüşmeleri (ikinci),
s.93
Vize, s. 87, 93

—W—

Walker, s. 50
Williams (Albay), s. 19

—Y—

Yahudi, s. 86
Yasama kurulu, s. 103
Yaver Paşa, s. 49
Yavuz Sultan Selim, Bk. Selim I
Yelkenli gemi, s. 72

Yeşilköy, s. 62
Yunan, s. 18
Yunan Krallığı, s. 86
Yunanlı, s. 35
Yunanistan, s. 14, 34, 72, 74,
75
Yunanistan Halâskârı Nişanı
(Redeemer of Greece), s.49
Yunan Ticaret Gemileri, s. 92

—Z—

Z.Fahri Fındıkoğlu, s. 33
Zile, s. 87