

T.C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKIN ÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

OSMANLI-MISIR İLİŞKİLERİ ÇERÇEVESİNDE
OSMANLI DONANMASINDA İCLALİYE KORVETİ

İBRAHİM FERAH KAYA

214202041001

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN
PROF. DR. HÜSEYİN MUŞMAL

KONYA-2024

ÖZET

Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılın ikinci yarısında Mısır hükûmetinden donanmasına dâhil ettiği İclaliye korvetinin bakım, onarım ve hizmet süreçleri ile dönemin siyasi ilişkileri çerçevesinde geminin devralınmasına etkileyen olayları inceleyen bu çalışma geminin teknik, stratejik ve ekonomik boyutlarını ortaya koymayı hedeflemektedir. Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın 1805 yılında Mısır valisi olmasıyla bölge Kavalalı hanedanının yönetimine girmiştir. Mehmet Ali Paşa sonrası torunu İsmail Paşa'nın yönetimiyle birlikte Mısır'da yeni bir dönem başlamıştır. İsmail Paşa döneminde Mısır yöneticilerine "hidiv" denilmiş ve bazı ayrıcalıklar tanınmıştır. İsmail Paşa bu ünvanın sahibi olduktan sonra kendisini bağımsız bir hükümdar gibi görerek hareket etmeye başlayacaktır. Hidiv'in bu başına buyruk tavırları zaman zaman Bâbüâlî bürokratları tarafından kısıtlanmaya çalışılmıştır. Bu kısıtlamalardan bir tanesi de kendisine 1867 yılında gönderilen imtiyaz kısıtlama fermanı olmuştur. Bu fermanla İsmail Paşa'dan inşa ettirdiği zırhlı savaş gemilerini Osmanlı Devleti'ne bırakması emredilmiştir. Çaresiz kalan İsmail Paşa bu karara boyun eğmek zorunda kalmıştır. İmtiyaz kısıtlama fermanı sonrası Mısır hükûmetinden Avusturya'nın Trieste şehrinde bulunan Stabilimento Tecnico Triestino firmasına sipariş vererek yaptırdığı İclaliye Korveti de artık Osmanlı Devleti'nin donanmasına dâhil olarak, uzun yıllar çeşitli görevlerde hizmet etmiştir.

Anahtar Kelimeler: Hidiv, İclaliye Korvet-i, İsmail Paşa, Mısır, Osmanlı Devleti, Sultan Abdülaziz.

ABSTRACT

This study, which examines the maintenance, repair and service processes of the Iclaliye corvette, which the Ottoman Empire included in its navy from the Egyptian government in the second half of the 19th century, and the events that affected the takeover of the ship within the framework of the political relations of the period, aims to reveal the technical, strategic and economic dimensions of the ship. When Kavalali Mehmet Ali Pasha became the governor of Egypt in 1805, the region came under the rule of the Kavalali dynasty. After Mehmet Ali Pasha, a new era began in Egypt with the rule of his grandson Ismail Pasha. During the period of Ismail Pasha, Egyptian administrators were called khedives and were granted certain privileges. After Ismail Pasha became the owner of this title, he would begin to act as an independent ruler. The Khedive's independent attitudes were occasionally tried to be restricted by the Sublime Porte bureaucrats. One of these restrictions was the privilege restriction edict sent to him in 1867. In this decree, Ismail Pasha was ordered to leave the armored warships he had built to the Ottoman Empire. Desperate, Ismail Pasha was forced to submit to this decision. After the decree restricting the privileges, the Iclaliye corvette, which the Egyptian government ordered from the Stabilimento Tecnico Triestino company in Trieste, Austria, was now included in the Ottoman Empire's navy and served in various positions for many years.

Keywords: Khedive, Iclaliye Corvette, Ismail Pasha, Egypt, Ottoman Empire, Sultan Abdulaziz.

ÖNSÖZ

Osmanlı-Mısır İlişkileri Çerçevesinde Osmanlı Donanmasında İclaliye Korveti isimli tezin amacı Sultan Abdülaziz dönemi Osmanlı-Mısır ilişkileri sonucu Osmanlı donanmasına katılan İclaliye korvetinin bakım, onarım, mürettebat ve tarih içerisindeki seyri hakkındaki çeşitli süreçleri detaylı bir şekilde incelemektir. Araştırma o dönem meydana gelen siyasi olayların etkisiyle el değıştiren İclaliye korvetinin Osmanlı donanmasındaki rolünü, yapısını, işleyişini ve dönemin bakım onarım mühendislik standartlarını ortaya koymayı hedeflemektedir.

Tezin hazırlanış sürecinde, dönemin arşiv kaynakları, resmi yazışmalar ve döneme ait diğer tarihi kaynaklar temel alınarak, İclaliye korveti değerlendirilmiştir. Bu çalışma XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı-Mısır siyasi ilişkileri hakkında kısaca bilgi sunarken ayrıca denizcilik tarihi ve gemi inşa tekniklerinin anlaşılmasına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

Birinci bölüm, “Osmanlı Donanması” başlığı altında üç ana kategoride Osmanlı Devleti’nin deniz gücünü genel bir şekilde incelemektedir. İlk alt başlık olan “Osmanlı Donanmasına Tarihi”, devletin denizcilik tarihine genel bir bakış sunar ve dönemin siyasî, ekonomik faktörlerle donanmanın evrimini ele alır. İkinci kısımda, “Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Sanayisi” başlığı altında dönemin tersane faaliyetleri, gemi inşa teknikleri ve kullanılan malzemeler üzerinde durulur. “Osmanlı Donanmasına Kullanılan Gemi Türleri” isimli üçüncü bölümde ise Osmanlı donanmasına kullanılan kürekli ve yelkenli gemiler üzerinde durulmuştur.

İkinci bölüm “İclaliye Korveti Hümayunu” başlığı altında Osmanlı-Mısır siyasî ilişkileri sonucu donanmaya katılan İclaliye korvetinin detaylı tarihçesine dair bir inceleme sunar. “Osmanlı-Mısır İlişkileri Çerçevesinde Korvetin İnşası ve Satın Alımı” alt başlığında XIX. yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen Osmanlı -Mısır siyasî ilişkilerine, İclaliye korvetinin inşasına ve Osmanlı donanmasına katılma sürecine değinilmektedir. “İclaliye Korvetinin Tarihi Süreç İçerisindeki Durumu” bölümü İclaliye korvetinin Osmanlı donanmasındaki hizmetlerini, stratejik kullanım alanlarını inceleyerek geminin savaş tarihindeki yerini ortaya koymaktadır. “İclaliye Korveti Mürettebatı” başlığında, geminin personel sayısı, görev dağılımları ve

mürettebatın geminin operasyonel başarısındaki rolü ele alınmaktadır. Bu bölüm İclaliye korveti içerisinde görev yapan subaylar, mühendisler, teknisyenler ve diğer personelin bir analizini sunmaktadır. “İclaliye Korvetinin Bakım ve Onarım Çalışmaları” adlı son kısmında ise İclaliye korvetinin modernizasyon süreci, yapılan teknik iyileştirmeler ve bu süreçte gemide gerçekleştirilen yapısal değişiklikler incelenmektedir.

Bu konu üzerinde bana çalışma fırsatı veren danışmanım Sayın Prof. Dr. Hüseyin MUŞMAL’a, geçici süre ile danışmanlığımı yürüten ve konunun belirlenme sürecinde katkılarını esirgemeyen Sayın Prof. Dr. Salih KIŞ’a, ayrıca bu süreçte desteklerini esirgemeyen aileme teşekkürlerimi sunarım.

İbrahim FERAH KAYA

Konya 2024

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
ÖNSÖZ.....	iv
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	viii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	11
OSMANLI DONANMASI	11
1.1. Osmanlı Donanmasının Tarihi.....	11
1.1.1. Klasik Dönemde Donanmaya Dair Çalışmalar	12
1.1.2. Modern Dönemde Donanmaya Dair Çalışmalar	13
1.2. Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Sanayisi	23
1.3. Osmanlı Donanmasında Kullanılan Gemi Türleri.....	28
İKİNCİ BÖLÜM.....	32
İCLALİYE KORVETİ HÜMAYUNU.....	32
2.1.Osmanlı-Mısır İlişkileri Çerçevesinde Korvetin İnşası ve Satın Alımı	32
2.1.1.Osmanlı-Mısır İlişkilerine Bir Bakış	32
2.1.2.İclaliye Korvetinin Satın Alımı ve İnşası.....	41
2.2.İclaliye Korvetinin Tarihi Süreç İçerisindeki Durumu	42
2.2.1.İclaliye Korvetinin Sahillerde Güvenliği Sağlama Çalışmaları	45

2.3.İclaliye Korveti Mürettebatı.....	46
2.4.İclaliye Korvetinin Bakım ve Onarım Çalışmaları	54
SONUÇ.....	61
KAYNAKLAR.....	64
EKLER	72



KISALTMALAR

BEO:	Bab-1 Ali Evrak Odası
bk:	Bakımız
BOA:	T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
C:	Cilt
çev:	Çeviren
ed:	Editör
haz:	Hazırlayan
HR. MKT:	Hariciye Nezareti Mektubi Kalemî Evrakı
HR. TO:	Hariciye Nezareti Tercüme Odası
İ.DH:	İrâde-i Dahiliye
No:	Numara
s:	Sayfa
S:	Sayı
T.C.:	Türkiye Cumhuriyeti
Y. EE:	Yıldız Esas Evrakı
Y.S.HUS.:	Yıldız Sadaret Hususî
Y. MTV.:	Yıldız Mütenevvi Maruzat
Y.PRK. ASK.:	Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Askerî Maruzat

GİRİŞ

Tarih boyunca birçok devlet Mısır'a hâkim olmak için o coğrafyada mücadele vermiştir. Mısır'da Osmanlı hâkimiyeti ise 1517 yılında Yavuz Sultan Selim'in Memlük devletine son vermesi ile başlamıştır. XVIII. yüzyıldan itibaren devlet bölgede güç kaybetmeye başlamış, yönetim zafiyetinin de ortaya çıkmasıyla birlikte Osmanlı hâkimiyeti öncesi yönetimde söz sahibi olan Memlük beyleri ile İstanbul'dan atanan valiler arasında bir iktidar mücadelesi başlamıştır. Bu mücadelelerden galip ayrılan taraf Mısır idaresini eline geçirmiştir.¹

Bu mücadeleyi kazanan kişilerden olan Kavalalı Mehmet Ali Paşa 1805 yılında zekâsını kullanarak kendisinden önceki valileri çeşitli entrikalarla görevlerinden uzaklaştırarak Mısır'ın yöneticiliğini bir oldubitti ile ele geçirecektir.² Bu dönem içerisinde 1821 yılında Mora'da büyük bir isyan meydana gelecektir. Devlet bu isyana askeri müdahalede bulunacak ancak başarı sağlanamayacaktır. Bunun üzerine Osmanlı hükümeti ordusunu modernleştirerek zamanın şartlarına uygun hale getiren Mehmet Ali Paşa'dan askeri destek isteyecektir.³

Hükümetin ordu talebine olumlu cevap vererek 1824 yılının Temmuz ayında ordusunu hazırlamaya başlayan Mehmet Ali Paşa altı aylık bir hazırlık sürecinden sonra Mısır ordusunu oğlu İbrahim Paşa komutasında Mora'ya gönderecek, İbrahim Paşa 1825 yılının Şubat ayında Mora'ya ulaştıktan sonra isyanı büyük ölçüde bastırmayı başaracaktır. İbrahim Paşa'nın Mora'daki başarıları sonrası önce Rusya daha sonra İngiltere ve Fransa olaya dâhil olacaktır.⁴ Bu üç devlet daha sonra kendi aralarında ittifak oluşturarak 20 Ekim 1827 tarihinde Navarin'de Osmanlı-Mısır donanmasını yakmışlardır. Bâbîâlî⁵ yaşanan bu olay sonrası ilgili devletlere protesto

¹Salih Kış, "Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın Anadolu Harekâtı ve Konya Muharebesi", *Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, S. 23, Konya 2010, s. 146.

²Şinasi Altundağ, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı Mısır Meselesi (1831-1841)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2021, s. 4.

³İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Kronik Yayınları, İstanbul 2018, s. 52-53.

⁴Khaled Fahmy, *Kavalalı Mehmed Ali: Osmanlı Valiliğinden Mısır Hükümdarlığına*, (Çev. Abdullah Yılmaz), Vakıfbank Kültür Yayınları, İstanbul 2020, 108-110.

⁵Bâbîâlî: Devlet ve hükümet dairesi anlamında kullanılan tabir. Klasik dönemde devlet kararlarının alındığı Dîvân-ı Hümayun zamanla sembolik bir kurula dönüşmüş, XVIII. yüzyıldan itibaren yerini sadrazamın başkanlığındaki Bâbîâlî teşkilatına bırakmıştır. Bk. Mehmet İpşirli, "Bâbîâlî", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. IV, İstanbul 1991, s. 378-386.

mektupları gönderse de İngiltere ve Fransa tarafından dikkate alınmamış, Rusya ise savaş açarak karşılık vermiştir.⁶ Donanmasını kaybeden Mehmet Ali Paşa da II. Mahmud'un iznini almadan Avrupa devletleriyle anlaşmış ve oğlu İbrahim Paşa idaresindeki donanmasını Mora'dan geri çekmiştir. Bu hareketi dışında Rusya ile savaş sırasında hiçbir yardım göndermeyen Mehmet Ali Paşa savaş sonrasında da tansiyonun yüksek olduğu ortamda devletin kendisine Mora isyanına yardımı karşılığında vadettiği Girit, Trablus-Şam ve Suriye valiliklerini isteyerek Osmanlı-Mısır ilişkilerini pamuk ipliğine bağlı bir hâle getirmiştir.⁷

Bu yaşanan olaylardan çok kısa bir zaman sonra Mehmet Ali Paşa Suriye'yi ele geçirme planları çerçevesinde Kölemen beylerinin Akka Valisi Abdullah Paşa'ya sığınmasını bahane ederek Akka üzerine ordu göndermiştir. Bu olay Osmanlı-Mısır ilişkilerinin tamamen kopmasına ve Mehmet Ali Paşa'nın da isyancı ilan edilmesine sebep olmuştur. Bu sırada Suriye'deki iç karışıklıktan faydalanan Mehmet Ali Paşa kendisini kurtarıcı gören Suriye halkının da desteğiyle Akka haricinde Şam, Halep gibi bölgelerde de rahat hareket ederek Hatay'da bulunan Beylan bölgesine kadar ilerlemiş, İbrahim Paşa önderliğindeki Mısır kuvvetleri burada karşılaştığı Osmanlı kuvvetlerini mağlup etmiştir. Bu galibiyetten sonra kendisine Anadolu yolu açılan Mısır kuvvetleri Konya'ya kadar ilerlemiştir. Konya'da 21 Aralık 1832 tarihinde iki kuvvet arasında gerçekleşen savaşı bir kez daha Mısır kuvvetleri kazanmıştır. Osmanlı ordusunun başındaki Sadrazam Reşid Mehmet Paşa da bu savaşta esir düşmüştür.⁸ Başkent İstanbul yolu İbrahim Paşa ve ordusuna açılmış ve bu durum Osmanlı Devleti'nin yıkılma ihtimalini ortaya çıkarmıştır. Bu andan itibaren olaya Avrupa devletleri müdahale etmeye başlayacak bir iç mesele olan Mehmet Ali Paşa isyanı artık bir dış mesele olarak Doğu Sorunu'nun⁹ yeni bir bölümünü oluşturacaktır.¹⁰

⁶Ortaylı, *En Uzun Yüzyıl*, s.53.

⁷Fahir Armaoğlu, *19.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Kronik Yayınları, İstanbul 2021, s. 210-211.

⁸Mehmet Arif, *Başımıza Gelenler(93 Harbi ve Mısır Meselesi)*, İlgü Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2019, s. 381-382; Armaoğlu, *Siyasi Tarih*, s. 211-212.

⁹Doğu Sorunu: Doğu Sorunu diğer bir ifade ile Şark Meselesi ifadesi ilk kez 1815 tarihinde Viyana Kongresinde kullanılmıştır. Kongre sonrası gerek siyasetler gerekse tarihçiler tarafından sıklıkla kullanılmış olan bu politik terim, Türklerin Avrupa'dan atılması şeklinde tanımlanmıştır. Tarihçiler sorunun başlangıcı olarak farklı tarihler vermektedir. Ancak yukarı kısımda da belirtildiği gibi ortaya

İbrahim Paşa Konya’da Osmanlı ordusunu mağlup ettikten sonra durmayarak Kütahya’ya kadar ilerlemeye devam etmiştir. Tehlikenin artık başkent kapısına kadar dayandığını gören II. Mahmud telaş içerisinde kendisine yardım teklif eden Rusya’nın teklifini kabul etmiştir. Rusya Osmanlı Devleti’ne destek olmak için kara ve donanma ordusu yollamış, bu kuvvetler 20 Şubat 1833 tarihinde İstanbul’a gelmiştir.¹¹ Rus kuvvetlerinin İstanbul’a gelmesinden rahatsız olan Avrupa devletleri olaya net bir şekilde el atarak hem Sultan II. Mahmud’u hem de Mehmet Ali Paşa’yı antlaşma yapmaya mecbur bırakmıştır.¹² Ancak iki taraf arasındaki barış dönemi altı yıl kadar sürmüştür. II. Mahmud 21 Haziran 1839’da emir vererek ordusunu Mısır kuvvetleri üzerine göndermiştir. Bu sırada Halep civarında bulunan İbrahim Paşa da ordusunun başına geçerek kuvvetlerini harekete geçirmiş, iki ordu 24 Haziran 1839’da Nizip bölgesinde bir kez daha karşı karşıya gelmiştir. Yapılan savaşı Mısır kuvvetleri kazanmıştır. II. Mahmud bu yenilgi haberini öğrenmeden 29 Haziran 1839’da vefat etmiştir.¹³

II. Mahmud’un ölümü sonrası tahta oğlu Abdülmecid geçmiş, sadrazamlığı ise Mehmet Ali Paşa’nın can düşmanı Mısır’ın eski valilerinden olan Hüsrev Paşa ele geçirmiştir. Abdülmecid başa geçtikten sonra her şeyi unutarak Mehmet Ali’yi affetme taraftarı olduğunu belirtmiştir. Ancak bu olumlu adımların atıldığı süreçte Ahmet Fevzi Paşa’nın komutasındaki donanmayı Mehmet Ali Paşa’ya teslim etmesiyle ortam bir kez daha gerginleşmiştir. İstanbul’dan Mehmet Ali Paşa’ya bir mesaj gönderilerek donanmayı geri yollaması istenmiştir. Ayrıca Paşa’ya kendisine daha önce 1837 yılında II. Mahmud’un da teklif ettiği Mısır valiliğinin babadan oğula geçecek şekilde düzenlenmesi bir kez daha teklif edilmiştir. Ancak Mehmet Ali Paşa kendisine yapılan bu teklifi kabul etmemiş, donanmayı da geri göndermemiştir. Osmanlı Devleti’nin Mısır’ın yanında Suriye topraklarının

çıkış tarihi 1815 Viyana Kongresi’dir. Bu kongrede Şark Meselesi XIX. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı toprak bütünlüğünün korunması, ikinci yarısında Türklerin Avrupa’da bulunan topraklarının paylaşılması, XX. yüzyılda ise Osmanlı Devletinin bütün topraklarının bölüşülmesi şeklinde kullanılmıştır. *Bk. Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, C. V, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2007, s. 203-204.*

¹⁰Armaoğlu, *Siyasi Tarih*, s. 212.

¹¹Necdet Sakaoğlu, *Bu Mülkün Sultanları*, Alfa Yayıncılık, İstanbul 2020, s. 406.

¹²Ortaylı, *En Uzun Yüzyıl*, s. 57.

¹³Armaoğlu, *Siyasi Tarih*, s. 223-224.

yönetimini de Mehmet Ali Paşa'ya bırakma kararını aldığı sırada Avrupa devletleri bir kez daha olaya müdahale ederek, Bâbîâli'den Mehmet Ali tarafından gelecek teklifleri kendilerine bildirmeden kabul etmemesini rica etmiştir. Osmanlı Devleti de bu isteği memnuniyetle kabul etmiştir.¹⁴ Bunun üzerine İngiltere, Avusturya, Prusya ve Rusya temsilcileri ile 15 Temmuz 1840 tarihinde bir araya gelerek Londra'da bir antlaşma yapacaktır. Mehmet Ali Paşa ile uzun yıllar sıkı ilişkileri olan Fransa ise görüş ayrılığı sebebiyle dışarıda bırakılarak diğer devletler kendi aralarında bir antlaşma yapmışlardır. Yapılan bu antlaşmaya göre Mısır valiliği babadan oğula geçecek şekilde düzenlenecek ve Akka yaşadığı süre boyunca Mehmet Ali Paşa'ya bırakılacak, Paşa da Suriye'den çekilecektir. Alınan bu kararlar Mehmet Ali Paşa'ya bildirilmiş, kararları kabul edip etmemesi için kendisine bir süre tanınmıştır. Ancak bu süre zarfında Lübnan'da Mehmet Ali'ye karşı çıkan bir isyan kararların kabul edilmesinde kolaylık sağlamıştır. Ağustos ayında Beyrut yakınlarından karaya asker çıkarılmış ve Beyrut, Sayda ve Akka şehirleri Mehmet Ali Paşa'nın elinden alınmıştır. Bu şehirleri kaybeden Mehmet Ali Paşa Suriye ve Lübnan'dan da çekilmiştir. İngiltere donanması ise Napier komutasında kasım ayının sonlarına doğru İskenderiye önlerine demirleyerek Mehmet Ali Paşa'ya bir antlaşma teklif etmiş, çaresiz kalan Mehmet Ali Paşa Suriye Valiliğini istemekten vazgeçmiştir. Paşa yaşadığı askeri başarısızlık neticesinde Osmanlı donanmasını da geri göndermeyi kabul edecektir. Ancak bu ortamda Mehmet Ali Paşa kendisine Mısır Valiliğini babadan oğula geçecek şekilde düzenlenerek bırakılmasını şart koşmayı ihmal etmemiştir. Osmanlı Devleti ise köşeye sıkışmış olan Mehmet Ali Paşa ile müzakere etmek yerine tamamen yok etmenin doğru olacağını düşünerek Avrupalı devletlere Mısır'a yeni bir vali atanmasını bu süreçte teklif etmiştir. Ancak bu teklif Avrupa devletlerince kabul görmemiştir. Teklifi kabul görmeyen Sultan Abdülmecid 24 Mayıs 1841 tarihinde bir fermanla bu tarihten itibaren Mısır Valiliğinin Mehmet

¹⁴Karal, *Osmanlı Tarihi*, C. V, s. 196-197.

Ali soyundan gelen büyük evlada verileceği şeklinde düzenleme yapmak zorunda kalmıştır.¹⁵

Abdülmeçid 24 Mayıs 1841 tarihinde ilan ettiği bu fermanla Mısır'da valilik yönetimini artık Kavalalı hanedanına bırakmıştır. Ayrıca bu fermana göre Mısır Valiliği belirli bir veraset sistemi çerçevesinde düzenlenmiş, valiliğin Mehmet Ali Paşa soyundan gelen en büyük erkek çocuğa verileceği kararlaştırılarak Mısır valilerinin rütbe ve kıdem bakımından diğer Osmanlı vezirleri ile eşit olduğu belirtilmiştir. Mehmet Ali Paşa'nın kızlarından olan erkek çocuklar ise valilik için herhangi bir hak talebinde bulunamayacaklardır. Bu fermanla ayrıca 3 Kasım 1839 tarihinde ilan edilen Tanzimat Fermanı hükümlerinin tümünün Mısır'da uygulanacağı, Mısır'da bastırılacak paranın İstanbul'dakine benzer olacağı, her türlü vergi ve gelirlerin de Osmanlı padişahı adına ve zamanında toplanacağı şeklinde yönetim ve mali konularla alakalı maddeler bulunmaktadır. Askeri alanda da Osmanlı Devleti'nin izni olmadan savaş gemisi yapılamayacağı, asker sayısının 18 bin ile sınırlandırılacağı ve herhangi bir savaş durumunda bu sayının Osmanlı makamlarınca arttırılacağı askerlik süresinin de beş sene olarak belirleneceği fermanla kararlaştırılan konulardır.¹⁶

Mehmet Ali Paşa'nın yaşı itibarıyla sağlık durumu bir hayli bozulmaya başlamış ve iyileşmesi için Akdeniz gezisine çıkmıştır. Ancak beklenenin aksine Paşa'nın durumunun daha da kötüleşmesi ve akli melekelerini yavaş yavaş kaybetmesi üzerine Mısır'a geri dönme kararı alınacaktır. Mısır'a geri döndükten sonra Mehmet Ali Paşa'nın artık valilik yapamayacağını anlaşılması üzerine Mısır'ın yeni valisi 1841 fermanı usulünce oğlu İbrahim Paşa¹⁷ olmuştur.¹⁸ Böylece Mısır'da Kavalalı Mehmet Ali Paşa dönemi kapanmıştır.

¹⁵Karal, *Osmanlı Tarihi*, C. V, s. 199-201; Virginia H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri (1700-1870)*, (çev. Gül Çağalı Güven), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 426-428.

¹⁶Uğur Ünal - Mustafa Budak, *Osmanlı Belgelerinde Mısır*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul 2012, s. 119-121.

¹⁷İbrahim Paşa 1789 yılında Kavala'da doğmuştur. 1805 yılında kardeşi Tosun ile birlikte Kavala'dan Mısır'a babasının yanına gelmiştir. 1806 yılında ise babasının Bâbiâli'ye vermeyi taahhüt ettiği vergiye karşılık İstanbul'a rehin olarak gönderilmiştir. Bir yıl sonra babasının İngilizleri Mısır'dan çıkarması üzerine tekrar Mısır'a gönderilmiştir. Mısır'a döndükten sonra defterdarlık, Yukarı Mısır

Mısır'ın yeni yöneticisi olan İbrahim Paşa usul gereği 25 Ağustos 1848 tarihinde İstanbul'a gelerek Sultan Abdülmecid'e bağlılığını bildirmiştir.¹⁹ Mısır'a tekrar döndükten sonra görevine başlayan vali Mısır'ın Osmanlı Devleti'nden kesin olarak ayrılmasını istemiştir.²⁰ Ancak hastalığı sebebiyle babası Mehmet Ali Paşa henüz hayatta iken 10 Kasım 1848 tarihinde Mısır'da vefat etmiştir.²¹

İbrahim Paşa'nın ölümü sonrası Kavalalı hanedanının en yaşlı üyesi olan Abbas Hilmi Paşa²² 10 Kasım 1848 tarihinde Mısır'ın yeni valisi olarak tayin edilmiştir. Kendisine 1848 yılında Mısır'da adaletli bir yönetim sergileyerek bölgede asayişin bozulmasına izin vermemesi, halkın rahat ettirilmesi gibi konularda uyarılarda bulunularak valilik onay fermanı gönderilmiştir.²³ Valilik fermanını Mısır'a götüren dönemin devlet adamlarından Mazlum Bey olmuştur. Kendisine

bölgesi olan Said'de valilik görevlerinde bulunmuştur. 1816 yılında Vehhâbî tehlikesini ortadan kaldırmak için görevlendirilmiş, 1818 yılında Vehhâbî reisi Abdullah b. Suud'u esir alarak Hicaz'da büyük oranda kontrolü sağlamıştır. Bu başarısı kendisine "paşa" ünvanının verilmesini sağlamıştır. 1821 Sudan seferinde yer alan İbrahim Paşa bu sefer sonrası yeni kurulan Mısır ordusunda Fransız asıllı Süleyman Paşa'nın yanında yer alarak tecrübe kazanmıştır. 1821 yılında başlayan Osmanlı Devleti tarafından bastırılmayan Mora isyanını bastırmak için kuvvetleriyle birlikte 1825 yılında Mora'ya gitmiştir. İsyanı başarılı bir şekilde bastıran İbrahim Paşa 1827 yılında Navarin'de Osmanlı-Mısır ortak donanmasının yakılması ile kuvvetlerinin büyük kısmını kaybetmiş, babası Mehmet Ali Paşa'nın Avrupa devletleri ile anlaşması ile tekrar Mısır'a dönmüştür. Osmanlı-Mısır mücadelesinin başlaması ile birlikte Mısır ordularının komutanı olarak Kütahya'ya kadar ilerlemiş, antlaşma yapılması sonrası ordusuyla birlikte Anadolu'dan çekilmiştir. 1839 yılında iki taraf arasında gerginliğin tekrar başlaması üzerine 1839 yılında ordusuyla Osmanlı kuvvetlerini bir kez daha mağlup etmiş, Avrupa devletlerinin araya girmesi sonucu imzalanan Londra Antlaşması sonrası tekrar Mısır'a dönmüştür. Mehmet Ali Paşa'nın valilik yapamayacak durumda olması sebebiyle 1848 yılında yeni Mısır valisi olmuştur. *Bk.* Muhammed Hanefi Kutluoğlu, "İbrâhim Paşa, Kavalalı", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XXI, İstanbul 2000, s. 330-333.

¹⁸Gilbert Sinoué, *Kavalalı Mehmed Ali Paşa Son Firavun*, (çev. Ali Cevat Akkoyunlu), Doğan Kitapçılık, İstanbul 1999, s. 405-407.

¹⁹Sinoué, *Son Firavun*, s. 408; Mehmet Arif, *Başımıza Gelenler*, s. 390.

²⁰Sevda Özkaya Sofu, *Osmanlı İdaresinde Mısır(1839-1882)*, Kesit Yayınları, İstanbul 2018, s. 110.

²¹Sinoué, *Son Firavun*, s. 409.

²²Abbas Hilmi Paşa 1813 yılında Cidde'de doğmuştur. Babası Ahmed Tosun Paşa'dır. Dedesi Mehmet Ali Paşa zamanında Batı etkisiyle açılmış olan birçok müesseseyi kapatarak Avrupa etkisiyle yapılan reformlara karşı çıkmıştır. Yine birçok Avrupalı danışman ve hocayı görevden alarak yerlerine Araplar yerleştirmiştir. Özellikle devlet harcamalarında masrafları kısarak halkın ekonomik olarak rahatlamasını sağlamış, bu da halkın kendisine sevgisini artırmıştır. 1854 yılının Temmuz ayında genç yaşta ansızın öldürülmüştür. Ölümü tam olarak aydınlığa kavuşturulamamıştır. *Bk.* İlhan Şahin, "Abbas Hilmi I", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. I, İstanbul 1988, s. 25.

²³Süleyman Kızıltoprak, *15 Numaralı Mühimme-i Mısır Defteri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2015, s. 136.

gönderilen fermanı alan Abbas Paşa Mazlum Bey'le birlikte İstanbul'a gelerek Abdülmecid'e bağlılığını bildirmiştir.²⁴

Abbas Paşa valiliği sürecinde Mustafa Reşid Paşa ile arasının çok iyi olmamasından dolayı ileride yaşanabilecek sorunlarda makamını korumak için oğlu İbrahim İlhami Paşa'nın Sultan Abdülmecit'in kızı Münire Sultan ile 1854 yılında nişanlanmasını sağlayacaktır.²⁵ Abbas Paşa her şeyin planladığı gibi gittiği sırada 14 Temmuz 1854 tarihinde iki kölesi tarafından boğularak öldürülecektir.²⁶

Mehmed Said Paşa²⁷ Abbas Paşa'nın ani ölümüyle beraber hanedanın en büyük üyesi olarak İstanbul tarafından yeni Mısır valisi olarak 1854 yılında göreve getirilmiştir. Abbas Paşa gibi Said Paşa'ya da Mehmet Ali Paşa'ya verilmiş olan 1841 fermanına göre göreve getirildiği, görevi boyunca Mısır asayişini koruması, halkın huzur ve refah ortamını sağlaması gibi uyarılar içeren bir ferman 1854 yılının Temmuz ayı içerisinde Mısır'a gönderilmiştir.²⁸ 18 Ocak 1863 tarihinde Abbas Paşa'nın ölümü sonrası bir kez daha Mısır valilik koltuğunda değişiklik meydana gelmiş yeni vali İsmail Paşa olmuştur.

Bu dönemde İsmail Paşa'ya çeşitli fermanlar verilecektir. Bu fermanlar kimi zaman imtiyaz fermanları iken bazen de verilen imtiyazların kısıtlanması şeklindedir. Bu fermanlardan olan 1869 tarihli fermana göre Mısır tarafından sipariş edilmiş olan zırhlı gemiler Osmanlı Devleti'ne devredilecektir.²⁹ Bu gemilerden olan İclaliye korveti bu siyasi olaylar sonucu Mısır donanmasından alınarak ferman gereği Osmanlı donanmasına katılacaktır. Osmanlı denizcilik tarihine baktığımızda "İclaliye" adında iki adet gemi olduğu görülmüştür. Bu gemilerden ilki Sultan

²⁴İbrahim Muhammed İs-Sanafiri, *Osmanlı-Mısır İlişkileri (1863-1882)*, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), İstanbul 1993, s. 16.

²⁵Mehmet Arif, *Başımıza Gelenler*, s. 392.

²⁶Sanafiri, *Osmanlı-Mısır*, s. 17.

²⁷Mehmed Said Paşa Mehmet Ali Paşa'nın oğlu olarak 17 Mart 1822 tarihinde Kahire'de dünyaya gelmiştir. İyi bir eğitim alan Said Paşa çocuk yaşta denizcilğe merak sarması sebebiyle bu alana yönelmiş, öğrenimini tamamladıktan sonra ise bahriye subayı olmuştur. İlerleyen süreçte Mısır donanması seraskerliğine kadar yükselmiştir. Abbas Paşa'nın ölümüyle 1854 tarihinde Mısır valisi olan Said Paşa öldüğü 1863 yılına kadar bu görevi yürütmüştür. Bk. Zekeriya Kurşun, "Said Paşa", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XXXV, İstanbul 2008, s. 573-574.

²⁸Kızıltoprak, *Mühimme-i Mısır Defteri*, s. 176-177.

²⁹Ahmet Güleriyüz-Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması (1828-1923)*, Denizler Kitapevi, İstanbul 2007, s.11.

Abdülmecid döneminde Gemlik'te kalyon Şeklinde inşa edilmiştir.³⁰ Bu kalyona Asalet-i Hda, İnayet-i Bri, Fatih-i Bahri, Asr-1 Zafer, Mazhar-1 Tevfik, Peyk-i Nusret gibi isimlerin verilmesi dŐnlmŐ ancak "İclaliye" isminde karar kılınmıŐtır.³¹ Bu durum zaman zaman iki geminin karıŐtırılmasına sebep olmuştur. Bu çalıŐmada çalışmanın sınırlarını aŐacađından dolayı İclaliye kalyonu çalışma dışında bırakılarak Osmanlı-Mısır ilişkileri çerçevesinde donanmaya katılan İclaliye korveti üzerinde durulmuştur.

Bu tez Mısır hkmeti tarafından sipariş edilmesine rağmen siyasi sebeplerden dolayı Osmanlı Devleti donanmasına katılan İclaliye korvetinin inşa, bakım, onarım süreçleri ile mürettebatı ve tarih içerisindeki seyrini analiz etmeyi planlamaktadır. Bu bağlamda Osmanlı-Mısır iliŐkileriyle XIX. yüzyılın ikinci yarısındaki dönemin teknolojik imknlarını, Osmanlı tersane çalışmalarının organizasyonunu ve bu çalıŐmalarda görev alan mühendislerin ve teknisyenlerin yetkinliklerini de detaylı bir Şekilde ele alacaktır. Böylelikle Osmanlı-Mısır siyasi ilişkileri çerçevesinde İclaliye korvetinin bakım ve onarım işlemlerinin Osmanlı Devleti'nin donanma politikası ve stratejileri içerisindeki yeri ve önemi izah edilecektir.

İclaliye korvetinin Osmanlı Devleti'ne geçişi nasıl gerçekleŐti? Korvet Osmanlı Devleti'ne hediye olarak mı verildi yoksa para karşılığında mı satın alındı? İclaliye Korveti bakım ve onarım süreçleri, dönemin politik olayları ve ekonomik kısıtlamaları iŐıđında nasıl ŐekillenmiŐtir? Bu süreçler, Osmanlı donanmasının genel etkinliği ve stratejik yetenekleri üzerinde ne gibi etkiler bırakmıştır? Bu sorulara cevap arandığı gibi ayrıca bu çalıŐmada, bakım ve onarım süreçlerinin uygulama aŐamalarında karŐılaŐılan zorlukları ve bu zorlukların üstesinden gelinme yöntemleri de incelenecektir.

Bu çalışmanın yöntemi Osmanlı-Mısır siyasi iliŐkelerini ve özellikle İclaliye korvetinin Osmanlı donanmasına katılması, inşası, bakım-onarım süreçleri ile tarih içerisindeki seyrini ayrıntılı bir Şekilde incelemektedir. Bu amaç doğrultusunda

³⁰BOA, İ.DH. No. 21/1002, H.20.07.1256/ M. 17.09.1840.

³¹BOA, İ.DH. No. 21/1002, H.20.07.1256/ M. 17.09.1840, lef.1.

öncelikle arşiv belgelerinin oluşturduğu birincil kaynaklar detaylı bir şekilde incelenmiştir. Bu belgeler, geminin bakım-onarım süreçleri ve geminin mürettebatına dair ayrıntılı bilgiler sağlamaktadır. Ayrıca dönemin siyasi olayları ve geminin inşası konusunda literatür taraması ile ilgili akademik makaleler, kitaplar ve tezlerden yararlanılmış ve toplanan veriler, tematik eksenler doğrultusunda analiz edilerek geminin bakım ve onarım işlemlerinin dönemin teknolojik, ekonomik ve politik etkileri sistematik bir şekilde değerlendirilmiştir.

Bu çalışmanın temelini oluşturan veriler, Osmanlı arşivi belgeleri, resmi yazışmalar ve telgraflar gibi birçok birincil kaynağı barındırmaktadır. Arşiv belgeleri İclaliye korvetinin inşa, bakım ve onarım süreçlerini detaylandırma, Osmanlı donanmasının genel işleyişi ve dönemin teknolojik kapasitesi hakkında da önemli bilgiler sunmaktadır. Osmanlı arşivindeki belgelerin derinlemesine incelenmesi, çalışmanın bilimsel doğruluğunu ve tarihsel bütünlüğünü güçlendirmektedir.

Osmanlı-Mısır ilişkilerine ışık tutan literatürde birçok çalışma bulunmaktadır. Bu kaynaklardan bir tanesi Uğur ÜNAL ve Mustafa BUDAK tarafından hazırlanan “Osmanlı Belgelerinde Mısır”³² adlı çalışmadır. Bu çalışma referans kaynak şeklinde değerlendirilmektedir. Yine Süleyman KIZILTOPRAK tarafından hazırlanan “Mühimme-i Mısır Defteri”³³ birincil kaynak şeklindedir. Ahmed Lûtfi Efendi’nin “Vak’a-nüvis Ahmed Lûtfi Efendi Tarihi”³⁴, Cevdet Paşa’nın “Tezâkir”³⁵ ve Süleyman Kani İRTEM’in “Mısır Yemen Hicaz Meselesi”³⁶ adlı çalışmaları dönemin siyasi olayları hakkında bilgiler vermektedir. Bu kaynaklar dışında Özge ÖZKOÇ’un “Mısır’ın Uzun 19. Yüzyılı (Modernleşme, Merkezleşme ve

³² Uğur Ünal - Mustafa Budak, *Osmanlı Belgelerinde Mısır*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul 2012.

³³ Süleyman Kızıltoprak, *15 Numaralı Mühimme-i Mısır Defteri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2015.

³⁴ Ahmed Lûtfi Efendi, *Vak’a-nüvis Ahmed Lûtfi Efendi Tarihi*, C. XI, (Yay. Haz. Münir Aktepe), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989.

³⁵ Cevdet Paşa, *Tezâkir*, C. II, (Yay. Haz. Cavid Baysun), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1960.

³⁶ Süleyman Kâni İrtem, “*Osmanlı Devleti’nin Mısır Yemen Hicaz Meselesi*”, (Yay. Haz. Osman Selim Kocahanoğlu), Temel Yayınları, İstanbul 1999.

Özerklik)”,³⁷ Hayrettin PINAR’ın “Tanzimat Döneminde İktidarın Sınırları: Babialı ve Hidiv İsmail”³⁸ ve Sevda ÖZKAYA SOFU tarafından hazırlanan “Osmanlı İdaresinde Mısır”³⁹ çalışmaları konu ile ilgili önemli bilgiler vermektedir.

Osmanlı Devleti’nin donanma tarihine yönelik araştırmalar, diğer tarihî konular kadar derinlemesine incelenmemiştir. İsmail Hakkı UZUNÇARŞILI tarafından kaleme alınan "Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı"⁴⁰ adlı eseri, konu hakkında temel kaynaklardan biri olarak kabul edilmekte ve donanmanın genel yapısını çizmektedir. Ayrıca Ali İhsan GENCER’in "Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)"⁴¹ önemlidir. Ahmet GÜLERYÜZ ve Bernd Langensiepen tarafından hazırlanan “Osmanlı Donanması (1828-1923)”,⁴² Şakir Batmaz’ın “ II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması”⁴³ başlıklı doktora tezi ve Behice Algül’ün “Sultan Abdülaziz Döneminde Modernleşme”⁴⁴ başlıklı yüksek lisans tezi Osmanlı donanmasının evrimine ışık tutan önemli referanslar arasındadır.

Yukarı kısımda ifade edildiği gibi donanma tarihine yönelik araştırmalar diğer konular gibi derinlemesine incelenmemiştir. Bir savaş gemisi olan İclaliye korveti de çalışılmamış konular içerisinde yer almaktadır. Bu tez çalışması Osmanlı – Mısır ilişkileri çerçevesine Osmanlı Donanmasına katılan bu gemi hakkında bilgiler içermektedir.

³⁷ Özge Özkoç, *Mısır’ın Uzun 19. Yüzyılı (Modernleşme, Merkezileşme ve Özerklik)*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul 2015.

³⁸ Hayrettin Pınar, *Tanzimat Döneminde İktidarın Sınırları Babıâli ve Hidiv İsmail*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2012.

³⁹ Sevda Özkaya Sofu, *Osmanlı İdaresinde Mısır (1839-1882)*, Kesit Yayınları, İstanbul 2018.

⁴⁰ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2020.

⁴¹ Ali İhsan Gencer, “Bahriye’de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)”, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001.

⁴² Ahmet Gülerüz-Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması (1828-1923)*, Denizler Kitapevi, İstanbul 2007,

⁴³ Şakir Batmaz, *II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması*, (Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), Kayseri 2002.

⁴⁴ Behice Algül, *Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, (Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kütahya 2019.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DONANMASI

1.1 Osmanlı Donanmasının Tarihi

İlk ve Orta çağ dönemlerinde kurulmuş olan Türk devletleri ya da toplulukları içerisinde hemen hemen hiçbiri denizci özelliğine sahip olamamışlardır. Türklerin denizcilik konusunda bir devlet politikası oluşturmaları Anadolu'ya kesin olarak yerleştikleri XI. yüzyılın sonları itibarıyla başlamıştır.⁴⁵ Türk tarihinde plânlı ve teşkilâtli bir şekilde denizcilik faaliyetlerinde bulunan kişi Çaka Bey olmuştur. İzmir ve çevresini ele geçirek bir denizci beylik kuran Çaka Bey burada mürettebat içerisinde yerli ve yabancıların olduğu kırk kadar gemiden oluşan ilk Türk donanmasını meydana getirmiştir.⁴⁶

Anadolu Selçuklu Devleti kurulduğu İznik ve çevresinin coğrafyası sebebiyle deniz politikasına önem vermek zorunda kalmıştır. Bu politikanın yerine getirilmesi amacıyla sahil bölgelerine akınlar düzenlenmiştir. Akınlar sonrasında Ebü'l Kâsım döneminde Gemlik'de bir donanma inşa ettirilmiştir. Ancak bu donanma, Bizans tarafından ortadan kaldırılmıştır.⁴⁷ Haçlı Seferlerinin XI. yüzyılın sonlarına doğru başlamasıyla Anadolu Selçuklu Devleti başkentini İznik'ten Konya'ya taşınmasıyla yeni coğrafyanın etkisiyle denizcilik politikasına ara vermek zorunda kalmıştır.⁴⁸

I. Gıyasettin Keyhusrev döneminde Antalya'nın fethedilmesiyle açık denizlere ulaşan Anadolu Selçuklu Devleti bir kara devleti olmaktan çıkarak denizcilik politikasına yeniden şekil vermiştir. Antalya'da bir tersane oluşturularak gemiler inşa edilmiştir. Ayrıca Akdeniz ticaretinde önemli bir yere sahip olan Antalya devletin deniz üssü hâline gelerek ithalat ve ihracatta önemli bir yer tutmuştur. Bunun

⁴⁵İdris Bostan – Salih Özbaran, “Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi”, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s. 11.

⁴⁶Hasan Geyikoğlu, “Selçukluların Deniz Politikası ve Denizcilik Faaliyetleri”, *A.U. Türkiye Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.22, Erzurum 2003, s.255.

⁴⁷Behice Algül, *Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, (Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kütahya 2019, s.17.

⁴⁸Mehmet Zahid Saraç, *H. 1317 M.1897-1898 Tarihli Bahriye Sâlnâmesinin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi*, (Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kayseri 2014, s.3.

yanında I. İzzettin Keykavus döneminde ise Karadeniz'in önemli bir liman kenti olan Sinop, fethedilerek imar ve iskân edilmiştir. Bu şehrin fethedilmesi devletin Karadeniz ticaretine canlılık katmıştır. Alâeddin Keykubad döneminde ise Akdeniz'in bir diğer önemli yeri olan Alanya devletin sınırları içerisine dâhil olmuştur.⁴⁹

1.1.1. Klasik Dönemde Donanmaya Dair Çalışmalar

Anadolu Selçuklu Devleti 1243 yılında Moğollara Köseadağ Savaşı'nda yenilince Anadolu'da Türk siyasi birliği bozulmuş ve yeni beylikler ortaya çıkmıştır. Bu beyliklerden Menteşeoğulları, Karesioğulları, Candaroğulları, Aydınoğulları gibi beylikler kuruldukları coğrafya sebebiyle denizcilik özelliği gösterirken Osmanlı denizciliğinin de temellerini oluşturmuşlardır.⁵⁰ Osmanlı Devleti 1299 yılında kurulduğu coğrafya itibarıyla bir kara devleti şeklinde ortaya çıkmıştır. İlerleyen dönemlerde yeni fetihlerle sınırlarını genişleterek denizlere açılmıştır. İlk denizcilik faaliyetleri Orhan Bey zamanında başlamış, ilk tersane Karamürsel'de kurulmuştur.⁵¹ Bu dönemde Osmanlı Devleti'ne katılan Karesioğulları Beyliği'nin önemli beylerinden olan Hacı İlbey, Evrenos Bey, Ece Halil gibi isimler Osmanlı Devleti hizmetine girerek denizcilik alanında önemli katkılar sağlamışlardır.⁵²

Yıldırım Bayezid döneminde Osmanlı Devleti'nin ilk düzenli tersanesi Gelibolu'da inşa edilmiştir. Bu dönemde Karesioğulları gibi denizcilik ile uğraşan Batı Anadolu'da kurulmuş olan Menteşeoğulları, Aydınoğulları ve Saruhanlıoğulları beylikleri ilhak edilerek denizcilik alanında devletin donanmasının güçlenmesine katkı sağlamışlardır.⁵³ Ankara Savaşı yenilgisi sonrası devlet diğer alanlarda olduğu gibi donanmada da gücünü kaybetmiştir. Bağımsızlıklarını tekrar kazanan beyliklerin

⁴⁹Geyikoğlu, "Selçukluların Deniz Politikası", s.261-262; Algül, *Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, s.17.

⁵⁰Zeynep Aydın, *Osmanlı Denizciliğindeki Teknolojik Dönüşüm*, (Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli 2020, s.6.

⁵¹Gözde Alp, *H. 1315 M.1897-1898 Tarihli Bahriye Sâlnâmesinin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi* (Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kayseri 2016, s.11.

⁵²Algül, *Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, s.22.

⁵³Mehmet Beşirli, "Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Donanması", *A.U. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.25, Erzurum 2004, s.244; Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, C.I, Ankara 2021, s.372.

bazı denizcileri eski beyliklerine tekrar geri dönmüşlerdir. Bu beylerin yerine donanmada Venedik, Ceneviz, Katalan, Girit ve Sicilyalı denizciler tercih edilmeye başlanmıştır.⁵⁴

Devletin tekrar güç kazanmaya başladığı Çelebi Mehmed döneminde Gelibolu ve Marmara arasında Venedik ile yapılan deniz savaşının kaybedilmesi toparlanma sürecinde olan Osmanlı donanmasını olumsuz anlamda etkilemiştir.⁵⁵ II.Murad döneminde ise Osmanlı donanması Karadeniz’de faaliyetlerini artırarak bölgedeki Trabzon Rum İmparatorluğu’nu vergiye bağlamıştır.⁵⁶

1.1.2. Modern Dönemde Donanmaya Dair Çalışmalar

XV. yüzyılın ilk yarısına kadar Osmanlı deniz gücü askeri savaş stratejisinden uzak bir yapıda akıncı görünümünde olmuştur. Bu durum Fatih Sultan Mehmed döneminde değişmiştir. Osmanlı donanması İstanbul kuşatması sırasında irili ufaklı 400 gemiden oluşmaktadır.⁵⁷ Osmanlı donanması İstanbul’un fethi sonrası asıl gücüne ulaşmış, fetih sonrası İstanbul’da yeni tersaneler açılarak gemi tezgâhları kurdurulmuş, donanmanın gelişmesine önem verilmiştir.⁵⁸ Bu dönemde Osmanlı donanması dönemin güçlü denizci devletleri olan Venedik ve Ceneviz ile mücadele edebilecek bir konuma gelmiştir. Trabzon, Kefe ve Azak’ın fethedilmesi ile Karadeniz’de Osmanlı hâkimiyeti sağlanmıştır.⁵⁹

II. Bayezid döneminde büyük çapta savaş gemileri inşa edilerek açık denizlere açılacak bir donanmanın temeli atılmıştır.⁶⁰ Bu dönemde Akdeniz’de stratejik öneme sahip olan Koron, Modon, Navarin ve İnebahtı fetihleri Osmanlı Devleti’ni bölgede önemli bir güç haline getirmiştir.⁶¹ II. Bayezid sonrası deniz stratejisi oğlu Yavuz Sultan Selim tarafından yürütülmeye başlanmıştır. Önceliğini Anadolu’daki

⁵⁴Algül, *Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, s.27.

⁵⁵Beşirli, “Osmanlı Donanması”, s.244.

⁵⁶Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.1, s.373; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2020, s.391.

⁵⁷İdris Bostan, “Gemi”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.XIV, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1996, s.11.

⁵⁸Beşirli, “Osmanlı Donanması”, s.244.

⁵⁹Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s.5.

⁶⁰Bostan, “Gemi”, s.11.

⁶¹Beşirli, “Osmanlı Donanması”, s.245.

Şii tehlikesini ortadan kaldırmaya veren Yavuz bu tehdidi yok ettikten sonra Vezîriâzam Pîrî Mehmed Paşa'nın destekleri ile donanmanın güçlenmesini sağlamıştır. Suriye ve Mısır'ın fethedilmesinden sonra hac ve ticaret yollarının güvenliğini sağlamak için harekete geçilerek Süveyş'te bir filo kurularak deniz üssü haline getirilmiştir.⁶²

Kanuni Sultan Süleyman döneminde ise Osmanlı denizciliği her anlamda Avrupa devletlerinden daha üstün bir konuma gelmiştir. Barbaros Hayreddin Paşa, Turgut Reis ve Kılıç Ali Paşa gibi önemli denizciler donanma içerisinde yer alarak Karadeniz'den sonra Akdeniz'in de Türk hâkimiyetine girmesini sağlamışlardır.⁶³ Bu dönemde Osmanlı Kızıldeniz, Hint ve Umman denizlerinde faaliyetlerini artırmış İspanya ve Portekiz donanmaları ile mücadele etmiştir.⁶⁴

Kanuni sonrası başa geçen II. Selim döneminde Kıbrıs fethedilmiştir. Bu fetih sırasında pek çok insan hayatını kaybetmiştir. 1571 yılında meydana gelen İnebahtı yenilgisi ise Osmanlı donanmasına büyük bir darbe vurmuştur. Ancak kısa sürede yeni bir donanma inşa edilmiştir. Nitekim yapılan inşa çalışmaları ile Akdeniz'de fetih hareketleriyle Girit ve Malta adaları hariç bütün Akdeniz Osmanlı hâkimiyetine girmiştir.⁶⁵

Osmanlı donanmasının bu güçlü durumu XVII. yüzyılın ortalarına kadar devam etmiştir. Bu tarihten sonra ise devletin diğer kurumlarında olduğu gibi donanmada da sorunlar baş göstermeye başlamıştır. Devlet adamları bu sorunları çözmek için harekete geçmiştir. İlk çalışma olarak kürekli gemilerin artık denizlerde başarılı olamadığı kabul edilerek yelkenliye geçiş konusunda adım atılması olmuştur. Özellikle IV. Mehmed ve Sadrazam Sofu Mehmed Paşa'nın kararlı adımlarıyla donanmada kalyon inşasına geçilmiştir.⁶⁶ Donanmaya yeni eklenen gemilerle Fazıl

⁶²Ali İhsan Gencer, "Bahriye" *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.IV, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1991, s.503-504.

⁶³Gencer, "Bahriye", s. 504.

⁶⁴Algül, *Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, s.28

⁶⁵Beşirli, "Osmanlı Donanması", s.245; Gencer, "Bahriye", s. 506.

⁶⁶Bostan, "Türk Denizcilik Tarihi", s.260-261.

Ahmed Paşa'nın sadrazamlığı sırasında Akdeniz'de stratejik öneme sahip olan Girit uzun bir kuşatmadan sonra Venedik'ten alınarak Osmanlı hâkimiyetine girmiştir.⁶⁷

Osmanlı Devleti donanmasına dâhil ettiği kalyonlar sayesinde Akdeniz'de deniz üstünlüğünü Venedik'ten tekrar almıştır. Donanmanın ciddi bir savaş içerisine girmedeği 1717-1770 arası dönemde yeni savaş gemileri yapılarak tersanelerde düzenlemeler yapılmıştır. Ancak 1770 yılında Osmanlı donanmasının Çeşme'de yakılması bu çalışmaların ilerlemesine engel olmuştur. Çeşme faciası ile devlet adamları donanmanın zamanın teknolojisine göre inşa edilmesi gerektiğini anlamışlardır. Bu dönem Gazi Hasan Paşa'nın gayretleriyle 1773 yılında Bahriye Mektebi açılmış, yabancı uzmanlar getirtilerek bu alanda dersler verilmesi sağlanmıştır.⁶⁸

III. Selim'in tahta çıktığı dönem devlet içerisinde rüşvet, yolsuzluk ve iş bilmeyen kişilerin üst düzey makamlara geldiği bir dönemdir. Bu dönemde olaylardan donanmada nasibini almıştır. III. Selim ise diğer alanlarda olduğu gibi donanmada da yenilik hareketlerine girerek sorunları ortadan kaldırmayı düşünmüş, donanma için ayrı bir bütçe ayrılmasını istemiştir.⁶⁹ Donanmanın modernleştirilmesi bir devlet politikası haline gelen bu dönem Avrupa'dan birçok yabancı uzman getirtilerek yeni gemiler inşa edilmiştir. Bu uzmanlar ilk zamanlar Fransa'dan getirtilirken değişen siyasi şartlar ve dengeler sebebiyle zamanla önce İngiltere'den daha sonra Almanya'dan getirildiği anlaşılmaktadır.⁷⁰ Bu dönemde bahriye için nizamnâmeler çıkarılarak devlet malına zarar verilmesinin ve israfın önüne geçilmek istenmiştir. Ayrıca bu nizamnâmeler ile gemiler kalyon, firkateyn ve şehtiye olarak üç gruba ayrılarak reform hareketleri de bir düzen içerisinde yürütülmeye çalışılmıştır.⁷¹

⁶⁷Halil İnalçık, *Devlet-i Aliyye*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, C. III, İstanbul 2018, s.108.

⁶⁸Gencer, "Bahriye", s.506.

⁶⁹Ahmet Küçüköğlü, *Türk Donanmasında Hamidiye Zırhlısı*, (İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003, s.11.

⁷⁰Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.13.

⁷¹Sevcan Mutlu, *XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi ve Ekonomik Fonksiyonu*, (Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2008, s.25; Gencer, "Bahriye", s.507.

II. Mahmud tıpkı III. Selim gibi donanma alanında ıslahat hareketlerine önem vermiştir. Ancak bu dönem donanma içerisinde hız kazanan ıslahat hareketleri III. Selim dönemine göre daha yavaş ilerlemiştir. Yine de II. Mahmud Amerika'dan uzmanlar ve gemi işçileri getirterek donanma inşasında onlara yer vermiştir. Amerika'dan gelen uzmanlar ile çalışan Osmanlı mühendisleri de böylelikle tecrübe kazanmışlardır.⁷² Bu dönemde İngiltere, Fransa ve Rusya'nın ortak donanması Navarin'de Osmanlı-Mısır donanmasını yakarak III. Selim zamanından itibaren oluşan donanma çekirdeğinin yok olmasına sebep olmuştur.⁷³ Ayrıca II. Mahmud'un saltanatının büyük bölümünde Mısır Valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın isyanı ile uğraşması, donanmaya yeteri kadar önem verilememesine sebep olmuştur.⁷⁴

Tablo-1.II. Mahmud Dönemi Osmanlı Donanması (1808-1839)⁷⁵

GEMİ ADI	TÜRÜ	İNŞA YERİ	İNŞA TARİHİ
Mahmudiye	Kalyon	İstanbul	1829
Şeref -resân	Kalyon	İstanbul	1829
Nusretiye	Kalyon	İstanbul	1835
Nîzamiye	Kalyon	İstanbul	1837
Tir-i şevket	Kalyon	İstanbul	1842
Feyz-i rahmet	Fırkateyn	İzmit	1828
Feyziye	Kalyon	İzmit	1836
Fethiye	Kalyon	Gemlik	1827
Teşrifîye	Kalyon	Gemlik	1834
Nacâd-fer	Korvet	Sinop	1831
Girân-ı bahrî	Fırkateyn	Ereğli	1825
Hıfzû'r-rahman	Kalyon	Ereğli	1825

⁷²Ali Fuat Örenç, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Osmanlı Askerî Tarihi(Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918)*, ed. Gültekin Yıldız,Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s.137.

⁷³Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.14.

⁷⁴Örenç, *Deniz Harp Sanayii*,s.137.

⁷⁵Bu tablonun hazırlanmasında kaynak olarak Gültekin Yıldız, Osmanlı Askerî Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri(1792-1918), Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s.137. kullanılmıştır.

Fazl-ıllah	Fırkateyn	Giresun	1828
Feyz-i mâbud	Korvet	Rodos	1828
Avn-ıllah	Fırkateyn	Midilli	1832
Nâzik-i bahrî	Fırkateyn	Midilli	1834
Zafer-küşa	Fırkateyn	Gemlik	1823
Fevz-i bahşâ	Korvet	Gemlik	1825
Teşvikiye	Korvet	İstanbul	1836
Şâdiye	Kalyon	İstanbul	1836
Pir-i şevket	Kalyon	İstanbul	1837
Sûrat	Buharlı	İngiltere	1828
Kebir	Buharlı	İngiltere	1829
Mesir-i ferâh	Buharlı	Amerika	1831
Mesir-i bahrî	Buharlı	İstanbul	1838
Tair-i bahrî	Buharlı	İstanbul	1839
Peyk-i şevket	Buharlı	Fransa	1839
Hümâ-pervâz	Buharlı	-----	-----

II. Mahmud Navarin’de donanmanın yakılması sonrası İngiltere’den buharlı gemiler sipariş ederek yeni bir dönem başlatmıştır. Sultan Abdülmecid tahta çıktıktan sonra babasının attığı bu adımı devam ettirerek donanmada buharlı gemilere ağırlık verilmesini istemiştir. Bu dönem Osmanlı donanması makine gücü ve gemilerin büyüklüğüne göre beş kısma ayrılmıştır. Böylelikle herhangi bir yere vapur gönderilmesi gerektiğinde mesafê ve taşıyacağı yüke göre vapur seçimi yapılmıştır. Yine donanma ve tersanede bu dönem gayrimüslim tebaadan özellikle Rumlardan istihdam sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak istenen düzeyde başarı sağlanamamıştır.⁷⁶ Sultan Abdülmecid diğer kurumlar gibi donanmanın da Batılı tarzda düzenlenmesini istediğinden 25 Ocak 1840 tarihinde İngiltere’nin Amirallik Konseyine benzeyen bir

⁷⁶Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.14-15.

Bahriye Meclisi kurulmasını istemiştir.⁷⁷ Sık sık aza değişikliğinin görüldüğü bu meclis bir sene sonra kaldırılmıştır. Ancak 1845 yılında kurulacak olan Daimî Bahriye Meclisinin temelini oluşturması bakımından önemlidir.⁷⁸ Padişah Abdülmecid'in saltanatının sonuna gelindiğinde bir kısmı buharlı fakat kalyonların ağırlık oluşturduğu bir donanma oluşturulmuştur.⁷⁹

Tablo-2.Sultan Abdülmecid Dönemi Sonunda Donanma Mevcudu⁸⁰

GEMİ TÜRÜ	ADET
Kalyon	6
Firkateyn	1
Korvet	5
Brik	12
Uskuna	5
Mistika	4
Kotra	1
Buharlı gemi (vapur)	35
Uskurlu (pervaneli) kalyon	2
Uskurlu firkateyn	4
Uskurlu navi	2
Uskurlu duba	4
Nakliye gemisi	8

Padişah Abdülmecid sonrası tahta geçen Padişah Abdülaziz'in gençliğinden beri donanmaya ve denizciliğe merak duyması devlet açısından bir şans olmuştur.⁸¹ Bu ilgisini yaptığı uygulamalar ile gösteren Padişah Abdülaziz 1863 yılında bahriye

⁷⁷Örenç, *Deniz Harp Sanayii*,s.138.

⁷⁸Ali İhsan Gencer, "*Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu(1789-1867)*", Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001, s.141-142.

⁷⁹Örenç, *Deniz Harp Sanayii*, s.141.

⁸⁰Bu tablonun hazırlanmasında kaynak olarak Gültekin Yıldız, *Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri(1792-1918)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s.141. kullanılmıştır.

⁸¹Gülyüz, *Osmanlı Donanması*, s.11.

in ayrı bir bütçe ayırmıştır.⁸² Bu dönemde Avrupa'dan yeni gemiler alınarak tersanede düzenlemeler yapılmış ve dünyanın üçüncü büyük donanması oluşturulmuştur.⁸³ Bu donanmanın gelişmesi için yabancı uzman getirilmesi ve teknik personel istihdam edilmesiyle gemi inşaat faaliyetlerinde bulunmaları sağlanmıştır.⁸⁴ Ancak atılan bu adımlar devlete ağır bir mali yük oluşturarak dış borca yönelmesine sebep olmuştur. Zamanla bu borcun ödenememesi sebebiyle sipariş edilen bazı zırlı gemiler teslim alınmamıştır⁸⁵ Ancak Padişah Abdülaziz'in İngiltere, Fransa ve Prusya ziyaretleri sırasında zırlı firkateyn ve korvetlerden oldukça etkilenerek kendi devletinin de bu özellikte gemilere sahip olmasını istediği anlaşılmaktadır.⁸⁶

Tablo-3.Sultan Abdülaziz Döneminde Zırlı Savaş Gemi Siparişleri⁸⁷

GEMİNİN ADI	SİPARİŞ TARİHİ	ÜLKE
Osmaniye Fırkateyni	1862	İngiltere
Aziziye Fırkateyni	1862	İngiltere
Orhaniye Fırkateyni	1862	İngiltere
Mahmudiye Fırkateyni	1862	İngiltere
Feth'ül İslam Dubası	1863	Fransa
Necm-i Şevket Korveti	1866	Fransa
Feth-i Bülend Korveti	1867	İngiltere
Muin-ızafer Korveti	1867	İngiltere
Avn-ıllah Korveti	1867	İngiltere
Hıfzu'rrahman Korveti	1867	Fransa
İclaliye Korveti	1868	İtalya
Mukaddeme-i Hayr Korveti	1868	Osmanlı

⁸²Küçüköğlü, *Hamidiye Zırlısı*, s.14

⁸³Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.16.

⁸⁴Selman Soydemir, *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri(18 ve 19. Yüzyıllar)*, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007, s.5.

⁸⁵Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.16.

⁸⁶Örenç, *Deniz Harp Sanayii*,s.141.

⁸⁷Bu tablonun hazırlanmasında kaynak olarak Gültekin Yıldız, *Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri(1792-1918)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s.143. kullanılmıştır.

Hamidiye Fırkateyni	1871	Osmanlı
Mesudiye Fırkateyni	1871	İngiltere
Asâr-ı Şevket Korveti	1875	İngiltere
Asâr-ı Tevfik Fırkateyni	1875	Fransa

Padişah Abdülaziz döneminde 30 zırhlı ve 76 ahşap olmak üzere toplam 106 gemi bulunmaktadır. Donanma alanındaki ek bilgilere göre personel sayısı 15.188 iken top sayısı ise 173 adettir. Bu dönem dışarıdan alınan gemiler kadar İstanbul, İzmit, Gemlik ve Mudanya tersanelerinde savaş ve ticaret gemileri yapılmıştır.⁸⁸

Padişah II. Abdülhamid'in tahta çıktığı 1876 yılından itibaren Sultan Abdülaziz'in yürüttüğü deniz politikası bir kenara bırakılarak yeni bir yol belirlenmiştir. Bu politika değişikliğinin sebebi dönemin siyasi olayları ve devletin içerisinde bulunduğu mali durumdur. Donanma bütçesinde önceki dönemlere kıyasla kısıtlamaya gidilmiştir.⁸⁹ Osmanlı Donanması Padişah II. Abdülhamid'in tahta çıktığı XIX. yüzyılın son çeyreği ile XX. yüzyılın başları arasındaki yaklaşık 25 yıllık sürede fazla kullanılmadığı anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti'ne ait gemiler 1897 yılında gerçekleşen Osmanlı-Yunan savaşına kadar boğazda demirli halde kalmıştır.⁹⁰ II. Abdülhamid'in askeri gücünü deniz kuvvetlerinden çok kara ordusu üzerinde planlayarak donanmayı ikinci plana atmasının başlıca sebepleri vardır. Bu sebepler arasında tahta çıktığı dönem de devletin siyasi olarak zor durumda olması, yaşanan toprak kayıpları ve 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda donanmayı yetersiz görmesi gösterilmektedir.⁹¹ Ayrıca Padişah Abdülaziz'in tahttan indirilme sürecinde donanmanın sarayı abluka altına alması Padişah II. Abdülhamid'in deniz kuvvetlerine şüphe ile yaklaşmasının sebebi olmuştur.⁹² Padişah II. Abdülhamid'in donanmaya karşı bu tutumu ve deniz politikası sonucu Osmanlı deniz gücünün 1899

⁸⁸Küçüköğlü, *Hamidiye Zırhlısı*, s.16.

⁸⁹Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması(1572-1923)*, (çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat) Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s.371.

⁹⁰Beşirli, "Osmanlı Donanması", s.255.

⁹¹Panzac, *Osmanlı Donanması*, s.372.

⁹²Afife Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C.III, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s.65.

yılı itibarıyla Osmanlı Devleti'nin devletlerarasında 9'uncu sırada yer almasına neden olmuştur.⁹³

Padişah II. Abdülhamid döneminde Osmanlı Donanmasında oldukça gerileme yaşandığı anlaşılmaktadır. Ancak tamamen bir duraklama söz konusu değildir. Padişah II. Abdülhamid döneminde gemi teknolojisindeki gelişmeler yakından takip edilerek, Amerika'dan iki adet torpido ve istimbob alınmış, Amerikalı mühendisler Osmanlı donanmasında görev almışlardır. Ayrıca Avrupa'da inşa edilen modern zırhlıların Tersane-i Âmire'de de inşa edilmesi sultan tarafından bizzat istenmiştir.⁹⁴ XX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nde donanmaya biraz daha ağırlık verilmeye başlanmıştır. Bahriye Nezareti tarafından ABD, İngiltere, Almanya, Fransa ve İtalya'dan 1900-1906 yılları arasında 36 adet savaş gemisi sipariş verilmiştir. sipariş edilmiştir.⁹⁵ Ancak II. Abdülhamid'in saltanatı siparişi verilen bu gemilerin birçoğunun teslimini görmeye yetmemiştir. Sultan'ın tahttan indirilişine zemin hazırlayan 31 Mart Vakası'nda donanma da Abdülhamid'in karşısında yer almış, Harekât Ordusu'na destek vererek Abdülhamid'in tahttan indirilmesinde rol oynamıştır.⁹⁶

Padişah II. Abdülhamid tahttan indirildikten sonra Osmanlı Donanmasına baktığımızda 1909 yılında gemi sayısı 136 adettir. Bu gemiler: 6 yat, 16 zırhlı, 3 kruvazör, 2 torpido kruvazörü, 4 korvet, 8 gambot, 5 avizo, 26 tarasut gemisi, 19 torpido gambot, 39 torpido şimbotu, 2 denizaltı ve 6 nakliye gemisi şeklindedir.⁹⁷

II. Abdülhamid sonrası yönetimde söz sahibi olan İttihat ve Terakki *donanma hayattır* şeklinde bir sloganla yola çıkmıştır. Ancak devletin içerisinde bulunduğu mali sıkıntılar sebebiyle donanmaya hizmet eden bazı subay ve çalışanlar emekliye sevk edilerek sıfırdan bir donanma oluşturma fikri zamanla benimsenmiştir. Bu donanmanın maliyetini karşılamak için 1909 yılında *Osmanlı Donanma Cemiyeti* adı

⁹³Şakir Batmaz, *II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması*, (Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), Kayseri 2002, s.291; Örenç, *Deniz Harp Sanayii*,s.151.

⁹⁴Beşirli, "Osmanlı Donanması", s.251.

⁹⁵Panzac, *Osmanlı Donanması*, s.414.

⁹⁶Örenç, *Deniz Harp Sanayii*,s.152.

⁹⁷Emre Aykaç,*Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türk Deniz Tarihi*, (Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi) Kocaeli 2020, s.69.

altında bir cemiyet kurularak halkın desteği sağlanmıştır. Bu alanda yapılan çalışmalardan biri gemi alımında İngiltere ve Fransa öncelik oluşturması olurken, Almanya'dan da gemiler satın alınmıştır.⁹⁸

Birinci Dünya Savaşı öncesi İttihat ve Terakki döneminde Osmanlı donanması üzerinde İngiltere etkisi bir hayli fazladır. Harbiye Nazırları Alman taraftarı iken Bahriye Nazırları İngiltere taraftarıdır.⁹⁹ Bu durum savaşın başlaması ile değişmiştir. İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nin parasını peşin ödeyerek aldığı Reşadiye ve Sultan Osman kruvazörlerine el koyması, Alman donanmasında yer alan Goben ve Breslau gemilerinin Osmanlı Devleti'ne sığınarak Yavuz ve Midilli adını alarak Rus limanlarını bombalaması üzerine donanma ile ilgili danışmanlığına başvuru İngiliz Limpus görevini bırakarak ülkeden ayrılmıştır. Bu İngiliz danışmanın görevi bırakmasıyla ilgili alanda boşluk oluşmuştur. Bu boşluk Alman Amiral Souchen tarafından doldurulmuştur. Yanında 160 kadar uzman ile gelen Souchen Osmanlı donanmasının birinci komutanlığına getirilmiştir. Savaşta Osmanlı Devleti'nin deniz kuvvetlerinin en büyük başarısı 18 Mart 1915 tarihinde Çanakkale'de yaşanmıştır. Savaş sonrası İtilaf Devletleri ile 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması ile donanma tamamen işlevsiz hâle getirilmiştir.¹⁰⁰

10 Ağustos 1920 tarihinde imzalanan Sevr Antlaşmasınının 181-190 numaralı maddelerinde deniz kuvvetlerine dair hususlar ele alınmaktadır. Bu antlaşmaya göre Osmanlı gemileri İtilaf Devletleri'ne teslim edilecektir. Osmanlı yöneticilerine kıyı karakol kontrolünü sağlamak amacıyla 7,7'likten büyük çaplı olmamak kaydıyla en fazla iki top taşıyacak belli sayıda gemiye izin verilmiştir. Geri kalan bütün gemiler sökülecektir. Sonuç olarak 4.000 ton tutarında gemiyle 600 kişilik mürettebata izin verilmiştir. Bu oranlar savaşın asıl sorumlusu olan Almanya'ya bile bu kadar acımasız davranılmadığının ve milli mücadele sırasında Türk halkının ihtiyaç durumunda donanmadan neredeyse hiçbir şekilde faydalanamayacağını bir göstergesi olmuştur. Mustafa Kemal Paşa önderliğinde kazanılan bağımsızlık

⁹⁸Örenç, *Deniz Harp Sanayii*,s.152-154.

⁹⁹Beşirli, "Osmanlı Donanması", s.269.

¹⁰⁰Örenç, *Deniz Harp Sanayii*,s.160-161.

mücadelesi sonrası 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Antlaşması ile artık yeni bir donanmanın kurulmasının önünde hiçbir engel kalmadığı görülmüştür.¹⁰¹

1.2. Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Sanayisi

Tersane kelimesi Arapça “dâru’s-sinâ’a” kelimesinin Türkçe çevrilmiş halidir. Osmanlı Devleti’nde önceki zamanlarda tersane kelimesi yerine liman kelimesi kullanılırken XVI. yüzyılın başlarından itibaren “tershâne” ve “tersâne” şeklinde kullanılmaya başlanmıştır. Bu kelime, gemilerin inşa ve teçhiz edildiği teşkilatlı yer ya da gemilerin inşa edildiği gözler manasına gelmektedir.¹⁰²

Osmanlı Devleti’nin ilk düzenli tersanesi Yıldırım Bayezid zamanında Saruca Paşa’nın katkılarıyla inşa edilen Gelibolu tersanesidir. Gelibolu Osmanlı Devleti öncesi Bizans İmparatorluğu zamanında da bir deniz üssü konumunda olmuştur. Osmanlı Devleti de tersane inşasından sonra burayı deniz üssü olarak kullanmaya başlamıştır. Bu tersane muhafaza amaçlı iki kuleden oluşmakta ve gerektiğinde limanın ağız kısmı zincirle kapatıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca mühimmat malzemesi, koruma depoları, baruthane, su ihtiyacının karşılanması için çeşme ve peksimet fırınlarına sahip tam donanımlı bir yapıdadır. İstanbul’un fethedilmesi sonrası bu tersanenin önemini kaybettiği düşünülmektedir.¹⁰³

İstanbul tersanesi bir diğer ismi ile Tersane-i Amire, Osmanlı Devleti’nin en önemli tersanesidir. Bu tersane kurulmadan önce İstanbul’da Kadırga limanında gemi inşa çalışmaları yapılmıştır. Ayrıca Bizans’tan kalma Haliç de küçük bir tersane bulunmakta ve burada gemi inşa edilmektedir. Bu tersaneler Tersane-i Amire’nin çekirdeğini oluşturmuş olsalar da yeterli bir seviyede değildir. Diğer taraftan İstanbul’da devamlı ve sistematik bir şekilde gemi inşa edilen tersane Yavuz Sultan Selim tarafından kurdurulmuştur.¹⁰⁴ Kanuni Sultan Süleyman döneminde de bu tersaneye ambar ve mahzenler yaptırılarak düzenlemeler yapılmıştır. Ayrıca tersane de İstanbul, Galata ve çevre adalardan amele ve ustalar toplanarak

¹⁰¹Panzac, *Osmanlı Donanması*, s. 499-500.

¹⁰²Mutlu, *Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun*, s.14.

¹⁰³Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s.394.

¹⁰⁴Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.III, Türk Tarih Kurumu Yayınları, İstanbul 2021, s.1513; Aydın, *Teknolojik Dönüşüm*, s.18

çalıştırılmıştır.¹⁰⁵ Diğer alanlarda olduğu gibi tersanede de zamanla bozulmaların meydana gelmesi üzerine XVIII. yüzyıl sonlarına doğru bu tersane de ıslahat hareketlerine girişilerek Avrupa tarzlarına uygun hale getirilmeye çalışılmıştır.¹⁰⁶

İzmit tarih boyunca elverişli ormanlara sahip olması sebebiyle her dönem gemi inşası için uygun bir bölge konumunda olmuştur. Gemi tezgâhları ve kereste mahzenleri bulunan İzmit tersanesinin gideri Şile ve Gebze'ye ait avarız gelirlerinden karşılanmıştır. Köprülüler döneminde 1766 yılında tersanede genişletme çalışmaları yapılmış, ancak meydana gelen depremde tersanede büyük bir hasar meydana gelmiştir. Tersanede onarım çalışmaları Padişah III. Selim döneminde yapılmış, II. Mahmud devrinde de tersanenin alanında genişletme çalışmaları yerine getirilmiştir. Uzun yıllar kullanılan İzmit tersanesinde faaliyetler 1905 yılında durdurulmuştur.¹⁰⁷ Karadeniz bölgesinde Samsun ve Sinop'ta devletin iki önemli tersanesi bulunmaktadır. Sinop tersanesi Sinop Kalesi'nin alt tarafında bulunması sebebiyle surlarla çevrili güvenli bir yapıdadır. Ayrıca Sinop ve çevresinde gemi inşası konusunda uzmanlaşmış işçi gücü bir hayli fazladır. Samsun tersanesi de uzmanlaşmış işçi gücü konusunda avantajlı konumdadır. Tersanede 1572 yılında 5 kadirga, 1601-02 yıllarında 7 kadirga, 1650 yılında 1 kalyon, 1655-56 yıllarında 2 kalyon ve 2 kadirga, 1656-57 yıllarında 4 kadirga ve 1703 yılında 1 firkateyn inşa edilmiştir.¹⁰⁸ Osmanlı Devleti XVI. yüzyılın ikinci yarısında Basra ve çevresini korumak için Birecik'te küçük bir tersane kurarak burada gemiler inşa etmiştir. XVIII. yüzyıl ortalarına doğru yine Birecik tersanesinde Fırat Nehri için hafif bir filo inşa oluşturulmuştur.¹⁰⁹ Mısır ve Kızıldeniz sahilleri fethedildikten sonra bölge güvenliğini sağlamak ve dönemin güçlü denizci devleti Portekiz ile mücadele etmek için Memlük devleti zamanında da kullanılan Süveyş Tersanesi etkin hale getirilmiş, bir donanma oluşturularak Süveyş ya da Mısır kaptanlığı adı verilen müstakil bir

¹⁰⁵Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s.397-398.

¹⁰⁶Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.III, s.1514.

¹⁰⁷Mutlu, *Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun*, s.18.

¹⁰⁸Mehmet Güngördü, *Bolu ve Tersâne-i Amire*, (Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Bolu 2019, s.49-50.

¹⁰⁹Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s.405.

kaptanlık oluşturulmuştur.¹¹⁰ Süveyş Tersanesinde yapılan gemilerin malzemeleri genellikle Anadolu ve İstanbul'dan gönderilmiştir.¹¹¹

Kanuni Sultan Süleyman'ın Macaristan'ı fethetmesi sonrası Rusçuk denilen bölgede ihtiyaç olması halinde donanmaya yardımcı bir ikmal bölgesi oluşturma amacıyla bir tersane kurulmuştur. Bu tersane donanma gemilerinin inşası ve tamiri için İstanbul'da bulunan tersanenin yardımcı bir üssü gibi de kullanılmıştır. Ayrıca Rusçuk tersanesinde Tuna Nehri'nde kullanılmak üzere ince yapılı gemilerde inşa edilmiştir.¹¹²

III. Selim dönemiyle Osmanlı Devleti'nde donanmada modernleşme çalışmaları hızlanmış ve asıl ana amaç modern tekniklerle gemi inşa edilmesi olmuştur. Aslında III. Selim öncesi 1784 yılında Fransa'dan bir adet uzman mimar ve dört adet yardımcısı modern tarzda kalyon inşasına başlamışlardır. 1784 yılında Jean Jacques Sebastian Le Roy uzman olarak gelirken, 1787 yılında da Du Rest İstanbul'a gelmiştir. Osmanlı donanmasında 1784-1788 yılları arasında üretilen gemi sayısı 112 adettir. Gerek Tersâne-i Âmire de gerekse diğer gemi inşa tezgâhlarında Fransız tarzı gemi inşası ön plana çıkmıştır.1796 yılında Le Brun'un kardeşi Polid Brun'da İstanbul'a gelmiştir. Brun'un İstanbul'da bulunduğu süre boyunca inşa edilen tüm korvet, firkateyn ve kalyonlar onun verdiği ölçülere göre üretilmiştir. Brun İstanbul'da kaldığı 1793-1799 yılları arasında Osmanlı donanmasına 9 kalyon, 8 firkateyn ve 6 korvet kazandırmıştır. 1798 yılında Fransa'nın Mısır'a saldırması sonrası Osmanlı donanmasına hizmet eden bu kişiler ülkeden ayrılmak istemişlerdir. Bazılarının geri döndükleri bu dönemde İsveçli gemi inşa mühendisleri istihdam edilmiştir. Ancak Fransız mühendisler kadar başarılı olamamışlardır.¹¹³

Osmanlı Devleti'nin eğitim alanında Avrupa'dan geri kalması, donanmada da etkisini göstermiştir. XVIII.- XIX. yüzyıllarda donanmada istihdam edilecek liyakatli personel sayısının yeterli olmamasından Tersâne-i Âmire'de gemilerin bakım ve

¹¹⁰Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s.400.

¹¹¹Cezar, *Muassal Osmanlı Tarihi*, C.III, s.1514.

¹¹²Aydın, *Teknolojik Dönüşüm*, s.20.

¹¹³Saim Aytımurer, *Osmanlı Donanmasında Mesûdiye Kalyonu(1799-1861)*, (Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Bandırma 2022, s. 10-11.

onarımının gerçekleştirilebilmesi için ilk havuz III. Selim döneminde İsveçli mühendis A. E. Rhode önderliğinde yapılmıştır. Bu havuzun inşasında toplam 1.617 kese akçe ve 467 kuruş yani 808.967 kuruş akçenin kullanıldığı araştırmacılar tarafından belirtilmektedir. İlerleyen dönemlerde bu havuzun ihtiyacı karşılayamaması üzerine II. Mahmud döneminde Kaptan-ı Derya Nasuhzâde Ali Paşa'nın emriyle bir heyet oluşturularak yeni bir havuz inşasına başlanmıştır. İsveçli mühendis ile birlikte çalışmış olan Mimar Manol, taşçı, duvarcı ve marangoz gibi uzmanlar yeni havuz inşasında görev almıştır. Bu heyette ayrıca dönemin Mimarbaşı Mehmed Rasim de yer almıştır. Günümüzde hâlâ kullanılmaya devam edilen bu havuz 1821-1825 yılları arasında tamamlanmıştır.¹¹⁴ Bu iki havuz haricinde 1857-1870 yılları arasında üçüncü bir havuz daha inşa edilmiştir. Bu süreçte Aynalıkavak alanında modern taş bir rampa ile İngilizler tarafından Sarayburnu'nda Yalıköşkü civarında bir dökümhane ve makine üretim tesisi kurulmuştur.¹¹⁵ İnşa edilmiş olan bu üç havuz boyut ve ölçü bakımından dünya genelinde gemi inşasında kullanılan diğer havuzlarla aynı durumdadır.¹¹⁶

Dünya tarihinde ticaret ve savaş gemileri sınıflandırılırken yapımında kullanılan malzeme ve hareket kabiliyeti etkili olmuştur. Tarih boyunca gemi inşasında en önemli malzeme “ahşap” olmuştur. Ancak Avrupa’da Sanayi Devrimi ile birlikte ahşabın yanında demir, çelik ve metal türleri de önem kazanmaya başlamıştır. XIX. yüzyılın başlarında önce buharlı ardından da zırhlı gemiler yayılmaya başlayınca ana gövdede ahşap kullanımı azalmıştır. Ticaret ve savaş gemilerinin ilk hâli kürek eşliğinde başlamıştır. Osmanlı donanmasında da XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar kürekli çektiri ya da kadirga tipi gemiler yer almıştır. Kürekli gemiler belirli ebatları olan yelkenlerle desteklenmişlerdir. XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren büyük yelkenli gemiler denizlerdeki yerini almaya başlayınca kürek ikinci planda kalmaya başlamıştır. Yelkenli gemilerin ömrü ise

¹¹⁴Ali Karahan, “Osmanlı Denizcilik Teknolojisinin Modernizasyonuna Yönelik Atılan Bir Adım: II. Mahmud Döneminde Tersâne-i Âmire’de “Havzı Cedid” İnşası”, *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.VII, S.1 (2022), s.151; Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014, s.112-120.

¹¹⁵Batmaz, *Osmanlı Donanması*, s.127.

¹¹⁶Erdoğan Oran, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, (Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi), Ankara 2012, s.74.

XIX. yüzyılın başında buhar teknolojisinin geliştirilmesiyle bitmeye yaklaşmıştır. Buhar gücü ile hareket eden gemilerin hareketleri ilk başta yandan çark ile olurken, 1840 yılından itibaren gemilere pervane monte edilmesiyle yeni bir dönem başlamıştır. Böylelikle okyanuslarda daha hızlı ve güvenli bir şekilde hareket edilmesi sağlanmıştır.¹¹⁷

Osmanlı Devleti'nde buharlı gemiye geçiş adımları ilk kez II. Mahmud zamanında atılmıştır. Bu dönemde 1828 yılında İngiltere'den ilk olarak "Swift" adlı buharlı gemi bir yıl sonra da "Hilton Joliffe" isimli ikinci bir buharlı gemi alınmıştır. Bu iki gemi alımı sonrası 1837 yılında bu kez devlet Amerikalı Mimar Rhodes öncülüğünde ilk buharlı vapurunu inşa etmiştir. Bu vapura hayırlı eser anlamına gelen "Eser-i Hayr" ismi verilmiştir. Bu tarihten sonra Osmanlı Devleti artık bir yandan kendi buharlı gemilerini üretirken bir yandan da Avrupa ve Amerika'dan buharlı gemi siparişi vermiştir. Bu anlayış 1914 yılına kadar devam etmiştir.¹¹⁸

1848 yılına gelindiğinde Osmanlı donanmasında bulunan tüm gemiler tamir edilmiştir. Ayrıca donanmanın gelişmesi için tophane fabrikası içinde bir demir dökümhane, bir bakırhâne, bir hadde tezgâhı ile birlikte bir de kazanhâne kurulmuştur. Demirhane için 1850 yılında bir çekiç makinesi alınmıştır. 1854 yılında da Zeytinburnu Demir fabrikasına tersane havuzu için makine siparişi verilmiştir. Bu havuzdaki tersanenin suyu katırlar ile çekilmektedir. Bu durumu gören Abdülmecid makinenin sipariş edilmesi emrini bizzat vermiştir.¹¹⁹

Abdülaziz döneminde zırhlı gemilerin inşasına ağırlık verilmiştir. Bu durum demir ihtiyacında artışa sebep olmuştur. Daha önce yurt dışından sipariş edilen demir yurt içinden temin edilmeye başlanmıştır. 1868 yılından itibaren de çelik halat uygulamasına geçilmiştir. Çelik temini içinde İngiltere ön plana çıkmıştır. 1873 yılında da tersane tezgâhlarında deniz mayını yapılmaya başlanmıştır.¹²⁰ Abdülaziz döneminde Osmanlı donanması önemli ölçüde büyüme ve gelişme göstermiştir. Bu

¹¹⁷Öreñç, *Deniz Harp Sanayii*, s. 121-122.

¹¹⁸Onur Çapar, Levent Düzgü, "Buharlı Gemi Çağında Osmanlı Gemi İsimleri Üzerinden Gelenekten Moderniteye Geçişini Okumak", *Karadeniz Araştırmaları*, C. XIX, S. 76(2022), s.1059.

¹¹⁹Öreñç, *Deniz Harp Sanayii*, s. 140.

¹²⁰Öreñç, *Deniz Harp Sanayii*, s. 144.

dönemde hem yerli tersanelerde üretilmiş hem de yurt dışından satın alınmış büyük ve küçük toplam 106 gemiye ulaşılmıştır. Bu filoda 30 zırhlı ve 76 ahşap gemi bulunmaktadır. Zırhlılarda 10.902, ahşap gemilerde ise 15.188 personel görev yapmıştır.¹²¹

Sultan II. Abdülhamid döneminde Bahriye Mektebi'nde değişikliğe gidilerek eğitim süresi uzatılmıştır. Tersanede imalat işlerinde vasıflı eleman yetiştirme amacıyla tabur ve alaylar kurulmuştur. Bu dönem Alman deniz subayları Henry Woods, Hobart, Starke, Klaus von Hofe bahriye de hizmete alınmıştır. Bu Alman subayların haricinde Amerikalı Amiral Ransford D. Bucknam ve Kaptan Ledbetter'den de yararlanılmıştır. II. Abdülhamid döneminde dünyada ilk kez icat edilmiş olan denizaltılara Osmanlı Devleti de sahip olmuştur. Bu denizaltılara Abdülhamid ve Abdülmecid adları verilmiştir. Gemilerin parası padişah II. Abdülhamid tarafından ödenmiştir. Ancak gemilerden yeterince istifade edilememiştir. 1899 yılına gelindiğinde Osmanlı donanması 131 adet gemiye sahip olarak dünyada dokuzuncu sırada yer almıştır. II. Meşrutiyet Dönemi'yle birlikte donanmanın sıfırdan oluşturulması için harekete geçilerek devletin ihtiyaçlarını karşılayacak modern bir yapı için harekete geçilmiştir.¹²²

1.3. Osmanlı Donanmasında Kullanılan Gemi Türleri

Osmanlı donanmasında farklı çeşitte gemi türleri kullanılmıştır. Bu gemiler yelkenli ve kürekli olarak ikiye ayrılmıştır. Aşağıda donanma içerisindeki bazı gemi türleri hakkında bilgiler verilmiştir.

Yelkenli gemi türlerinin en büyüğü ağır ve yüksek yapıdaki kalyondur. Kalyon terimi ilk kez Venedik kaynaklarında XV. yüzyılda geçmektedir. Osmanlı donanmasının Kırım ve Navarin savaşlarında en büyük gücünü oluşturmuş olan

¹²¹Mehmet Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), İstanbul 2015, s. 97.

¹²²Örenç, *Deniz Harp Sanayii*, s. 147-153.

kalyonların savaş durumuna göre personel sayısı 700-1400 arasındadır. Her bir güvertesinde toplar bulunmakta ve top sayısı 68-126 arasında değişmektedir.¹²³

Kalyonlardan küçük yelkenli savaş gemisi olan firkateyn XVIII. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkmıştır. Genellikle Avrupalı devletler tarafından kullanılan bu gemilerin iki önemli görevi vardır. Bu görevler seyir halinde ana donanmanın etrafında dolanarak gözetleme ve keşiftir. Düşmanla ilk karşılaşan genellikle firkateyn gemileri olmuştur. Osmanlı Devleti'nde 1840'lı yıllarda inşa edilen vapurların ilham kaynağını "firkateyn gemisi" oluşturmaktadır. Osmanlı firkateyn gemilerini inşa ederken gürgen ağacını tercih etmiştir. Bu gemiler içerisinde sayıları 32 ile 50 arasında değişen toplar bulunmaktadır. Ayrıca savaş zamanında firkateyn mürettebat sayısı 80 ile 100 arasında değişmiştir. Bu gemiler adalar arasında dolaşma ve sahil güvenliğini sağlama amacıyla sık sık İstanbul'dan Akdeniz ve Karadeniz taraflarına görevlendirilmiştir.¹²⁴

Osmanlı donanmasında kalyon ve firkateyn gemisinden daha küçük üç direkli yelkenli savaş gemisine korvet adı verilmiştir. Diğer savaş gemilerine göre küçük ve hafif olması gemiye hız avantajı kazandırmaktadır. Savaş zamanları dışında güvenlik amaçlı Akdeniz, Karadeniz, Selanik ve Preveze sahillerinde görevlendirilmiştir.¹²⁵ XIX. yüzyıl başlarında Osmanlı donanmasında yer alan bir korvet içerisinde mürettebat sayısı 174 kişidir. Taşralardan altı ay gönüllü olarak katılan kişiler bulunmaktadır. Ancak bu sayıya gönüllüler dâhil edilmemiştir.¹²⁶

Yelkenli gemilerin iki direkli olanına Osmanlı donanmasında "brik" adı verilmiştir. Avrupa'da 1600'lü yılların sonuna doğru ortaya çıkan brik türü Osmanlı donanmasında ilk defa 1800'lü yılların ilk çeyreğinde görülmüştür. Yelkenli gemiler küçük olmasından dolayı daha çok Akdeniz adalarında güvenliği sağlamak amacıyla kullanılmıştır.¹²⁷

¹²³Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği(1825-1855)*,(Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), Ankara 2012, s. 47.

¹²⁴Düzcü, *Osmanlı Denizciliği(1825-1855)* , s. 48-49; Güngördü, *Bolu ve Tersâne-i Amire*, s.65.

¹²⁵Düzcü, *Osmanlı Denizciliği(1825-1855)* , s. 49.

¹²⁶Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s. 468.

¹²⁷Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s. 466; Düzcü, *Osmanlı Denizciliği(1825-1855)* , s. 49.

“Burton ya da Burtun” adı verilen yelkenli gemi türü XVII. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı donanmasında kullanılmaya başlanmıştır. Burtonlar sefer sırasında asker ve erzak taşımacılığında kullanılmıştır.¹²⁸ Donanma içerisindeki ateş gemisi savaş zamanında düşman donanmasını yakmak için kullanılmıştır. Bu gemi düşman üzerine içerisinde patlayıcı madde ile gönderilerek karşı tarafı yok etme amacıyla kullanılmıştır. Bu gemideki kişiler gemiyi ateşe verdikten sonra gemi arkasına bağlı olan kayığa atlayarak geri çekilme uygulamışlardır.¹²⁹ Yelkenli gemi türlerinin diğer çeşitleri ise Barça, Şalope, Uskuna, Şehtiye ve Ağribar şeklindedir.

Kürekli gemi sınıfı içerisinde yer alan,yabancı donanmalarda gali ya da galer de denilen kadırgalar kalyonların gelişmeye başladığı XVIII. yüzyılın başlarına kadar önemini korumuştur. III. Ahmet zamanından itibaren sayıları azaltılmaya başlanan kadırgaların ömrü I. Abdülhamid döneminde sona ermiştir. Bir kadırgada yirmi beş oturak ve kırk dokuz kürek vardır. Her küreği dörder beşer kürekçi çekmektedir.¹³⁰

Kürekli gemi sınıfı içerisinde yer alan bir diğer gemi de baştarde olmuştur. Orta ve yarım diye iki sınıf olarak gösterilen baştarde yirmi altı ile otuz altı oturak arası çift kürekten oluşmaktadır. Her küreğini beş ila yedi kürekçi çekmektedir. Gemi içerisinde bulunan topların üç tanesi baş kısmında yer alırken yan taraflarına dört ya da beş adet top yerleştirilmiştir.¹³¹

İki katlı savaş gemisi şeklinde inşa edilen ve XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı donanmasında kullanılmaya başlanan Mavna da kürekli gemi sınıfında yer almaktadır. Gemi içerisinde toplam 24 adet top bulunmaktadır. Gemideki mürettebat sayısı ise ortalama 600 kişiden oluşmaktadır. Kürekli sınıf içerisinde yer alan firkate de diğer gemilere göre daha hızlı hareket etmesinden dolayı nehirlerde de kullanılmıştır. Süratleri sayesinde haber getirip götürmede de kullanılmışlardır. Savaş zamanlarında mürettebat sayısı 80 ila 100 arasında değişmektedir.¹³² Kürekli gemi sınıfı içerisinde yer alan diğer gemilerden olan pergende ve kalite(kalyata)

¹²⁸ Güngördü, *Bolu ve Tersâne-i Amire*, s. 68.

¹²⁹ Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s. 466.

¹³⁰ Mutlu, *Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun*, s.25.

¹³¹ Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s. 463.

¹³² Mutlu, *Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun*, s.26.

düşman kovalamakla görevlidirler. Bu sebeple iki geminin de baş taraflarında toplar bulunmaktadır.¹³³



¹³³ Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s. 460.

İKİNCİ BÖLÜM

İCLALİYE KORVETİ HÜMAYUNU

2.1. Osmanlı-Mısır İlişkileri Çerçevesinde Korvetin İnşası ve Satın Alımı

2.1.1. Osmanlı-Mısır İlişkilerine Bir Bakış

Sultan Abdülaziz'in saltanatının ilk iki yılında Mısır valisi olarak Said Paşa görev yapmıştır.¹³⁴ Said Paşa'nın 18 Ocak 1863 tarihinde vefat etmesiyle İsmail Paşa¹³⁵ Mısır'ın yeni valisi olarak tayin edilmiştir.¹³⁶ Valilik fermanı eline ulaşan İsmail Paşa hem teşekkür etmek hem de Sultan Abdülaziz'e bağlılığını bildirmek için İstanbul'a gelmiştir. Sultan Abdülaziz ile görüşen yeni vali o dönemde yönetimde sözü geçen Ali ve Fuad Paşalar ile görüşmeyi de ihmal etmemiştir.¹³⁷ İsmail Paşa görüşmeler sırasında Feyz-i Cihad Vapurunu Padişah Abdülaziz'e hediye ederek kendisini Mısır'a davet etmiştir.¹³⁸

Görüşmeler sonrası Mısır'a dönen İsmail Paşa Mısır'ı bir Avrupa ülkesi standartlarına çıkarmak için çalışmalara başlamıştır. İsmail Paşa'nın bu çalışmalarında Viyana, Paris gibi önemli Avrupa şehirlerinde yaşaması etkili olmuştur. Reform fikirlerini hayata geçirmek için Avrupa'nın önemli devletlerinin dikkatinin çekilmesi ve Osmanlı Devleti'nden ayrılarak bağımsız bir ülke olmak gerektiğinin farkında olan İsmail Paşa, valiliğinin ilk yıllarından itibaren bu düşüncesine göre hareket etmeye çalışmıştır. Bu çalışmaları neticesinde İsmail Paşa

¹³⁴Cevdet Paşa, *Tezâkir*, C. II, (Yay. Haz. Cavid Baysun), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1960, s. 257.

¹³⁵İsmail Paşa 31 Aralık 1830 tarihinde Kahire'de doğmuştur. Babası İbrâhim Paşa'dır. İlk eğitimini Mısır'da alan İsmail Paşa 1846 yılında Paris'e gönderilmiştir. Paris'teki iki yıllık eğitiminin ardından 1848 yılında tekrar Mısır'a dönmüştür. Mısır'a döndükten sonra devlet kademesine giren İsmail Paşa Avrupa'nın önemli şehirlerine ve İstanbul'a siyasi işleri yürütmek için görevlendirilmiştir. 18 Ocak 1863 tarihinde amcası Said Paşa'nın ölümüyle Mısır'ın yeni valisi olmuştur. Valiliği boyunca Mısır'ı Osmanlı hâkimiyetinden kurtarmak, hiç olmazsa geniş haklara sahip bir eyalet haline getirmek için mücadele etmiştir. 26 Haziran 1879 tarihine kadar Mısır valiliği yürüten İsmail Paşa bu tarihte Sultan Abdülhamid tarafından Mısır valiliğinden azledilmiştir. Azlinde sonra Mısır'da durması istenmeyen İsmail Paşa önce Napoli'ye gitmiş, daha sonrada İstanbul'a gelerek Emîrgân'da bulunan bir köşke yerleşmiştir. İstanbul'da yaşarken 2 Mart 1895 tarihinde de vefat etmiş, cenazesi Mısır'a götürülerek defnedilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. Atilla Çetin, "İsmâil Paşa, Hidiv", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XXIII, İstanbul 2001, s. 117-119.

¹³⁶Kızıltoprak, *Mühimme-i Mısır Defteri*, s. 181.

¹³⁷Sofu, *Mısır(1839-1882)*, s. 128-129.

¹³⁸Cevdet Paşa, *Tezâkir*, C. II, s. 263.

Mehmet Ali Paşa'dan sonraki ikinci büyük reformist olarak Mısır tarihine geçmiştir.¹³⁹ Bu dönemde Mısır valiliğine atanmış olan her Kavalalı hanedanına mensup yönetici Mısır'ı bağımsız bir şekilde yönetme düşüncesinde olmuştur. Mısır halkı da bu düşünce yapısıyla yönetilmiş, Osmanlı sultanını hayatlarında hiç görmeyen bu halk devletin valisini hükümdar saymıştır. Ayrıca o bölgede büyük bir Arap İmparatorluğu kurma hayali de günden güne artarak devam etmiştir. Bu tehlike oluşturabilecek durumun önüne geçmek için Sultan Abdülaziz Âli Paşa'nın teşvikleri üzerine Mısır seyahatine çıkmaya karar vermiştir.¹⁴⁰

Padişah Abdülaziz'in 1863 yılının Nisan ayında başlayan Mısır seyahati bir ay kadar sürmüştür. Abdülaziz'in Mısır seyahati sırasında yanında oğlu Yusuf İzzeddin, yeğenleri veliaht Şehzade Murat, Abdülhamid ve Mehmet Reşat da yer almışlardır.¹⁴¹ İsmail Paşa hükümdarı Mısır'a ayak bastığı ilk gün büyük bir törenle karşılanmış, Mısır'da kaldığı süre boyunca yanından bir an olsun ayrılmayarak Abdülaziz'e sadakat ve itaatini sürekli göstermiştir. İsmail Paşa bu şekilde davranarak Osmanlı-Mısır ilişkilerinde sıkı bir birliktelik sağlamayı hedeflemiştir. Mısır valisi seyahat sırasındaki davranışlarına ek olarak 1864-65 yıllarında Hicaz'da 1866 yılında da Eflak ve Boğdan'da çıkan isyanlara askeri destek göndererek Sultan Abdülaziz ve Bâbüâli'nin takdirini kazanmıştır.¹⁴² Yavuz Sultan Selim'in fethinden beri hiçbir Osmanlı sultanının uğramadığı Mısır'a giden Abdülaziz gerçekleştirdiği bu seyahat ile Mısır'ın gerçek sahibinin Osmanlıları olduğunu hem valisine hem de Mısır halkına bir anlamda göstermiş olmuştur. Yukarı kısımda ele alınan valinin tutumu merkeze olan bağlılığını göstermesine rağmen İsmail Paşa bağımsız bir Mısır hedefinden vazgeçmemiş, bu hedefine ulaşmak için her yolu denemiştir. İsmail Paşa ilk olarak tıpkı kendisinden önceki Mısır valisi Abbas Paşa gibi veraset sisteminde bir değişiklik talep etmeyi valiliğinin ilk yıllarından beri düşünmüştür. Özellikle Abdülaziz'in Mısır seyahati sırasında yanından bir an olsun ayrılmaması ve devlete karşı çıkan isyanlara askeri kuvvet göndermesindeki asıl amaç İstanbul'un güvenliğini

¹³⁹Sofu, *Mısır(1839-1882)*, s. 129.

¹⁴⁰Ali Kemâlî Aksüt, *Sultan Aziz'in Mısır ve Avrupa Seyahati*, Ahmet Sait Oğlu Kitabevi, İstanbul 1944, s. 3-4.

¹⁴¹Aksüt, *Mısır Seyahati*, s. 9.

¹⁴²Özge Özkoç, *Mısır'ın Uzun 19. Yüzyılı(Modernleşme, Merkezileşme ve Özerklik)*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul 2015, s. 129-130.

kazanarak veraset sistemi değişikliğine zemin hazırlamaktır. İsmail Paşa kafasındaki yeni veraset sistemini babadan oğula geçecek şekilde tasarlamıştır. Bu sistemi hayata geçirmek için devlet adamlarına rüşvet ve bolca hediyeler vermiştir.¹⁴³ Aslında bu dönem veraset sisteminde değişiklik yapmayı düşünen tek kişi Mısır valisi İsmail Paşa değildir. Sultan Abdülaziz’de Osmanlı Devleti’nin veraset sisteminde aynı değişikliği yapmayı düşünmektedir. Abdülaziz böyle bir değişiklikte oğlu Yusuf İzzeddin’i veliaht şehzade konumuna getirerek yeğenleri Murat ve Abdülhamid’i devre dışı bırakmayı amaçlamaktadır.¹⁴⁴

Nitekim İsmail Paşa hedeflerine ulaşarak 27 Mayıs 1866 tarihinde Mısır yönetici atamasında 1841 yılından beri uygulanan veraset sistemini değiştirterek en büyük erkek evladını Mısır’ın veliaht valisi haline getirmiştir. 1866 yılında gönderilen bu belge Evlâdiyet Fermanı olarak anılmaktadır. Bu fermanla yapılan değişikliğin Mısır idaresine katkı sağlayacağı, halkının da refah ve gelişimini yükselteceği ifade edilmiştir. Bu yeni düzenleme ile vali olan kişinin görevinin sona ermesi durumunda valilik en büyük çocuğa yoksa en büyük erkek kardeşe, oda yoksa büyük kardeşin oğulları arasından en büyüğüne teslim edileceği belirtilmiştir. Fermanla ayrıca İsmail Paşa’nın sadakati karşılığında Sevâkin ve Masavva bölgelerinin Mısır’a bağlanması, asker sayısının otuz bine çıkarılması ve Mısır’ın her yıl ödediği verginin de seksen bin keseden yüz elli bin keseye çıkarılması maddeleri de yer almıştır.¹⁴⁵ 1866 Fermanı sonrası Sadrazam Fuad Paşa tarafından, İsmail Paşa onuruna Kanlıca’da bulunan bir yalıda önemli devlet adamlarına, İngiltere ve Fransa elçilerine büyük bir ziyafet verilmiştir.¹⁴⁶

İsmail Paşa 1866 yılında gerçekteşen veraset değişikliği ile kardeşi Mustafa Fâzıl Paşa¹⁴⁷ ve amcası Halim Paşa’yı devre dışı bırakarak oğlu Tevfik’i vali veliahtı

¹⁴³Ahmed Lûtfi Efendi, *Vak’a-nüvis Ahmed Lûtfi Efendi Tarihi*, C. XI, (Yay. Haz. Münir Aktepe), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989, s. 26; Özköç, *Mısır’ın Uzun 19. Yüzyılı*, s. 130.

¹⁴⁴François Georęeon, *Sultan Abdülhamid*, (Çev. Ali Bertay), İletişim Yayınları, İstanbul 2018, s. 29.

¹⁴⁵Kızıltoprak, *Mühimme-i Mısır Değterisi*, s. 212-214.

¹⁴⁶Ahmed Lûtfi Efendi, *Lûtfi Efendi Tarihi* C. XI, s. 27.

¹⁴⁷Mustafa Fâzıl Paşa 20 Şubat 1830 tarihinde Kahire’de doğmuştur. Babası İbrahim Paşa’dır. Mısır’da özel eğitimlerle yetiştirilen Mustafa Fâzıl Paşa 1845 yılında İstanbul’a gitmiştir. Çeşitli devlet hizmetlerinde yer aldıktan sonra Said Paşa’nın valiliği sırasında tekrar Mısır’a dönerek 1857 yılında Mâliye Nazırı olarak görev yapmaya başlamıştır. Said Paşa öldükten sonra İsmail Paşa’nın

konumuna getirmiştir. Bu değişiklikten en çok etkilenecek kişi Mustafa Fâzıl Paşa olmuştur. Hakkı elinden alınan Mustafa Fâzıl Paşa artık Sultan Abdülaziz ve Bâbiâli'ye karşı cephe almaya başlayacaktır. Bu tutumu sonrası İsmail Paşa'nın da gayretleriyle gözden düşen Mustafa Fâzıl Paşa Avrupa'ya sürgün edilecektir.¹⁴⁸

Mustafa Fâzıl Paşa Avrupa'ya sürgün edildikten sonra hem Abdülaziz'e hem de Bâbiâli'ye karşı muhalif hareketlere başlamıştır. Paşa bu muhalif hareketleri sırasında Ali Suâvi, Namık Kemal ve Ziya Paşa gibi kişilerle birlikte hareket etmiştir.¹⁴⁹ Bâbiâli ise Mustafa Fâzıl Paşa'yı zaman zaman İsmail Paşa'ya karşı bir tehdit olarak kullanmıştır. Özellikle 1868 yılında İsmail Paşa'nın azledilerek yerine Mustafa Fâzıl Paşa'nın geçirilmesi ciddi şekilde düşünülmüştür.¹⁵⁰

İsmail Paşa 1866 yılında Mısır'da valilik sistemini değiştirdikten sonra bu kez kendisini devletin diğer valilerinden ayıran bir unvan verilmesini talep etmiştir. Bu isteğini İstanbul'da bulunan adamı Hasan Paşa aracılığıyla bildiren İsmail Paşa kendisine “*Aziz-i Mısır*” unvanının verilmesini talep edecektir. Ancak Paşanın bu talebi Bâbiâli tarafından karşılık bulmamış ve reddedilmiştir.¹⁵¹ Bâbiâli, İsmail Paşa'nın bu teklifini reddetmekte haklı sebeplere sahiptir. Her şeyden önce İsmail Paşa bu unvanı rastgele talep etmemiştir. Kur'an-ı Kerim'de “Aziz” ifadesiyle Yusuf

Mısır valisi olmasıyla Mısır valiliği için velayet konumuna gelmiştir. 1866 yılında veraset sisteminde yapılan değişiklik sonrası kendisinin velayetliğine son verilmiştir. Bu olay Mustafa Fâzıl Paşa'nın Sultan Abdülaziz ve Bâbiâli ile arasının açılmasına da sebep olmuştur. Bu saatten sonra Abdülaziz ve Bâbiâli aleyhine çalışmalarına başlayan Mustafa Fâzıl Paşa 1867 yılı içeri yönetime muhalif olan Jön Türkler'in lideri olarak anılmaya başlanmıştır. Kendisi bu sırada Paris'te bulunmaktadır. Kendisi gibi muhalif olan Ali Suâvi ve Nâmık Kemal gibi isimlerin Paris'e gelmesini sağlayarak bu kişilerle birlikte hareket etmeye başlamıştır. Ancak bu birliktelik kısa süre sonra Nâmık Kemal ve arkadaşlarının Sultan Abdülaziz'in Fransa gezisinden önce Paris'ten ayrılmasıyla yarıda kalmıştır. Mustafa Fâzıl Paşa'da ani bir karar alarak Sultan Abdülaziz'i karşılamaya karar vermiş, bu gezi sırasında da kendisinden af dileyerek İstanbul'a geri dönüş iznini almıştır. Ancak İstanbul'a geri dönmeyerek Nâmık Kemal ve arkadaşlarını bir kez daha toplamıştır. Mustafa Fâzıl Paşa kurulan Yeni Osmanlılar grubunun başkanlığını üstlenmiş, bu grup kendisine Mustafa Fâzıl Paşa'nın belirlediği ıslahat programlarını gerçekleştirmek ve anayasa taslağı oluşturmayı hedef edinmişlerdir. 1867 yılının Eylül ayında İstanbul'a dönen Mustafa Fâzıl Paşa burada da Yeni Osmanlıların faaliyetlerini sürdürmüş, 8 Aralık 1875 tarihinde de vefat etmiştir. Geniş bilgi için *Ayr bk. Ş. Tufan Buzpınar, “Mustafa Fâzıl Paşa”, Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, C. XXXI, Ankara 2020, s. 300-301.*

¹⁴⁸ Ahmed Lûtfî Efendi, *Lûtfî Efendi Tarihi*, C. XI, s. 27.

¹⁴⁹ Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, (çev. Boğaç Babür Turna), Arkadaş Yayınları, Ankara 2018, s. 210.

¹⁵⁰ Hayrettin Pınar, *Tanzimat Döneminde İktidarın Sınırları Bâbiâli ve Hıdiv İsmail*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2012, s. 46.

¹⁵¹ Sofu, *Mısır(1839-1882)*, s. 139.

peygambere atıfta bulunmaktadır. Bu şekilde İsmail Paşa eski kadim Mısır tarihi ile Kavalalı hanedanı arasında tarihi bir bağ oluşturma niyetindedir. Ayrıca bu unvan ile Mısır ulusunun güçlü lideri olarak anılmayı amaçlamıştır. Ancak İsmail Paşa unvan isteğinde başarılı olamamıştır. Bu süreçte Mısır’da gerçekleştirmek istediği reformlar için para ihtiyacını karşılamak ve dış borçlanma iznini almak için Ermeni asıllı Nubar Paşa’yı İstanbul’a aracı olarak göndermiştir. Nubar Paşa, Bâbüâlî’yi yeni bir unvan verilmesi ve borçlanma iznini almayı başarmış ve bu konuları içeren bir ferman çıkarılmıştır. Ancak bu unvan İsmail Paşa’nın istediği gibi olmayacaktır. Kendisine “Aziz-i Mısır” unvanı verildiğinde padişahın isminden dolayı İsmail’in kulu olduğuna dair bir yorum ortaya çıkabileceği belirtilmiştir. Böyle bir durumun önüne geçmek içinde Mısır valilerine bundan sonra “*Hidiv*” unvanının verilmesi, Mısır vilayetine de “*Hidiviyet-i Mısır*” denilmesine karar verilmiştir.¹⁵²

Osmanlı Devleti tarafından gönderilen 8 Haziran 1867 tarihli fermanla ünvan meselesi haricinde Mısır’ın iç işlerinde ve maliyesinde düzenleme yapma hakkı da İsmail Paşa’ya verilmiştir. Ayrıca bu fermanla İsmail Paşa’ya yabancı devletlerle gümrük ve posta işleriyle ilgili antlaşmalar yapma yetkisi de verilmiştir.¹⁵³ İsmail Paşa 1867 yılındaki unvan isteğini tam olmasa da planlı bir şekilde gerçekleştirmiştir. Kendisine bir unvan verilmesini istediği tarihte Osmanlı Devleti Girit’te çıkan büyük bir isyan ile uğraşmaktadır. Bu isyanı destekleyen taraflar arasında İsmail Paşa da bulunmaktaydı. Girit isyanı sırasında asilere para, silah ve yiyecek yardımı yapan kişiler arasında İsmail Paşa da yer almaktaydı.¹⁵⁴ Diğer taraftan İsmail Paşa bu isyan sırasında devletine sadık olduğunu göstermek, Osmanlı’ya destek vermek için Girit’e askeri kuvvet göndermiştir. İsmail Paşa ikili bir tavır sergilemiştir.¹⁵⁵

Fuad Paşa İsmail Paşa’nın fermanı elde etmesinden kısa bir süre sonra devletin siyasi olarak zor bir durumda olduğu dönemde Mısır valisinin çaresizlikten faydalanarak 1867 fermanını elde ettiğini belirterek iki önemli noktanın altını

¹⁵²Özkoç, *Mısır’ın Uzun 19. Yüzyılı*, s. 133-135.

¹⁵³Ünal, *Mısır*, s. 124-125.

¹⁵⁴Süleyman Kâni İrtem, “*Osmanlı Devleti’nin Mısır Yemen Hicaz Meselesi*”, (Yay. Haz. Osman Selim Kocahanoğlu), Temel Yayınları, İstanbul 1999, s. 33; Mehmet Arif, *Başımıza Gelenler*, s. 404.

¹⁵⁵Ahmed Lûtfî Efendi, *Lûtfî Efendi Tarihi C. XI*, s. 27.

çizmiştir. İlk değindiği nokta İsmail Paşa'nın elde ettiği hidivlik teriminin özel bir durumu olmadığı, yalnızca bir ünvanı ibaret olduğudur. İkincisi ise İsmail Paşa'nın statüsünde hiçbir değişiklik olmadığıdır. Yani Fuad Paşa'ya göre Mısır valisinin diğer Osmanlı valilerinden hiçbir farkı yoktur. Ancak İsmail Paşa için durum farklıdır. Vali hayalini kurduğu bağımsız Mısır hedefine ulaşmak için bu fermanı önemli bir aşama olarak görmektedir. Kendisini Mısır işlerinde neredeyse bağımsız bir konuma yükselten fermanın sağladığı özerkliği sonuna kadar kullanma niyetindedir.¹⁵⁶

İsmail Paşa 1867 yılında hidivlik fermanını elde ettikten sonra bağımsız bir hükümdar gibi hareket etmeye başlamıştır. 19 Haziran 1867 tarihinde III. Napoleon'un davetlisi olarak Fransa'ya Milletlerarası Paris Fuarı'nı ziyaret etmek için giden İsmail Paşa fuara Sultan Abdülaziz'in de geleceğini öğrendikten sonra sırf bağılı olduğu hükümdarı karşılamamak, ondan bağımsız bir hükümdar olduğunu göstermek için Abdülaziz gelmeden Paris'ten ayrılmayı düşünmüştür. Ancak Sultan Abdülaziz İsmail Paşa'nın bu tavrını önceden tahmin etmiş olacaktır ki bir telgraf çektilerak İsmail Paşa'nın Fransa'da kalmasını istemiştir.¹⁵⁷ İsmail Paşa'nın bir başka bağımsız hareketi Mısır'da karma mahkemelerin oluşturulması ile ilgilidir. 1867 hidivlik fermanının yetkilerini öne süren İsmail Paşa, Nubar Paşa'ya hukukî konular üzerine bir rapor hazırlatarak karma mahkemelerin kurulmasının önünü açmıştır. İsmail Paşa konu ile bizzat ilgilenmesini istediği Nubar Paşa'yı 1867 yılının Ağustos ayında Avrupa devletleri ile görüşmeler yapması için görevlendirmiştir. Karma mahkemelerin kurulması ile birlikte Osmanlı kapitülasyonları gereği on yedi konsolos tarafından yürütülen kaza işleri artık yeni kurulacak karma mahkemelere bırakılmıştır. Bu karma mahkemeler dört yabancı üç yerli olmak üzere toplam yedi kişiden oluşacak ve alınan kararlar "hidiv" adına verilecektir. Böylece Avrupa devletleri İsmail Paşa'nın Mısır'daki hâkimiyetini onaylamış olacaktır.¹⁵⁸

Nubar Paşa, Avrupa'da yaptığı görüşmeler sonrasında Mısır'daki imtiyazlarını kaybetmekten korkan Fransa hariç diğer devletlerle anlaşmıştır.

¹⁵⁶Pınar, *Babîâli ve Hidiv İsmail*, s. 39.

¹⁵⁷Sofu, *Mısır(1839-1882)*, s. 141.

¹⁵⁸İrtem, *Mısır Yemen Hicaz Meselesi*, s. 34.

Avrupa'daki görüşmelerden sonra konuyu sırf görüşmüş olmak için de İstanbul'a gelmiştir. Osmanlı hükümeti ise kendisinden onay alınmadan hayata geçirilmesi plânlanan bu düzenlemenin devlet hukukuna uymayacağı, bir Müslümanın bir gayrimüslim tarafından yargılanmasının caiz olmadığını ifade etmiş ve bu mahkemelerin İslam şeriat hükümlerine uymadığı gerekçesiyle onay vermemiştir. Ancak diğer Avrupa devletleri tarafından desteklenen bu karar ne yazık ki 30 Temmuz 1872 tarihinde Osmanlı Devleti tarafından onaylanmak zorunda kalmıştır.¹⁵⁹

Osmanlı Devleti ile valisinin arasını açan asıl olay: İsmail Paşa'nın düzenlediği Süveyş Kanalı açılışı olmuştur. Yapımına Said Paşa zamanında başlanan kanal İsmail Paşa Döneminde açılmış, hidiv 1869 yılı içerisinde Avrupa'nın belli başlı başkentlerine giderek bağımsız bir hükümdar gibi kanalın açılış duyurusunu yaparak hükümdarları da kanalın açılış merasimine davet etmiştir.¹⁶⁰

Gerçekleşen bu durumlar paşanın bu tavırları Osmanlı hükümeti tarafından yakından takip edilmiştir. İsmail Paşa'nın bir hükümdar gibi görüşmeler yapması olumlu karşılanmamış, Paşa'ya haddini bildirmek amacıyla hükümet bir mektup göndermiştir. Bu mektupta İsmail Paşa'nın Avrupa hükümdarlarını kanal açılışına kendi adına davet etmekle hidivlik yetkilerini aştığı, Mısır'ın bir Osmanlı toprağı, kendisinin de devletin sıradan bir valisi olduğu böyle bir daveti yalnızca hükümdarın yapabileceğini bundan böyle Avrupa devletleriyle yapacağı görüşmelerde yanında bir Türk elçi bulundurması gerektiği sert bir dille belirtilmiştir. Ayrıca mektupta İsmail Paşa'ya hidivlik fermanına göre sadece iç işlerinde özerk olduğu, dış işlerde mevcut antlaşmaları değiştirmeye kalkmasının ya da yeni antlaşmalar yapmaya girişmesinin ferman hükümlerine aykırı olduğu, savaş gemileri inşa ettirme ya da satın alma niyetiyle halka ağır vergiler yükleyerek halkı devletten soğuttuğu da ifade edilmiştir. Mektubun sonunda da İsmail Paşa'ya kendisine verilen fermanlara uygun davranması ve gelen mektubu Arapçaya tercüme ettirerek İskenderiye'de bulunan tüm hükümet dairelerinin kapısına astırması emredilmiştir. İsmail Paşa bu mektuba

¹⁵⁹Sofu, *Mısır(1839-1882)*, s. 144-145.

¹⁶⁰İrtem, *Mısır Yemen Hicaz Meselesi*, s. 39.

uzun bir cevap kaleme alarak, cevap metninde kendisine verilen fermanların çizgisinden çıkmadığını belirten ifadelerle yer vermiştir. Ancak Bâbüâli aldığı cevaptan tatmin olmamış ve kendisine ikinci bir mektup göndermiştir. Bu mektupta da kendisine müsaade edilen asker sayısını aşmaması, daha önce Avrupa ve Amerika'dan sipariş ettiği iki yüz bin adet tüfekte inşa ettirdiği zırhlı gemilerden vazgeçmesi gerektiği, herhangi bir problem çıkacak olursa sorunun Osmanlı Devleti tarafından çözüleceği belirtilmiştir. Bu mektubu alan İsmail Paşa, Süveyş Kanalı açılış töreni yaklaştığı için meseleyi bir an önce sonlandırma çabasına düşerek, Abdülaziz'e sevgi ve hürmet dolu bir mektupla hediye olarak frank cinsinden para göndermiştir.¹⁶¹

Süveyş Kanalı'nın açılışı Osmanlı-Mısır ilişkilerinin gerginleştiği 1869 yılı içerisinde büyük bir gösterişle yapılmıştır. İsmail Paşa kanalın açılışı için Avrupa'nın dört bir tarafına davetnameler göndermiştir. Bu davet üzerine imparatorlar, krallar, kraliçeler, hanedan mensupları ve binlerce davetli Mısır'a gelerek açılışa katılmışlardır. Kanalın açılışı için büyük bir servet harcanmıştır.¹⁶² İsmail Paşa kanal açılışına katılan binlerce kişinin hepsini ağırlamıştır. Padişah Abdülaziz ise kanal açılışına İsmail Paşa'nın Avrupalı devlet adamlarını doğrudan davet etmesine sinirlenerek katılmamıştır.¹⁶³

Padişah Sultan Abdülaziz ve hükümet yetkilileri Hidiv İsmail Paşa'nın son hareketlerinden rahatsızlık duymaya başlamışlardır. Özellikle Süveyş Kanalı'nın açılışından önce ve açılış sırasında Osmanlı hükümetinin yok sayılması kabul edilemez bir durumdur. İsmail Paşa'ya bir ders verilmesi ve kendisinin sadece bir vali olduğunun hatırlatılmasının gerektiği İstanbul'da bulunan devlet adamları tarafından ciddi şekilde düşünüldüğü anlaşılmaktadır. Bunun için 1869 yılında bir ferman kaleme alınmıştır. Bu fermana göre daha önce İsmail Paşa'ya verilmiş olan borçlanma yetkisi kaldırılmıştır. Valinin yeni borçlanma yapması gerektiği durumda

¹⁶¹Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C. VII, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2003, s. 44-45; Sevda Özkaya, *Süveyş Kanalı(XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Bir Rekabet Unsuru)*, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2015, s. 44-48.

¹⁶²Ahmed Lûtfî Efendi, *Vak'a-nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*, C. XII, (Yay. Haz. Münir Aktepe), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989, s. 50-51; İrtem, *Mısır Yemen Hicaz Meselesi*, s. 39.

¹⁶³İrtem, *Mısır Yemen Hicaz Meselesi*, s. 42.

Bâbüâli'ye başvurması şartı getirilmiştir. Ayrıca bütün vergilerin Padişah Abdülaziz adına konulması ve toplanması, ihtiyaç olmadıkça vergi artırma talebinin Bâbüâli tarafından kabul edilmemesi, asker sayısının otuz bin kişiden fazla olmamasına ve elinde bulunan iki yüz bin tüfeği de derhal teslim etmesine fermanla açık bir şekilde yer verilmiştir.¹⁶⁴

Bu ferman sonrası Abdülaziz'e itaatini göstermek isteyen İsmail Paşa İstanbul'a bir seyahat gerçekleştirmiştir. Ayrıca İsmail Paşa kendisine gönderilen mektupta bahsi geçen yabancı devletlere sipariş ettiği zırhlı gemilerin Osmanlı Devleti'ne teslim edilmesi konusuna da boyun eğmek zorunda kalmıştır. İsmail Paşa 1867 yılında La Seyne'de bulunan Forges et Chantiers de la Mediterranee Şirketine bir firkateyn ve iki korvet olmak üzere üç parça açık deniz zırhlısı; Bordeaux'daki Chantiers de la Gironde Şirketine iki parça sahil muhafaza monitörü ve Trieste'deki Stabilimento Tecnico Şirketine de bir parça korvet siparişi vermiştir. Bu siparişlerin İsmail Paşa'ya teslim edildiği bir durumda Mısır altı parça zırhlıya sahip olarak yedi parça zırhlıya sahip olan Osmanlı Devleti ile neredeyse denk bir güce ulaşmış olacaktır. Ancak İsmail Paşa 1869 yılında inşası bitmek üzere olan bu gemileri Osmanlı Devleti'ne teslim etmeyi, Sultan Abdülaziz'de bu gemilerin taksitlerinin Mısır'ın yıllık vergisinden ödenmesini kabul ederek böyle bir olasılığı ortadan kaldırmıştır.¹⁶⁵

Abdülaziz zaten bu gemilerin tesliminden önce zırhlıların donanma için önemini anlayarak Avrupa'da gemi inşa eden şirketlerle anlaşarak zırhlı gemi alımı için antlaşmalar yapmıştır. İngiltere'den sipariş edilen Osmaniye, Mahmudiye, Aziziye ve Orhaniye Osmanlı Devleti'nin ilk zırhlı gemileridir. İngiltere haricinde Fransa'dan da zırhlı gemi siparişi verilmiştir. Bu gemiler haricinde Mısır hidivi İsmail Paşa'dan alınan Asar-ı Tevfik, Asar-ı Şevket, ve Necm-i Şevket Fransa'da inşa edilen gemilerdir.¹⁶⁶ Bu gemiler haricinde Avusturya'nın Trieste şehrinde bulunan Stabilimento Tecnico Triestino firmasında yapılan İclaliye korveti de Mısır

¹⁶⁴İrtem, *Mısır Yemen Hicaz Meselesi*, s. 42; Sofu, *Mısır(1839-1882)*, s. 153.

¹⁶⁵Panzac, *Osmanlı Donanması*, 335-337.

¹⁶⁶Evren Mercan, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri*, (Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), Sakarya 2015, s. 46-48.

hidivi İsmail Paşa'nın sipariş ettiği ve bağımsız hareketleri sonucunda Osmanlı Devleti tarafından elinden alınan gemiler arasındadır.¹⁶⁷

2.1.2. İclaliye Korvetinin Satın Alımı ve İnşası

İclaliye korvetinin inşasına 1868 yılında başlanılmış, korvet 1869 yılında denize indirilmiştir.¹⁶⁸ 1871 yılının Ocak ayında Trieste'den hareket etmeye başlayan korvet aynı ay içerisinde İstanbul'a ulaşarak Osmanlı donanmasındaki yerini almıştır.¹⁶⁹ Osmanlı Devleti kendisine devredilmiş olan İclaliye korvetinin ödemesini Stabilimento Tecnico Triestino firmasına altı taksit şeklinde yapmıştır.¹⁷⁰ Geminin yapım aşaması sırasında kaç kişinin çalıştığı tam olarak bilinmemekle birlikte arşiv belgelerinde General Emin Bey adında bir görevlinin adı geçmektedir. Emin Bey'in kendisine beş yüz filori akçe ödeme yapıldığı Viyana sefaretini ile yapılan yazışmalarda açık bir şekilde belirtilmiştir.¹⁷¹ Bu ödeme ile geminin masraflarının Mısır hükûmeti tarafından değil de Osmanlı Devleti tarafından sağlandığını net bir göstermektedir.

İclaliye korveti kömür ile çalışmakta olup iki bölmeli tip kazandan oluşan buharlı bir şekilde üretilmiştir. Tekne kısmı sac malzemedeki yapılan korvetin tam uzunluğu 66 metre dikmeler arası uzunluğu 63,6 metre genişliği ise 12,8 metre şeklindedir. Korvetin hızı ilk denemede 12 kts şeklinde ölçülmüştür.¹⁷² Korvetin ağırlığı 2.266 ton çektiği su miktarı ise 17 kademdir.¹⁷³ Zırhlı donanma sahip olan İclaliye korveti içerisinde dört adet Armstrong, üç adet Krupp ve üç adet de Hotchkiss topu bulunmaktadır. Bu sayılar zamanla değişkenlik göstermiş, Hotchkiss topları yerine Nordenfeldt topları yerleştirilmiştir.¹⁷⁴

¹⁶⁷Mercan, *Denizcilik Stratejileri*, s.48.

¹⁶⁸Batmaz, *Osmanlı Donanması*, s.201.

¹⁶⁹Behice Algül, *Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, (Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kütahya 2019, s. 171.

¹⁷⁰BOA, *HR. MKT*, No. 707/64, H. 08.12.1287 / M. 01.03.1871.

¹⁷¹BOA, *HR. MKT*, No. 726/6, H. 16.10.1288 / M. 29.12.1871; BOA, *HR. MKT*, No. 711/23, H. 13.02.1288 / M. 04.05.1871.

¹⁷²Güleryüz, *Osmanlı Donanması*, s.92.

¹⁷³Algül, *Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, s. 171.

¹⁷⁴Batmaz, *Osmanlı Donanması*, s.201.

Gemilere isim verme işlemi kadırgalar döneminde genellikle geminin kaptanının isminin verilmesi şeklinde olmuştur. Kadırgadan kalyona geçiş dönemi olan 1700 yılına doğru bu uygulama yerleşmiştir. Bu konuda çalışmaları ile tanınan Daniel Panzac, 1735-38 döneminde savaş gemilerinin çoğunun baş tarafındaki gemi aslanına (burundaki heykel) veya kıç aynalıktaki tezyinata göre isimlendirildiğini bu uygulamanın XVIII. yüzyılın sonlarına doğru kaybolduğunu ifade etmektedir.¹⁷⁵

Padişah Abdülaziz döneminde Osmanlı donanmasındaki gemilere verilen isimler devletin önceki hükümdarlarına atıf yapılarak, dönemin dini ve kültürel değerlerini taşımaktadır. Osmaniye, Orhaniye ve Mahmudiye isimlerinin verilmesi önceki padişahların yâd edilmesinden dolayıdır. “Asar-ı Tevfik” (Allah’ın Uygun Kıldığı Eserler), “Feth-i Bülend” (Yüce Fetih), “Mukaddeme-i Hayr” (Hayırlı Başlangıç) gibi isimler, gemilerin başarılarını ilahi iradeyle ilişkilendirerek bu deniz araçlarının sadece fiziksel güçlerini değil aynı zamanda onların kutsal görevlerini de vurgulamıştır. “Avnillah” (Allah’ın Yardımı) ve “Hıfzurrahman” (Allah’ın Koruması) gibi isimlerde gemilere Allah’ın yardım ve korumasını çağrıştırmaktadır. Mısır hidivliğinden el konulan İclaliye korvetinin isminin anlamı da yücelik, haşmet ve azamet anlamına gelmektedir. Bu isimler genellikle İslami motif ve kavramlar barındırarak hükümdarın sadece askeri gücünü değil aynı zamanda manevi destek arayışını göstermektedir.¹⁷⁶

2.2. İclaliye Korvetinin Tarihi Süreç İçerisindeki Durumu

1875 yılında Balkanlarda başlayan karışıklıklara, Avrupalı devletlerinin de dâhil olmasıyla 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı meydana gelmiştir. Balkan karışıklıklarının arkasında Rusya tarafından desteklenen Panslavizm hareketi ve yine Rusya’nın yayılmacı politikası yer almaktadır.¹⁷⁷ Rusya bu savaşın plan ve arazi tatbikatlarına savaştan seneler önce başlamış, Çar II. Aleksandr tarafından 24 Nisan 1877 tarihinde Osmanlı Devleti’ne karşı resmen savaş ilan edilmiştir.¹⁷⁸ 1877-1878

¹⁷⁵Panzac, *Osmanlı Donanması*, s. 335-337.

¹⁷⁶Çapar, “Osmanlı Gemi İsimleri” s. 1065.

¹⁷⁷Armaoğlu, *Siyasi Tarih*, s.484.

¹⁷⁸Mesut Uyar- Edward J. Erickson, *Osmanlı Askeri Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2020 İstanbul, s.374-375.

Osmanlı – Rus Savaşı kara ve deniz olmak üzere iki alanda gerçekleşmiştir. 1853 Kırım Savaşı sonrası 1856 yılında imzalanan Paris Antlaşması gereği Rusya'nın Karadeniz'de gemi bulundurma hakkı olmadığından dolayı bu dönemde Karadeniz'de hâkimiyet Osmanlı Devleti'nde bulunmaktadır. 1877-1878 Osmanlı – Rus Savaşı başladığında Osmanlı donanması Karadeniz, Tuna ve Akdeniz filoları olmak üzere üçe ayrılmıştır.¹⁷⁹ Bu filoların hepsinin farklı görevleri bulunmaktadır. Akdeniz filosunun görevi Rusların Akdeniz'e girmesini engelleyerek Yunanistan'ın Rusya yanında savaşa girmesini önlemektir. Bu sebeple Girit Adası üs olarak seçilmiştir. Akdeniz filo komutanı Koramiral Hüseyin Bey seçilmiştir. Tuna filosunun görevi ise Rusların Tuna'ya deniz yoluyla çıkarma yapmasının önüne geçmektir. Filo komutanı da Koramiral Arif Paşa'dır. Karadeniz filosunun görevi ise Karadeniz'de askeri ve ticari güvenliği sağlamak, sahilleri her türlü Rus saldırısından korumak ve Rus kıyı ve limanlarını kontrol altına almaktır. Filo komutanlığı ise Koramiral Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa tarafından yürütülmektedir.¹⁸⁰ Bu filolar dışında Krupp toplarıyla donatılmış silahlı vapur ve eski gemilerden oluşan küçük bir ihtiyat filosu İstanbul'da bulunmaktadır. Bu filonun en önemli görevi boğaz güvenliğini ve askerlere iaşe sevkini sağlamaktır.¹⁸¹ Aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi İclaliye korveti de Osmanlı Devleti'nin Karadeniz filusunda görev alarak Karadeniz'deki askeri ve ticari güvenliği sağlama, sahilleri her türlü Rus saldırısından koruma, kıyı ve limanları kontrol altına alma görevini üstlenmiştir.

Tablo-4. 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı Sırasında Osmanlı Donanma Filoları

Sıra No	KARADENİZ		AKDENİZ		TUNA	
	Zırhlı	Ahşap	Zırhlı	Ahşap	Gambot	Nakliye
1	Asar-ı Tevfik	Hüdavendigar	Mesudiye	Selimiye	Lutfu Celil	Hayrettin

¹⁷⁹Kübra Gövez, *Osmanlı Devleti'nin 93 Harbi'nde Silah ve Mühimmat Tedariki*, (Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Konya 2022, s.42.

¹⁸⁰Furkan Çakıcı, *Kaptan-ı Derya Ahmed Vesim Paşa (1824-1910)*,(Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Ordu 2023, s.75.

¹⁸¹Gövez, *93 Harbi'nde Silah ve Mühimmat Tedarik*, s.42.

2	Orhaniye	Muhbir-i Surur	Osmaniye	Lübnan	Hıfzurrahman	Kılıç Ali
3	Feth-i Bülent	Sinop	Mahmudiye	Mansure	Hizber	Nusretiye
4	Asar-ı Şevket	Muzaffer	Aziziye	Beyrut	Seyfi	Arkadi
5	İclaliye	İzmir	Mukaddeme-i Hayr	Utarit	Semender	Islahat
6	Muin-i Zafer	Adana		Eser-i Cedit	Fethü'l İslam	Ruşçuk
7	Avnillah	Asır		Vasita-i Ticaret	Böğürtlen	
8	Hıfzurrahman	İsmail		Şehper	İşkodra	
9		Resmo		Taif	Potgoriça	
10		Mecidiye		Fevaid	Akka	
11				Tali'a	Varna	
12					Sünne	
13					Şevketnüma	

Bu savaş sırasında İclaliye, Muin-i Zafer, Necm-i Şevket, Fethi Bülend, Mukaddeme-i Hayır ve Avnillah'dan oluşan Ferik Hasan Paşa'nın Karadeniz filosu 14 Mayıs 1877 tarihinde Suhumi'ye hareket ederek bölgedeki Rus mevzilerini bombalamışlardır. Bölge bu bombardıman sonrası 16 Mayıs 1877 tarihinde Osmanlı deniz kuvvetlerinin eline geçmiştir.¹⁸² İclaliye korvetinin 1877-78 Osmanlı-Rus savaşı sırasında içerisinde bulunduğu diğer bir olay Batum ve Sünne limanlarında demirli bulunan Osmanlı gemilerine Rusya'nın 29 Mayıs 1877 tarihinde gerçekleştirdiği hücum sırasında olmuştur. Sünne Limanı'nda İclaliye, Feth-i Bülend, Necm-i Şevket, Muin-i Zafer, Mukaddeme-i Hayr ve Kartal vapuru bulunmaktadır. Rusya'nın gece gerçekleştirdiği bu hücum saldırısı sırasında İclaliye korveti filonun diğer gemilerinden daha önde bulunduğu için düşman ile ilk

¹⁸²Güleryüz, *Osmanlı Donanması*, s.15.

karşılaşan gemi olmuştur. İclaliye korveti bu hücum karşısında hemen top ve tüfek atışı yaparak Teğmen Roçeştoveneski kumandasındaki 2. torpidoyu hasara uğratarak geri çekilmek zorunda bırakmıştır. Filoyu oluşturan diğer Osmanlı gemilerinin de bölgeye hareketi ile iki kuvvet arasında çarpışmalar meydana gelmiş, Rus filosu Osmanlı gemilerinin şiddetli top atışları sebebiyle geri çekilmek durumunda kalmıştır. Teğmen Puşkin ile dört gemicisi bu mücadele sırasında esir alınmıştır.¹⁸³

Yukarıdaki olaylar İclaliye korvetinin 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşında sırasında meydana gelmiştir. Osmanlı Devleti bu savaşta farklı cephelerde ufak çaplı başarılar kazanmış olsa da ağır bir yenilgi almıştır. Savaş sonrası her alanda olduğu gibi donanmada da yenilginin izlerini silmek için harekete geçilerek savaş sırasında yıpranan gemiler bakım ve onarımının yapılması için Haliç'e alınmıştır. Bu gemilerden bir tanesi de İclaliye korveti olmuştur.¹⁸⁴

2.2.1. İclaliye Korvetinin Sahillerde Güvenliği Sağlama Çalışmaları

Girit'te 1878 yılından beri bölgenin güvenliğini sağlamakla görevli iki gemi bulunmaktadır. Bunlar Âsâr-ı Tefvik fırkateyni ve Mukaddime-i Hayr korvetidir. Bu gemilerin bakım ve onarımlarının 1878 yılından beri yapılmaması ve zaman içerisinde yıpranmalarından dolayı adı geçen korvet ve fırkateyn 1881 yılında geri çekilerek bakımlarının yapılması, yerlerine Osmaniye ve İclaliye korvetlerinin Girit güvenliğini sağlamak için görevlendirilmesi kararlaştırılmıştır. Alınan bu karar ile birlikte İclaliye korveti bölgenin güvenliğini sağlamakla görevlendirilmiştir.¹⁸⁵

Beyrut sahilinin güvenliğinin sağlanması için 25 Ağustos 1902 tarihli belgede bir geminin bölgeye gönderilmesi kararı alınmıştır. O dönemde Çanakkale'de bulunan zırhlı gemilerinin bazılarının farklı önemli görevleri olduğundan İclaliye korvetinin bölgeye gönderilmesi kararı alınmıştır.¹⁸⁶ Alınan bu karar sonrası İclaliye

¹⁸³Ferdi Uyaniker, "Osmanlı Donanmasında Feth-i Bülend Korveti ve Tarihi Devamlılık Bağlamında Osmanlı'dan Cumhuriyete Miras Bir Donanma Davası", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C. XXII S. 44(2022) s. 47-48.

¹⁸⁴Algül, *Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, s. 171; Uyaniker, "Osmanlı'dan Cumhuriyete", s.51.

¹⁸⁵BOA, Y.PRK. BŞK, No. 4/42, H. 16.02.1298 / M. 18.01.1881.

¹⁸⁶BOA, Y. MTV, No. 233/131, H. 20.05.1320 / M. 25.08.1902.

korveti Girit bölgesi dışında bu kez de Beyrut sahillerinin güvenliğini sağlamakla görevlendirilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin İtalya ile yaptığı Trablusgarp Savaşı sırasında Bulgaristan, Sırbistan, Yunanistan ve Karadağ birleşerek Balkanlar'da harekete geçmiş ve Osmanlı Devleti'ne karşı saldırıya geçmişlerdir. Bu ittifak karşısında Osmanlı Devleti İtalya ile barış yapmak zorunda kalmıştır.¹⁸⁷ Balkan Harbi olarak adlandırılan bu savaş sırasında ilk zamanlar İclaliye Korveti görev dışıdır. Ancak ihtiyaç duyulması sonrası 30 Ekim 1912 tarihinde Necm-i Şevket gemisi ile birlikte mecburen savaşta görev almaya başlamıştır. Büyükçekmece'de bulunan İclaliye korveti bu savaş sırasında düşman kuvvetleri ile çok temas etmemiştir.¹⁸⁸

Dönemin padişahı Mehmet Reşad ve Bahriye Nazırı Vekili Enver Paşa'nın 20 Aralık 1915 tarihinde imzaladıkları 21 maddeden oluşan "Makineci Çırakları Nizamnamesi" ile Bahriye Nezaretine bağlı "Makineci Çırakları Mektebi" kurulmuştur. Adı geçen bu mektebe Tir-i Müjgan Fabrika gemisi okul ve eğitim gemisi olarak atanmıştır. Ancak bir süre sonra Tir-i Müjgan yerine Muin-i Zafer gemisi atanmıştır. 3 Şubat 1916 tarihinde bu kez "Gemici Çırakları Nizamnamesi" ile Bahriye Nezaretine bağlı "Gemici Çırakları Mektebi" kurulmuştur. Gemici çırakları için okul olarak atanan gemi ise İclaliye korveti olmuştur. Her iki gemi de Heybeliada Bahriye Mektebi önüne demirletilerek okul görevlerini yürütmüşlerdir. İki geminin de üstlendiği bu görevler mütareke yıllarında sona ermiştir. Hem İclaliye hem de Muin-i Zafer görevleri sonrası Haliç'e çekilmişlerdir. Yerlerine ise Yavuz muharebe kruvazörü ve Hamidiye okul gemisi nakledilmiştir.¹⁸⁹

2.3. İclaliye Korveti Mürettebatı

Osmanlı Devleti'nde gemilerdeki yüzbaşı, mülazım, topçubaşı, porsun gibi görevliler denizcilik üzerinde tahsil yapmış kişilerden seçilmişlerdir. Bu görevliler geminin üst düzey personel sınıfını oluşturduğundan dolayı düşük rütbeli askerlerden

¹⁸⁷Michael A. Reynolds, *İmparatorlukların Çöküşü (Osmanlı-Rus Çatışması)*, (çev. Yücel Aşıkoğlu), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2021, s. 38.

¹⁸⁸Güleryüz, *Osmanlı Donanması*, s.35-36.

¹⁸⁹Ferdi Uyanıker, "Türk Donanmasında Deniz Gedikli Sınıfının Doğuşu, Eğitimi ve Gelişimi," *Türk Askerî Eğitim ve Öğretim Tarihi Sempozyum Bildirileri 16-17 Eylül 2021*, İstanbul 2022, s.201-204.

ayrı sorumlulukları vardır. Bu kişilerin atamaları Kaptan Paşa'nın bilgisi dâhilinde sınav ile yapılmıştır. Mürettebat içerisindeki üst rütbeli kişilerin okuma yazma bilmeleri konusuna özellikle önem verilmiş, alanında ilerleme gösterecek kişilerin seçilmelerine dikkat edilmiştir. Zamanla diğer alanlarda olduğu gibi bu alanda da bozulmaların olması sebebiyle liyakat sahibi kişilerin yerini deneyimsiz işten anlamayan kişiler almışlardır.¹⁹⁰

Donanma personeli, XIX. yüzyılın ilk yarısında her birine askeri statü tanınmış dört kategoriye ayrılarak rütbe sırasına ve terfi uygulamasına göre istihdam edilmiştir. Denizciler zabıt, gedikli ve tayfa olarak ayrılmıştır. Bahriye silahendazları denizcilerinkine benzer bir yapıya sahiptir. İmam, doktor, kâtip gibi sivil memurlar ise subay sınıfına dâhil edilmiştir. Kalfa, marangoz, yelkenci ve işçi gibi tersane çalışanları da nefer olarak kaydedilerek zabıt ve gediklilerin emrine verilmiştir.¹⁹¹

XIX. yüzyılın ikinci yarısında ise donanma personeline düzenlemeye gidilmiştir. Zabıtlar harbiye, çarkçı, inşaiye ve sıhhiye şeklinde dört kısma ayrılmıştır. Güverte zabıtlarının oluşturduğu gruba harbiye, makinistlere çarkçı, gemi mimarlarına inşaiye, tıp uzmanları grubuna da sıhhiye adı verilmiştir. Bu kişilerin hepsi donanmanın unsurunu oluşturan kurum, okul ya da gemi inşa işi ile uğraşan özel kuruluşlardan yetişmişlerdir.¹⁹²

İclaliye korvetinin mürettebatına bakıldığında ortalama personel sayısı 150-200 arasında değişmektedir. Bu sayının 15-25'i çarkçı sınıfına, 3-5'i sanayi ve inşaiye sınıfına, biri sıhhiye zabıtine, kalanlar ise harp sınıfı içerisinde yer almıştır.¹⁹³ İclaliye korvetinde yıllar içerisinde görev yapmış personellerden bazılarının isimleri ve görevleri aşağıda belirtilmiştir.

İclaliye korvetinde Yüzbaşı olarak görev yapmış olan Kasımpaşalı Halil Efendi Mekteb-i Bahriye menşelidir. 305 numaralı sınıfa kayıtlı olan Halil Efendi

¹⁹⁰Düzcü, *Osmanlı Denizciliği(1825-1855)*, s. 152-153.

¹⁹¹Panzac, , *Osmanlı Donanması*, s. 341.

¹⁹²Panzac, , *Osmanlı Donanması*, s. 388.

¹⁹³Batmaz, *Osmanlı Donanması*, s.201.

orduya 1888 yılında katılmıştır.¹⁹⁴ Korvette yüzbaşı olarak görev yapmış olan Oflu İbrahim Ağa ise Osmanlı ordusuna 1878 yılında katılmıştır. 94 numaralı sınıfa kayıtlı olan İbrahim Ağa'ya hizmetlerinden dolayı beşinci derece Mecidi nişanı ve Gümüş Girit madalyası verilmiştir.¹⁹⁵ İsfahanlı Mehmet Efendi de İclaliye korvetinde 1899 yılında yüzbaşı olarak görev yapmış kişilerdendir.¹⁹⁶

Mekteb-i Bahriye'de yetişen Kasımpaşalı Sırrı Efendi Osmanlı ordusuna 1884 yılında katılmıştır. 312 numaralı sınıfa yer alan Sırrı Efendi İclaliye korvetinde Çarkçı yüzbaşı olarak görev yapmıştır.¹⁹⁷ Çarkçı yüzbaşı olarak İclaliye korvetinde görev yapan kişilerden olan Gerzeli Mehmet Ağa 303 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Göreve başlangıç tarihi 1879 yılıdır.¹⁹⁸ İclaliye korvetinde Çarkçı yüzbaşı olarak görev yapmış olan Kapan-ı dakikli Mehmet Salih Efendi 1888 yılında orduya katılmıştır. Fabrika menşeli olan Mehmet Salih Efendi 300 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Mehmet Salih Efendi hizmetlerinden dolayı beşinci derece Mecidi nişanı ile ödüllendirilmiştir. Galatalı Ali Ahmet Efendi de İclaliye korvetinde Çarkçı Yüzbaşı olarak görev yapmıştır. Fabrika menşeli olan Ali Ahmet Efendi Osmanlı ordusuna 1881 yılında katılmış, 301 numaralı deftere kaydedilmişti.¹⁹⁹ İclaliye korvetinde Çarkçı yüzbaşı olarak görev yapmış olan kişilerden bir tanesi de fabrika menşeli Rumelihisarlı Tevfik Efendi'dir. Osmanlı ordusuna 1884 yılında katılan Tevfik Efendi 312 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Kendisine başarılarından dolayı Yunan Muharebe madalyası verilmiştir.²⁰⁰ Bartınlı Mehmed Ağa ve Rumelihisarlı Hüseyin Efendi 1899 yılında İclaliye korveti mürettebatı içerisinde Çarkçı Yüzbaşı olarak görev yapmışlardır.²⁰¹ Tophaneli Mehmet Efendi İclaliye korvetinde 1915 yılında Çarkçı kıdemli yüzbaşı olarak görev yapmıştır. Tophaneli Mehmet Efendi aynı yıl içerisinde alınan bir karar ile 832 kuruş maaşla emekliye ayrılmıştır.²⁰²

¹⁹⁴ Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.204.

¹⁹⁵ Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.196.

¹⁹⁶ BOA, *Y.PRK. ASK*, 157/29 24.08.1317 / M. 28.12.1899.

¹⁹⁷ Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 283.

¹⁹⁸ Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 269.

¹⁹⁹ Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.214.

²⁰⁰ Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s.273.

²⁰¹ BOA, *Y.PRK. ASK*, 157/29 24.08.1317 / M. 28.12.1899.

²⁰² BOA, *İ. HB*, 172/15 22.03.1333 / M. 07.02.1915.

İclaliye korvetinde binbaşılık görevini yürüten kişiler arasında Osmanlı ordusuna 1876 yılında katılan ve 314 numaralı defterde kayıtlı bulunan Hüseyin Efendi Kaptan bulunmaktadır.²⁰³ İclaliye korvetinde Binbaşı olarak görev yapmış olan Tevfik Efendi Kaptan Mekteb-i Bahriye menşelidir. 303 numaralı sınıfa kayıtlı olan Tevfik Efendi'ye hizmetlerinden dolayı dördüncü derece Mecidi nişanı verilmiş ve orduya 1880 yılında katılmıştır.²⁰⁴ İclaliye korvetinde Binbaşı olarak görev yapmış bir başka kişi Hakkı Efendi Kaptan'dır. Hakkı Efendi Osmanlı ordusuna 1880 yılında katılmıştır. 313 numaralı sınıfa kayıtlı olan Hakkı Efendi Mekteb-i Bahriye menşelidir. Gümüş Yunan Muharebe madalyasıyla birlikte Dördüncü derece Mecidi ve Osmani nişanlarına sahiptir.²⁰⁵ Mekteb-i Bahriye'de yetişen Hasan Efendi Osmanlı ordusuna 1872 yılında katılmıştır. 301 numaralı sınıfa yer alan Hasan Efendi İclaliye korvetinde Çarkçı Binbaşı olarak görev yapmıştır.²⁰⁶

Osmanlı ordusuna 1887 yılında katılan Kütahyalı Salih Ağa 315 numaralı sınıfa yer almakta ve İclaliye korvetinde mülazım-ı sani unvanıyla görev yapmaktadır.²⁰⁷ Salih Ağa gibi 1887 yılında orduya katılarak mülazım-ı sani unvanıyla İclaliye korvetinde görev yapan bir başka kişi de 314 numaralı sınıfa yer alan Hasan Ağa'dır.²⁰⁸ Servili Hasan Ağa ve Astaneli Rafet Ağa 305 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Orduya 1887 yılında katılan ikiliye başarılarından dolayı Gümüş Yunan Muharebe madalyası verilmiştir. İclaliye korvetinde mülazım-ı sani unvanıyla görev yapmışlardır.²⁰⁹ Kütahyalı Salih Ağa da İclaliye korvetinde mülazım-ı sani olarak görev yapmıştır. Orduya 1887 yılında katılmıştır. 305 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Gümüş Yunan Muharebe madalyası sahibidir.²¹⁰ Barutabadlı Mustafa Ağa İclaliye korvetinde mülazım-ı sani unvanıyla görev yapmıştır. Osmanlı ordusuna 1898 yılında

²⁰³Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 166.

²⁰⁴Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.140.

²⁰⁵Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s.193.

²⁰⁶Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.145.

²⁰⁷Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 407.

²⁰⁸Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 402.

²⁰⁹Haşim Erdoğan, *H. 1319 (M.1901) Tarihli Bahriye Sâlnâmesinin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi* (Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kayseri 2007, s.363-364.

²¹⁰Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 367.

katılmıştır. 316 numaralı sınıfa kayıtlıdır.²¹¹ Servili Hüseyin Ağa ve Kütahyalı Salih Ağa 1899 yılı içerisinde İclaliye korvetinde mülazım-ı sani unvanıyla görev yapmışlardır²¹²

Rodoslu Mehmet Şükrü Efendi 311 numaralı sınıfa yer almaktadır. Osmanlı ordusuna 1886 yılında katılan Mehmet Şükrü Efendi İclaliye korvetinde çarkçı mülazım-ı evvel olarak görev yapmıştır.²¹³ Çarkçı mülazım-ı evvel unvanıyla İclaliye korvetinde görev yapan bir diğer kişi orduya 1887 yılında katılan 97 numaralı sınıfa kayıtlı Kasımpaşalı Ahmet Efendi olmuştur.²¹⁴ İclaliye korvetinde çarkçı mülazım-ı evvel unvanıyla yürüten bir başka kişi Astaneli Ahmet Tevfik Efendi olmuştur. 300 numaralı deftere kayıtlı olan Ahmet Tevfik Efendi 1889 yılında hizmete girmiştir.²¹⁵ Fabrika menşeli olan Servili Mehmed Efendi de İclaliye korvetinde çarkçı mülazım-ı evvel unvanıyla görev yapmıştır. Hizmetlerinden dolayı kendisine Gümüş Yunan Muharebe madalyası verilen Mehmed Efendi orduya 1895 yılında katılmıştır.307 numaralı sınıfa kayıtlıdır.²¹⁶ Rodoslu Mehmed Şükrü Efendi İclaliye korvetinde çarkçı mülazım-ı evvel olarak görev yapmıştır. Fabrika menşeli olan Mehmed Şükrü Efendi 311 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Osmanlı ordusuna 1886 yılında katılmıştır. Kendisine hizmetlerinden dolayı Gümüş Yunan Muharebe madalyası verilmiştir.²¹⁷ Kadıköylü Ali Efendi, Bursalı Salih Efendi ve Tophaneli Osman İbrahim 1899 yılında İclaliye korvetinde çarkçı mülazım-ı evvel olarak görev yapmışlardır.²¹⁸

Kasımpaşalı Galip Efendi 1883 yılında Osmanlı ordusuna katılmıştır. 308 numaralı sınıfa yer alan Galip Efendi mülazım-ı evvel unvanıyla İclaliye korvetinde görev yapmıştır.²¹⁹ Mekteb-i Bahriye menşeli olan Heybeliadalı Şerafettin Efendi Osmanlı ordusuna 1894 yılında katılmıştır. İclaliye korvetinde mülazım-ı evvel

²¹¹Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 374.

²¹²BOA, *Y.PRK. ASK*, 157/29 24.08.1317 / M. 28.12.1899.

²¹³Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 350.

²¹⁴Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 335.

²¹⁵Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.244.

²¹⁶Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s.313.

²¹⁷Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s.320.

²¹⁸BOA, *Y.PRK. ASK*, 157/29 24.08.1317 / M. 28.12.1899.

²¹⁹Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 305.

olarak görev yapan Şerafettin Bey 99 numaralı sınıfa kayıtlıdır.²²⁰ Üsküdarlı Şevket Efendi de İclaliye korvetinde mülazım-ı evvel olarak görev yapmıştır. Mekteb-i Bahriye menşeli olan Şevket Efendi 301 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Orduya 1894 yılında katılmış.²²¹ İclaliye korvetinde mülazım-ı evvel olarak görev yapan bir başka kişi de Mekteb-i Bahriye menşeli olan Çatladıkapılı Vehbi Efendi olmuştur. Vehbi Efendi göreve 1894 yılında başlamıştır. Hizmetlerinden dolayı beşinci derece Mecidi nişanı ile ödüllendirilmiştir. 303 numaralı sınıfa kayıtlıdır.²²² İclaliye korvetinde mülazım-ı evvel olarak görev yapmış kişilerden biri de Beykozlu Hasan Tahsin Efendi olmuştur. Orduya 1885 yılında katılmıştır. Gümüş Yunan Muharebe madalyasına sahiptir. 310 numaralı sınıfa kayıtlıdır.²²³ Kartallı Hâfiz Fehmi Efendi 1886 yılında Osmanlı ordusuna katılmıştır. 311 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Mekteb-i Bahriye menşeli olan Hâfiz Fehmi Efendi'ye Gümüş Yunan Muharebe madalyası verilmiştir. İclaliye korvetinde mülazım-ı evvel olarak görev yapmıştır.²²⁴ Kasımpaşalı Mehmed Efendi de 1899 yılında İclaliye korvetinde Mülazım Evvel olarak görev yapan kişilerdendir.²²⁵ İclaliye korvetinin 1910 yılındaki mürettebatları arasında Lazoğlu Mehmet onbaşı rütbesi ile görev yapmıştır. Lazoğlu Mehmet aynı yıl içerisinde 175 kuruş maaşla emekli edilmiştir.²²⁶

Kadıköylü Bahattin Efendi Kaptan İclaliye korvetinde Sol Kol Ağası olarak görev yapmıştır. Bahattin Efendi 312 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Göreve 1887 yılında başlamıştır.²²⁷ Oflu İbrahim Kaptan da tıpkı Bahattin Efendi gibi İclaliye korvetinde Sol Kol Ağası olarak görev yapmıştır. Osmanlı ordusuna 1878 yılında katılan İbrahim Kaptan 309 numaralı sınıfa yer almıştır. Hizmetlerinden dolayı bir adet Girit madalyası ile ödüllendirilmiştir.²²⁸ Astaneli Cemal Kaptan İclaliye korvetinde Çarkçı Sol Kol Ağası olarak görev yapmıştır. Orduya 1873 yılında katılan Cemal

²²⁰ Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.231.

²²¹ Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.232.

²²² Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.233.

²²³ Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s.294.

²²⁴ Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s.295.

²²⁵ BOA, Y.PRK. ASK, 157/29 24.08.1317 / M. 28.12.1899.

²²⁶ BOA, BEO, 3697/27734 21.01.1328 / M. 02.02.1910.

²²⁷ Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 220.

²²⁸ Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 213.

Kaptan 73 numaralı sınıfa kayıtlıdır.²²⁹ Kasımpaşalı Ali Efendi de Çarkçı Sol Kol Ağası olarak İclaliye korvetinde görev yapmıştır. Osmanlı ordusuna 1872 yılında katılan Ali Efendi 91 numaralı sınıfa kayıtlıdır.²³⁰ İclaliye korvetinde Sol Kol Ağası olarak görev yapmış olan Kelkitli Ali Kaptan 312 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Osmanlı ordusuna ise 1874 yılında katılmıştır. Kendisine başarısından dolayı Gümüş Yunan Muharebe madalyası verilmiştir.²³¹

Kasımpaşalı Ali Efendi Çarkçı Sağ Kol Ağası olarak İclaliye korvetinde görev yapmıştır. Osmanlı ordusuna 1872 yılında katılan Ali Efendi 314 numaralı sınıfa kayıtlıdır.²³² Piyaleli Hasan Efendi İclaliye korvetinde Çarkçı Sağ Kol Ağası olarak görev yapmıştır. Hasan Efendi 305 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Göreve 1879 yılında başlamıştır.²³³ Asitaneli Galip Efendi Kaptan İclaliye korvetinde görev yapmış Sağ Kol Ağaları arasındadır. Göreve 1884 yılında başlayan Galip Efendi 309 numaralı sınıfa kayıt edilmiştir.²³⁴ Tekfurdağlı Hasan Kaptan İclaliye Korvetinin mürettebatlarından. Osmanlı ordusuna 1877 yılında katılan Hasan Kaptan 93 numaralı sınıfa kayıtlıdır. İclaliye korvetindeki görevi Sağ Kol Ağasıdır.²³⁵ Fabrika Menşeli olan Kasımpaşalı Ahmet Efendi İclaliye korvetinde Çarkçı Sağ Kol Ağası olarak görev yapmıştır. Göreve 1874 yılında başlayan Ahmet Efendi 94 numaralı sınıfa kayıtlıdır.²³⁶ Mekteb-i Bahriye menşeli olan Zeyrekli Akif Efendi Kaptan dördüncü derece Osmani nişanı ve beşinci derece Mecidi nişanına sahiptir. Orduya 1874 yılında katılan Akif Efendi 98 numaralı sınıfa kayıtlıdır. İclaliye korvetinde Sağ Kol Ağası olarak görev yapmıştır.²³⁷ İclaliye korvetinin 1899 yılındaki mürettebatında Sağ Kol Ağası olarak Ali Galip ve Mehmed Şükrü Efendiler görev yapmışlardır.²³⁸

²²⁹ Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.173.

²³⁰ Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.181.

²³¹ Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s.228.

²³² Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 198.

²³³ Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 193.

²³⁴ Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 180.

²³⁵ Saraç, *1317 Bahriye Sâlnâmesi*, s. 175.

²³⁶ Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.159.

²³⁷ Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.150.

²³⁸ BOA, *İ. TAL.* 184/7 01.04.1317 / M. 09.08.1899.

Mülkiye menşeli olan Üsküdarlı Halim Efendi İclaliye korvetinde Sıhhiye Yüzbaşı olarak görev yapmıştır. 1887 yılında orduya katılan Halim Efendi 305 numaralı sınıfa kayıtlıdır.²³⁹ İclaliye korvetinde 1899 yılında bir adet Tabib bulunmaktadır. Bu kişi Hilmi Efendi'dir. İstanbullu Mehmed Emin Efendi de Cerrah Muavini görevindedir.²⁴⁰ İclaliye korvetinde Sıhhiye Sağ Kol Ağası Cerrah olarak görev yapmış olan Çarşambalı Salim Efendi Haydarpaşa Hastanesi menşelidir. Ordudaki görevine 1888 yılında başlayan Salim Efendi 93 numaralı sınıfa kayıtlıdır. Kendisine hizmetlerinden dolayı Yunan Muharebe madalyası verilmiştir.²⁴¹

İclaliye korvetinde kâtiplik yapmış olan Sütüceli İsmail Muhas Efendi 1890 yılında göreve başlamıştır. 304 numaralı deftere kayıtlı bulunmaktadır.²⁴² İclaliye korvetinde kâtiplik görevini yürüten kişiler arasında Manastırlı Ahmed Lütfi Efendi de bulunmaktadır. Ahmed Lütfi Efendi göreve 1893 yılında başlamıştır. Gümüş Yunan Muharebe madalyası sahibi olan Lütfi Efendi 307 numaralı sınıfa kayıtlıdır.²⁴³ Kasımpaşalı Mustafa Mahmud Efendi de İclaliye korvetinde kâtiplik yapmıştır. Kayıtlı olduğu sınıf 316 numaradır. Göreve başlangıç tarihi ise 1898 yılıdır.²⁴⁴ İclaliye korvetinin 1899 yılı mürettebatı içerisinde Manastırlı Süleyman Efendi gemi kâtip muavini, Kartallı İsmail Efendi ikinci kâtip muavini, Yenişehirli Abdullah Efendi hesap memuru, Urfalı Mustafa Efendi hesap memur muavini, Mehmed Kalfa marangoz muavini, Şiranlı Sadık Efendi ise imam muavini olarak görev yapmışlardır.²⁴⁵

Savaş gemilerinde Sertop²⁴⁶ rütbesi bulunmaktadır. İclaliye korveti mürettebatında 1899 yılında Çavuş rütbesinden üstün olan iki kişi Sertop rütbesindedir. Bu kişiler Barutabadlı Mehmed Efendi ve Plevneli Ali Efendilerdir. Çavuş rütbeli kişi sayısı ise dokuzdur. Bu kişiler İzmirli Mustafa Efendi, Oflu Mustafa Efendi, Oflu Süleyman Efendi, Urfalı Ahmed Efendi, Silivri Mehmed

²³⁹ Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.208.

²⁴⁰ BOA, *Y.PRK. ASK*, 157/29 24.08.1317 / M. 28.12.1899.

²⁴¹ Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s.211.

²⁴² Alp, *1315 Bahriye Sâlnâmesi*, s.262.

²⁴³ Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s.350.

²⁴⁴ Erdoğan, *1319 Bahriye Sâlnâmesi*, s.392.

²⁴⁵ BOA, *Y.PRK. ASK*, 157/29 24.08.1317 / M. 28.12.1899.

²⁴⁶ Sertop: Savaş gemilerinde çavuş rütbesinden üstün rütbe.

Efendi, Atinalı Yunus, Oflu Mehmed Efendi, Şileli İsmail ve Ezinli İbrahim Efendi bu rütbeye sahip mürettebat personelidir. Güverte işlerinden sorumlu olarak görev yapan Porsun ünvanlı görevli sayısı ise ikidir. Bu kişiler Üsküdarlı Haşim ve Tophaneli Emin Efendi adlı kişilerdir. Savaş gemilerinde dümen kullanmakla görevli olan Serdümen rütbeli kişiler ise Malatyalı Hasan Efendi, Trabzonlu Emin Efendi ve Köstenceli Abdullah'tır.²⁴⁷

2.4. İclaliye Korvetinin Bakım ve Onarım Çalışmaları

Gemiler geçmişten günümüze ticari, askeri ve ulaşım olarak çeşitli alanlarda kullanılmıştır. Bu gemiler ömürlerinin uzatılması için zaman zaman bakım ve onarıma ihtiyaç duymuşlardır. Gemilerin açık denizlerde bulunduğu sırada tamir ve bakımları; marangoz, demirci ve kalafatçı gibi mürettebatta bulunan personel sayesinde sağlanmıştır. Özellikle gemilerin ahşap malzemeden kullanıldığı dönemlerde, savaşta veya açık denizlerde iken ortaya çıkan sorunların hemen çözülmesi için gemilerde marangozlar ve kalafatçılar görev almışlardır. Yine kalafatçılar gibi gemilerde acil bir durumda hemen müdahale etmekle görevli demirciler yer almışlardır. Bu durumlar haricinde ise donanma yapım ve onarım işleri genellikle tersanelerde yapılmıştır.²⁴⁸

Gemilerin tamire ihtiyaç duymasının birçok farklı sebebi bulunmaktadır. Bu sebepler arasında ahşap kısımların çürümesi, makine, kazan, çark, uskur ve bunlara ait donanımların görevlerini yerine getirememesi bir geminin tamire ihtiyaç duyduğunun göstergesi olmuştur.²⁴⁹

Osmanlı Devleti'nde donanmanın eksikliğini giderilmesi için 25 Aralık 1871 tarihli arşiv belgesinde zırhlı gemilerden bazılarının mühimmatlarının eksik olduğu kayıt altına alınarak bunların Londra'dan sipariş ile tamamlanması kararı alınmıştır. İclaliye korvetinin de gülle ihtiyacının olduğu belirtilerek gülle eksikliğinin giderilmesi kararlaştırılmıştır.²⁵⁰ 16 Mart 1872 tarihinde düzenlenen bir başka

²⁴⁷BOA, Y.PRK. ASK, 157/29 24.08.1317 / M. 28.12.1899.

²⁴⁸Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s.455.

²⁴⁹Düzücü, *Osmanlı Denizciliği*, s. 234.

²⁵⁰BOA, HR. MKT, No. 725/42, H. 12.10.1288 / M. 25.12.1871.

belgede zırlı gemilerin bazılarının eksikleri belirlenmiştir. Bu eksik malzemelerin sipariş ve yapımı için Londra sefaretine Fransızca bir tahrirat yazılarak gönderilmiştir.²⁵¹Gönderilen listede İclaliye korveti için eksik listesi şu şekildedir. 250 librelik top, 5000 adet Armstrong fünyesi, 1052 adet eczalı tapa, 525 adet yuvarlak tavlı gülle, 574 adet adi humbara, 540 adet tavlı humbara ve 551 adet de sivri gülle listede bulunmaktadır. İclaliye korveti haricinde donanmanın diğer gemileri olan Asar-ı Tevfik, Necm-i Şevket, Asar-ı Şevket, Aziziye, Mahmudiye, Osmaniye ve Orhaniye'nin de eksikleri tespit edilerek sipariş verilmiştir. Siparişi verilen mühimmatların ücretlerinin ödenmesi amacıyla ayrıca bir banka garantisi alınması gerektiği belirtilmiştir.²⁵²

Osmanlı Devleti'nde 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sonrası donanma içerisinde yer alan gemilerin çoğu harap bir hale gelmiştir. Bu yıpranan gemiler bakım ve onarımlarının yapılması için Haliç'e alınmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'ndeki teknik ve mali imkânsızlıklar sebebiyle bu gemilerin bakım ve onarımı konusunda o dönem iki seçenek ön plana çıkmıştır. Birinci seçenek, zırlı gemilerin tekne bakımlarının yapılmasının yanında yeni kazanlar ve toplanlarla donatılması şeklinde olurken, ikinci seçenek ise gemilerin zırları, makineleri, kazanları ve silahları dışında güvertelerinden, gövde yapılarına kadar baştan aşağıya yenilenmesini kapsamaktadır. Savaş sonrası ortaya çıkan kötü mali ortamında yüksek maliyetli tamiratların rafa kaldırılmasına ve gemilerin Haliç'e demirlenmesi anlamını ortaya çıkarmıştır. Karadeniz filosunda görev yapmış olan İclaliye korveti de bakım ve onarımı aksatılan ve belirli bir süre Haliç'te kalmış gemilerden olmuştur.²⁵³

Gemiler zamanla demir ve çelikten inşa edilmeye başlanmıştır. Okyanus üzerinde seyreden bu araçlarda boyasız demir ve sac vidalar su ve havanın rutubetinden dolayı paslandıklarında ya da törpülediklerinde incelmeye göstermişlerdir. Boyasız kullanılan ya da rengi atan tahtaların da aynı şekilde ömürleri kısa olmuştur. Gemilerdeki demir ve ahşap malzemeleri çürüme ve

²⁵¹BOA, HR. MKT, No.735/33, H. 06.01.1289 / M. 16.03.1872.

²⁵²BOA, HR. MKT, No. 735/33, H. 06.01.1289 / M. 16.03.1872, lef 4.

²⁵³Algül, *Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, s. 171; Uyanıker, *Osmanlı'dan Cumhuriyete*, s.51; Mercan, *Denizcilik Stratejileri*, s. 159-160.

aşınmalardan korumakla birlikte geminin omurga kısmındaki kirlenmeleri önlemek için boyama işlemi uygulanmıştır.²⁵⁴ 1883 yılının Haziran ayında İclaliye korvetinin de zamanla boyasının dökülerek yosun tuttuğu, civatalarının çürüdüğü belirtilmiştir. Bu sırada Girit tersanesinde bulunan korvetin tamiratının bu tersanede yapılamayacağından İstanbul'a gelmesinin gerekli olduğu belirtilmiştir. İstanbul'a gelen İclaliye korvetinin yerine Avnillah korveti görevlendirilmiştir. İstanbul'a gelen İclaliye korvetinin gerekli görülen bakım ve onarımı yapılarak tekrar göreve başlaması sağlanmıştır.²⁵⁵

27 Ağustos 1885 tarihinde Girit'te bölgenin güvenliğini sağlamakla görevli olan İclaliye korveti tamir, bakım ve onarımı için İstanbul'a çağırılmıştır. Ancak geminin şu anda Girit'te kalmasının gerekli olduğu yerine bir geminin gelmesiyle İstanbul'a doğru yola çıkmasının daha uygun olacağı belirtilmiştir. Bu görüş ile İclaliye korveti yerine bir geminin Girit'e gelmesi ile birlikte bakım ve onarım için İstanbul'a gitmesi kararlaştırılmıştır.²⁵⁶ Alınan bu karara rağmen kış mevsiminin yaklaşması sebebiyle Avnillah gemisinin derhal İclaliye korvetinin yerine Girit'e gönderilmesi İclaliye korvetinin İstanbul'a gelmesi kararı acele bir şekilde alınmıştır. Bu karar sonrası İclaliye korveti bakım ve onarım için İstanbul'un yolunu tutmuştur.²⁵⁷ Bu sırada Girit'te bulunan İclaliye korvetinin sancak başının eskidiği iskele arka kazganıyla deniz musluklarının bakıma ihtiyacı olduğu özellikle vurgulanmıştır. Ancak bu şekilde geminin uzak mesafe yol almasının herhangi bir sorun olmayacağı tamir için İstanbul'a gelebileceği de belirtilmiştir.²⁵⁸ 22 Ocak 1886 tarihinde İclaliye gemisi boğaza gelmiştir. Ancak geminin baca kazganları ve dümeninde sorun olduğundan onarımın bir iki gün süreceği bir telgraf ile bildirilmiştir. Bu telgraf üzerine yaşanan problemin derhal çözülerek geminin hemen İstanbul'a gelmesi belirtilmiştir.²⁵⁹ Yaşanan problem halledildikten sonra 23 Ocak 1886 tarihinde Girit'ten gelen İclaliye korveti önce Kumkapu pişgahına demirlemiş

²⁵⁴Derya Geçili, "19. Yüzyılın Sonlarında Osmanlı Devleti'nde Gemi Boya ve Kaplamaları", *Gemi ve Deniz Teknolojileri Dergisi*, , S.219 (2021), s. 61.

²⁵⁵BOA, *Y.MTV*, No. 11/51, H. 27.07.1300 / M. 03.06.1883.

²⁵⁶BOA, *Y.MTV*, No. 18/87, H. 16.11.1302 / M. 27.08.1885.lef:1.

²⁵⁷BOA, *Y.MTV*, No. 19/12, H. 09.01.1303 / M. 18.10.1885.

²⁵⁸BOA, *Y.MTV*, No. 18/87, H. 16.11.1302 / M. 27.08.1885.lef:2.

²⁵⁹BOA, *Y.PRK. ASK*, No. 31/33, H. 16.04.1303 / M. 12.01.1887.

oradan da Tersane-i Amire'ye bakım ve onarım sürecinin başlaması için giriş yapmıştır. Tersane-i Amire'de korvetin bakımı yapıldıktan sonra tekrar görevlendirilmek üzere tersanede beklemiştir.²⁶⁰

Osmanlı Donanmasına bağlı savaş gemilerinde top, tüfek, barut ve humbara daneleri gibi savaş malzemeleri yer almıştır. Bu malzemeler gemilerin ambar büyüklüğü ve personel sayısına göre değişkenlik göstermiştir. Donanma gemilerinde yer alan toplar, geminin savaş gücü açısından en önemli parçası olmuştur. Bu toplar genelden ağızdan dolmalı ve hareketli bir araba üzerine yerleştirilmiş şekilde olmuştur. Top için gerekli olan barut, topa yakın bir yerde fiçı içerisinde saklanmıştır. Topun içini temizlemeye yarayan ince uzun fırça ve çubuklar topun yardımcı malzemeleri arasında yer almıştır. Donanma içerisinde kullanılan toplar ilk zamanlar tunç ve demirden üretilirken, 1850 sonrası tamamen demirden üretilmiştir.²⁶¹ İclaliye korveti içerisinde yer alan topların da gerekli görüldüğü durumlarda bakım ve onarımları yapılmıştır. 1 Kasım 1887 tarihinde İmalat-ı Bahriye komisyonu tarafından hazırlanan bir raporda, 28 adet geminin acilen tamire ihtiyaç duyduğu belirtilmiştir. Raporda İclaliye korvetinin de ağızdan dolan Armstrong toplarının kuyruktan dolan Krupp topları ile değiştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Alınan karar sonrası Armstrong topları yerine Krupp topları İclaliye korvetine yerleştirilmiştir.²⁶² İclaliye gemisinden önce 1883 yılında Bahriye komisyonu kararıyla Osmanlı donanmasında bulunan altı geminin eski model ağızdan dolan Armstrong toplarının dönemin diğer deniz güçlerindeki gibi modern kıçtan dolan toplarla değiştirilmesi kararı alınmıştır. Eski topların yerine, 450 sterlin maliyetindeki yeni topların takılması planlanması planlanmıştır. Bu yeni topların menzili sadece 6500 yarda²⁶³ mesafe katedebilecekler. Bu değişiklikte birlikte eski mermilerde kullanılamayacağından yeni mermi ihtiyacı doğmuş, bu mermilerinde özel olarak imal edilmesi kararı alınarak gemilere yeni toplar yerleştirilmiştir.²⁶⁴

²⁶⁰BOA, Y.PRK. ASK, No. 31/38, H. 17.04.1303 / M. 13.01.1887.

²⁶¹Düzcü, *Osmanlı Denizciliği*, s. 387-388.

²⁶²Mercan, *Denizcilik Stratejileri*, s. 161.

²⁶³Yarda: Üçayak/kadem uzunluğunda, 0,914 metrelik İngiliz boy ölçüsü. Yaşar Çağbayır, "Yarda" Ötüken Türkçe Sözlük, C. V, Ötüken Yayınları, İstanbul 2007, s.5222.

²⁶⁴BOA, Y.PRK. KOM., No. 4/32, H. 27.01.1301 / M. 28.11.1883.

Gemilerde kömür maddesini enerjiye dönüştüren teknik ekipman olan kazan Osmanlı imalathaneleri tarafından her ne kadar imal edilmiş olsa da 1840'lardan itibaren daha çok İngiltere'den tedarik edilmiştir. Bu durum Kırım Savaşı sırasında da devam etmiştir. Ancak birkaç sene sonra İngiltere'den alınan kazanlar devletin borçları sebebiyle tartışma konusu olmuştur. Bu sebeple kazanların yurtdışından alınmaması için mücadele edilmiş, ancak başarılı olunamamıştır. İngiltere'den getirilen bu kazanlar hacim olarak büyük, geniş bir alan kaplayan ve çoğunlukla demirden üretilmiş şekildedir. Ateş üzerinde duran bu demir kazanların ömrü ise dört ya da beş sene aralığında olmuştur. Demir haricinde kazanın bir diğer hammaddesini bakır oluşturmuştur. Bakırın ömrü demire göre daha uzun olmuştur. Zamanla kazanların yapılarında da değişiklikler meydana gelmiştir. XIX. yüzyılın ortalarında boru tipi kazanlar kullanılmaya başlanmıştır.²⁶⁵ 17 Şubat 1892 tarihinde yapılan Osmanlı donanmasına durumu ve teçhizat eksikleriyle ilgili Bahriye Nezareti'nden alınan bilgide İclaliye, Osmaniye, Aziziye, Orhaniye, Mahmudiye ve Hıfz-ı Rahman korvetlerinin kazanlarının eski ve kullanıma uygun olmadığı tespit edilerek yenileme çalışmalarının yapılmasına başlanmıştır. Bu çalışma kapsamında İclaliye korvetinin kazanlarında yenileme çalışması yapılmıştır.²⁶⁶

15 Ekim 1898 tarihinde İclaliye korvetinin gece saat iki civarlarında Çanakkale tarafına geldiği daha sonra Kız Kulesi hizalarında iken makine aksamında Kondon sehrudi tabir olunan bir ince kolda sıkıntı olduğu anlaşılmıştır. Çarkçılar tarafından yapılan ilk inceleme sonrası geminin üç dört saatlik bir tamir işleminden sonra yoluna devam edebileceği belirtilerek geminin tamiri sağlanmıştır.²⁶⁷ Bir gün sonra yani 16 Ekim 1898 tarihinde İclaliye korveti boğazın batı girişine doğru süratsız yavaş bir şekilde ilerleyerek tersaneye giriş yapmıştır. Tersane içerisinde bakım ve onarım çalışmaları yapılan korvet tekrar denizlere açılmıştır.²⁶⁸ 28 Kasım 1899 tarihinde de top fabrikasında yeniden inşa edilmiş olan sehpalı kızak üzerine

²⁶⁵Düzcü, *Osmanlı Denizciliği*, s.373-375.

²⁶⁶BOA, Y.PRK. ASK, No. 79/48, H. 18.07.1309 / M. 17.02.1892.

²⁶⁷BOA, Y.PRK. ASK, No. 145/26, H. 29.05.1316 / M. 15.10.1898.

²⁶⁸BOA, Y.PRK. ASK, No. 145/43, H. 30.05.1316 / M. 16.10.1898.

mevzii yedi santimetrelik eğimli iki parça top atış denemeleri tamamlandıktan sonra İclaliye korveti içerisine yerleştirilmiştir.²⁶⁹

5 Ocak 1903 tarihli belgede Çanakkale’de bulunan dört adet savaş gemisinden biri olan İclaliye korvetinin içerisinde bulunan bütün silahların sökülmesi kararı alınmıştır. Sökülen bu silahlar Tophane-i Amire’ye teslim edilmiştir. Ancak daha sonra alınan bu karardan vazgeçilerek sökülün silahlar tekrar iade edilerek gemi içerisine yerleştirilmiştir. Topların yerleştirilme işlemleri tamamlandıktan sonra İclaliye korvetine karakol vazifesini yerine getirmesi bildirilmiştir.²⁷⁰

Bahriye Nazırlığı tarafından 5 Şubat 1907 tarihinde alınan bir karar ile donanma içerisinde eksikleri bulunan gemilerin Haliç tersanesine getirilerek bakım ve onarımlarının gerçekleştirilmesi kararı alınmıştır. Alınan bu karar üzerine Bahriye Nazırı tarafından 26 Şubat 1907 tarihinde yazılan belgede Çanakkale’de bulunan İclaliye korvetinin uzun zamandan beri kullanım dışı hareketsiz bir şekilde bırakılmasından dolayı tekrar kullanılmadan önce temizlenmesi ve tamirat görmesi gerektiği kararı alınmıştır. Bu işlemler öncesi geminin içerisinde bulunan cephaneler orada bulunan diğer gemilere nakledilmiştir. Temizleme ve tamirat işleminden hemen sonra korvetin diğer gemilerde bulunan cephaneleri tekrar iade edilmiştir. İade edilen mühimmat ve parçalar İclaliye korveti içerisine tekrar yerleştirilmiştir.²⁷¹ İclaliye korvetinin aynı yıl içerisinde Çanakkale’de bulunduğu sırada cephanesini Hıfzu’r-Rahman korvetine bırakarak başkent İstanbul’a temizlik ve tamir için gelmesi gerekli olduğu bir kez daha ifade edilmiştir. Gerekli bakım onarım işlemleri yapılan İclaliye korveti İzmir’de görevli olan ve İstanbul’a tamir için gelecek olan Serya Vapurunun görevini devralmak üzere İzmir’e doğru hareket etmiştir.²⁷² Bu dönemde donanmayı oluşturan diğer gemilerden olan Âsâr-ı Tevfik firkateyni, Almanya’da bulunan Germania Tersanesi’nde modernize edilerek donanma

²⁶⁹BOA, *Y.PRK. ASK*, No. 156/18, H. 24.07.1317/ M. 01.09.1899.

²⁷⁰BOA, *Y.MTV*, No. 238/16, H. 05.10.1320 / M. 05.01.1903.

²⁷¹BOA, *Y.MTV*, No.295/51, H. 13.01.1325 / M. 26.02.1907.

²⁷²BOA, *Y.MTV*, No.295/137, H. 26.01.1325 / M. 11.03.1907.

hizmetine tekrar girmiştir. Mesudiye, Muin-i Zafer, Avnillah ve Feth-i Bülend gibi önemli savaş gemileri de 1904 ile 1907 yılları arasında tamir edilmiştir.²⁷³

Osmanlı donanmasında birçok hizmette bulunan İclaliye korvetinin 1914 yılında silahları sökülerek geri plana çekilmiştir. Ömrünün son dönemlerinde eğitim ve kışla gemisi olarak görev yapan İclaliye korveti yıpranmaya başlaması üzerine 1928 yılında Gölcükte sökülme üzere satılmış, böylelikle tarih sahnesinden çekilerek Osmanlı donanmasına veda etmiştir.²⁷⁴

²⁷³Beşirli, “Osmanlı Donanması”, s.254-257.

²⁷⁴Güleryüz, *Osmanlı Donanması*, s. 92.

SONUÇ

Mısır tarihinde Mehmet Ali Paşa'nın 1805 yılında vali olmasıyla başlayan değişim, 1841 yılında elde edilen ferman sonrası devam etmiştir. Bu ferman sonrası Osmanlı Devleti için önemli bir coğrafya olan Mısır her ne kadar kendisine bağlı gözükmüş olsa da Osmanlı Devletine bağlı bir hanedanın yönetimine bırakılmıştır. İsmail Paşa'nın 1863 yılında vali olmasıyla birlikte Osmanlı-Mısır ilişkilerinde yeni bir dönem başlamıştır. İsmail Paşa ilk olarak 1866 yılında daha önce Abbas Paşa'nın da giriştiği ama başarılı olamadığı 1841 fermanını devre dışı bırakarak yeni bir veraset fermanının düzenlenmesini sağlamıştır. İsmail Paşa veraset değişikliğinden bir yıl sonra bu kez 1867 yılında Osmanlı Devleti'nin Girit'te büyük bir isyanla uğraştığı sırada kendisini devletin diğer valilerinden ayıran bir unvan verilmesini talep etmiştir. Amacına ulaşmak isteyen İsmail Paşa Girit'teki asilere yardımda bulunarak onları desteklemekten de geri kalmamıştır. Bu talebi ve çevirdiği entrikalar sonrası "hidiv" unvanının sahibi olan İsmail Paşa aldığı bu unvanlı birlikte Mısır'daki tek söz sahibinin kendisi olduğunu düşünerek bağımsız bir hükümdar gibi hareket etmeye başlamıştır. İsmail Paşa bu dönemde Avrupa'nın önemli başkentlerine giderek 1869 yılında Mısır'da gerçekleşmiş olan Süveyş Kanalı açılışına Avrupa'nın önde gelen hükümdarlarını davet etmiştir. Bu olay sonrası Bâbiâli ile karşı karşıya gelen İsmail Paşa sert bir şekilde uyarılmış, Sultan Abdülaziz de gerçekleşen açılışa katılmama kararı almıştır. Ancak İsmail Paşa bu yaşanan gelişmeler karşısında bağımsız hareketlerine devam etmiş, Abdülaziz'in katılmadığı kanal açılışında Mısır'ın tek sahibi gibi boy gösterdiği anlaşılmıştır.

Kanal açılışı sonrası 1869 yılında İsmail Paşa'ya Bâbiâli tarafından hareketlerine dikkat etmesi için bir ferman gönderilmiştir. Bu fermanda gereksiz vergi koyması yasaklanarak borçlanma yetkisi de kaldırılmıştır. Ayrıca ordusundaki asker sayısını azaltması, elindeki tüfekleri ve sipariş verdiği savaş gemilerini Osmanlı Devleti'ne teslim etmesi de kendisinden istenmiştir. İsmail Paşa her ne kadar istemeyerek de olsa bu ferman öncesinde donanmasını güçlendirmek adına Avrupa'da inşa ettirdiği zırhlıları Osmanlı Devletine teslim etmek zorunda kalmıştır. Bu teslim edilen gemilerden bir tanesi de Avusturya'nın Trieste şehrinde bulunan

Stabilimento Tecnico Triestino Firması'nda yaptırılan İclaliye korveti olmuştur. İclaliye korveti Osmanlı – Mısır siyasi ilişkileri çerçevesinde İsmail Paşa'nın bağımsız hareketlerinin bir sonucu olarak imtiyaz kısıtlama fermanı çerçevesinde Osmanlı Donanmasına katılmıştır. Osmanlı Devleti Mısır hükûmetinden el koyarak aldığı bu zırhlı korvet sayesinde donanmasını güçlendirmiştir. İclaliye korvetinin yapımının planlanması ve siparişi Mısır hükûmetine ait olmuştur. Osmanlı Devleti'nin İclaliye korvetinin yapımının planlanmasında ilk inşa sürecinde herhangi bir etkisi ya da fikri bulunmamıştır. Gemi yapılmaya başlandıktan sonra Osmanlı Devleti'ne geçecek ve geminin her türlü masrafı devlet tarafından karşılanmıştır. Bu dönemde Abdülaziz'in de donanmaya ayrıca önem verdiği düşünüldüğünde bir savaş gemisi olan İclaliye korvetinin Osmanlı donanmasına katılması devlet adına önemli bir olay olmuştur. Ayrıca Mısır hükûmetinin inşa ettirdiği İclaliye ve diğer savaş gemilerine de el konulmasıyla dönemin Osmanlı – Mısır ilişkilerine bakıldığında herhangi bir mücadele durumunda İsmail Paşa yönetimindeki Mısır'ın güçlenmesinin önüne geçileceği beklenmiştir.

Osmanlı hizmetine girdikten sonra 1877-78 Osmanlı-Rus savaşında Karadeniz filosunda görev alan İclaliye korveti bölgede önemli harekâtlarda bulunmuştur. Bu savaş sonrası yıpranan korvet bakım için Haliç'e çekilerek 1897 yılındaki Yunan Savaşına kadar demirlemiş bir şekilde beklemiştir. Bu savaşta herhangi ciddi bir görev almayan İclaliye korveti Girit ve Beyrut sahillerinin güvenliğinin sağlanması konusunda önemli bir rol üstlenmiştir. Birçok hizmette bulunan İclaliye korveti zaman zaman teknik sorunlardan dolayı görev dışında bırakılmıştır. Bu sorunlar Osmanlı tersanelerinde çözüldükten sonra korvet denizlerdeki yerini tekrar alacaktır. İlerleyen dönemlerde yılların yorgunluğu ile yıpranmaya başlayan İclaliye korveti bir savaş gemisi olmasına rağmen geri plana çekilerek farklı hizmetlerde kullanılmaya başlayacaktır.

Sonuç olarak İclaliye korveti Mısır hükûmeti tarafından sipariş edilmiş olmasına rağmen Osmanlı Devleti tarafından parası ödenerek el konulmuş ve Osmanlı donanmasına katılmıştır. Devlet bu hamle ile hem İsmail Paşa'ya bir ders vermiş, hem de kendi valisinin güçlü bir donanma oluşturmasının önüne geçerek

kendi donanmasının güçlenmesini sağlayacaktır. Görevde olduğu süre boyunca geminin bakım ve onarım süreçleri Osmanlı tersanelerinde gerçekleşmiştir. İclaliye korveti Osmanlı denizcilik tarihine dair bilgiler sunmakta ve modern denizcilik uygulamaları için değerli bilgiler aktarılmasına imkan tanımıştır. Geminin mürettebat kısmında yıllara göre değişiklikler meydana gelmiştir. Her ne kadar bir savaş gemisi olmuş olsa da korvetler yapısı gereği büyük bir yapıda olmadığından sınırlı kapasitesi ve görev durumu bakımından bazı önemli tarihi olaylarda kullanıma uygun durumda olmadığı gerekçesiyle kenarda bırakılmıştır. Ayrıca geminin modernize edilmesi konusunda diğer savaş gemilerine bakıldığında geride kaldığı ve bir çaba gösterilmediği de anlaşılmıştır. Bu duruma rağmen birçok olay içerisinde yer alan İclaliye korveti zamanla yıpranarak ömrünü tamamlamış, 1928 yılında da sökülme üzere donanmadan emekliye ayrılarak tarih sahnesinden çekilmiştir.

KAYNAKLAR

1.Arşiv Kaynakları:

A. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA):

Bab-ı Ali Evrak Odası (*BEO*)

36791/27734.

Hariciye Nezareti Mektubi Kalemî Evrakı (*HR.MKT*)

735/33, 725/42, 707/64, 726/6, 711/23.

Hariciye Nezareti Tercüme Odası(*HR. TO.*)

95/22.

İrâde-i Dahiliye (*İ.DH*)

21/1002.

Yıldız Sadaret Hususî (*Y.A.HUS*)

162/21.

Yıldız Esas Evrakı (*Y. EE.*)

116/29.

Yıldız Mütenevvi Maruzat (*Y. MTV*)

19/12, 18/87, 11/51, 238/16, 295/51, 295/137, 233/131.

Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Askerî Maruzat (*Y.PRK. ASK*)

4/32, 31/33, 31/38, 31/39, 145/26, 145/43, 156/18, 157.

2. Tetkik Eserler:

- AHMED LÛTFÎ EFENDÎ, *Vak'a-nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*, C. XI, (Yay. Haz. Münir Aktepe), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989.
- AHMED LÛTFÎ EFENDÎ, *Vak'a-nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*, C. XII, (Yay. Haz. Münir Aktepe), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989.
- AKSAN, H. Virginia, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri (1700-1870)*, (çev. Gül Çağalı Güven), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017.
- AKSÛT, Ali Kemâlî, *Sultan Azizin Mısır ve Avrupa Seyahati*, Ahmet Sait Oğlu Kitabevi, İstanbul 1944.
- ALGÛL, Behice, *Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, (Kütahya Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kütahya 2019.
- ALP, Gözde, *H. 1315 M.1897-1898 Tarihli Bahriye Sâlnâmesinin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi* (Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kayseri 2016.
- ALTUNDAĞ, Şinasi, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı Mısır Meselesi (1831-1841)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2021.
- ARMAOĞLU, Fahir, *19.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Kronik Yayınları, İstanbul 2021.
- AYDIN, Zeynep, *Osmanlı Denizciliğindeki Teknolojik Dönüşüm*, (Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli 2020.
- AYKAÇ, Emre, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türk Deniz Tarihi*, (Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli 2020.
- AYTİMURER, Saim, *Osmanlı Donanmasında Mesûdiye Kalyonu (1799-1861)*, (Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Bandırma 2022.

- BATMAZ Şakir, *II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması*, (Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), Kayseri 2002.
- BEŞİRLİ, Mehmet, “Sultan Abdülaziz’den Birinci Dünya Savaşı’na Osmanlı Donanması”, *A.U. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.25, Erzurum 2004, s.243-274.
- BOSTAN, İdris – Salih Özbaran, “*Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*”, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009.
- BOSTAN, İdris “Gemi”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.XIV, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1996, s.11-15.
- BUZPINAR, Ş. Tufan, “Mustafa Fâzıl Paşa”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XXXI, Ankara 2020, s. 300-301.
- BUZPINAR, Ş. Tufan, “Tevfik Paşa, Hidiv”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XLI, İstanbul 2012, s. 14-15.
- BÜYÜKTUĞRUL, Afife, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C.III, Deniz Basımevi, İstanbul 1973.
- CEVDET PAŞA, *Tezâkir*, C. II, (Yay. Haz. Cavid Baysun), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1960.
- CEZAR, Mustafa, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.III, Türk Tarih Kurumu Yayınları, İstanbul 2021.
- CEZAR, Mustafa, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, C.I, Ankara 2021.
- ÇAKICI, Furkan, *Kaptan-ı Derya Ahmed Vesim Paşa (1824-1910)*, (Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Ordu 2023.
- ÇAPAR, Onur - Levent Düzgü, “Buharlı Gemi Çağında Osmanlı Gemi İsimleri Üzerinden Gelenekten Moderniteye Geçişi Okumak”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, C. XIX, S.76, s.1057-1073.

- ÇETİN, Atilla, “İsmâil Paşa, Hidiv”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XXIII, İstanbul 2001, s. 117-119.
- ERDOĞAN, Haşim, *H. 1319 (M.1901) Tarihli Bahriye Sâlnâmesinin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi* (Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kayseri 2007.
- FAHMY, Khaled, *Kavalalı Mehmet Ali: Osmanlı Valiliğinden Mısır Hükümdarlığına*, (çev. Abdullah Yılmaz), Vakıfbank Kültür Yayınları, İstanbul 2020.
- GENCER, Ali İhsan, “Bahriye” *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.IV, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1991, s.501-509.
- GENCER, Ali İhsan, *Bahriye’de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu(1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001.
- GEORGEON, François, *Sultan Abdülhamid*, (çev. Ali Berktaş), İletişim Yayınları, İstanbul 2018.
- GEYİKOĞLU, Hasan “Selçukluların Deniz Politikası ve Denizcilik Faaliyetleri”, *A.U. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.22, Erzurum 2003, s.251-267.
- GÖRGÜN, Hilal, “Ûrabî Paşa”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XLII, İstanbul 2012, s. 167-169.
- GÖVEZ, Kübra, *Osmanlı Devleti’nin 93 Harbi’nde Silah ve Mühimmat Tedariki*, (Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Konya 2022.
- GÜLDEŞ, Dilek, *Urabî Paşa Hareketi ve İngilizlerin Mısır’ı İşgali(1881-1882)*, (Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1999.

- GÜLERYÜZ, Ahmet - Bernd Langensiepen, “*Osmanlı Donanması (1828-1923)*”, Denizler Kitapevi, İstanbul 2007.
- GÜMÜŞ, Musa, *Sultan II. Abdülhamid’in Mısır Politikası*, (Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi,) Konya 2013.
- GÜNGÖRDÜ, Mehmet, *Bolu ve Tersâne-i Amire*, (Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Bolu 2019.
- HÖKELEK, Şaban, *Hidiv Tevfik Paşa(1852-1892)*, (Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kayseri 2016.
- İNALCIK, Halil, *Devlet-i Aliyye*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, C. III, İstanbul 2018.
- İPŞİRLİ, Mehmet, “Bâbiâlî”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. IV, İstanbul 1991, s. 378-386.
- İRTEM, Süleyman Kâni, *Osmanlı Devleti’nin Mısır Yemen Hicaz Meselesi*, (Yay. Haz. Osman Selim Kocahanoğlu), Temel Yayınları, İstanbul 1999.
- İS-SANAFİRİ, İbrahim Muhammed, *Osmanlı-Mısır İlişkileri (1863-1882)*, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), İstanbul 1993.
- KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C. V, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2007.
- KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C. VII, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2003.
- KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C. VIII, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2007.
- KIŞ, Salih, “Kavalalı Mehmet Ali Paşa’nın Anadolu Harekâtı ve Konya Muharebesi”, *Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, S.23, Konya 2010, s.145-158.

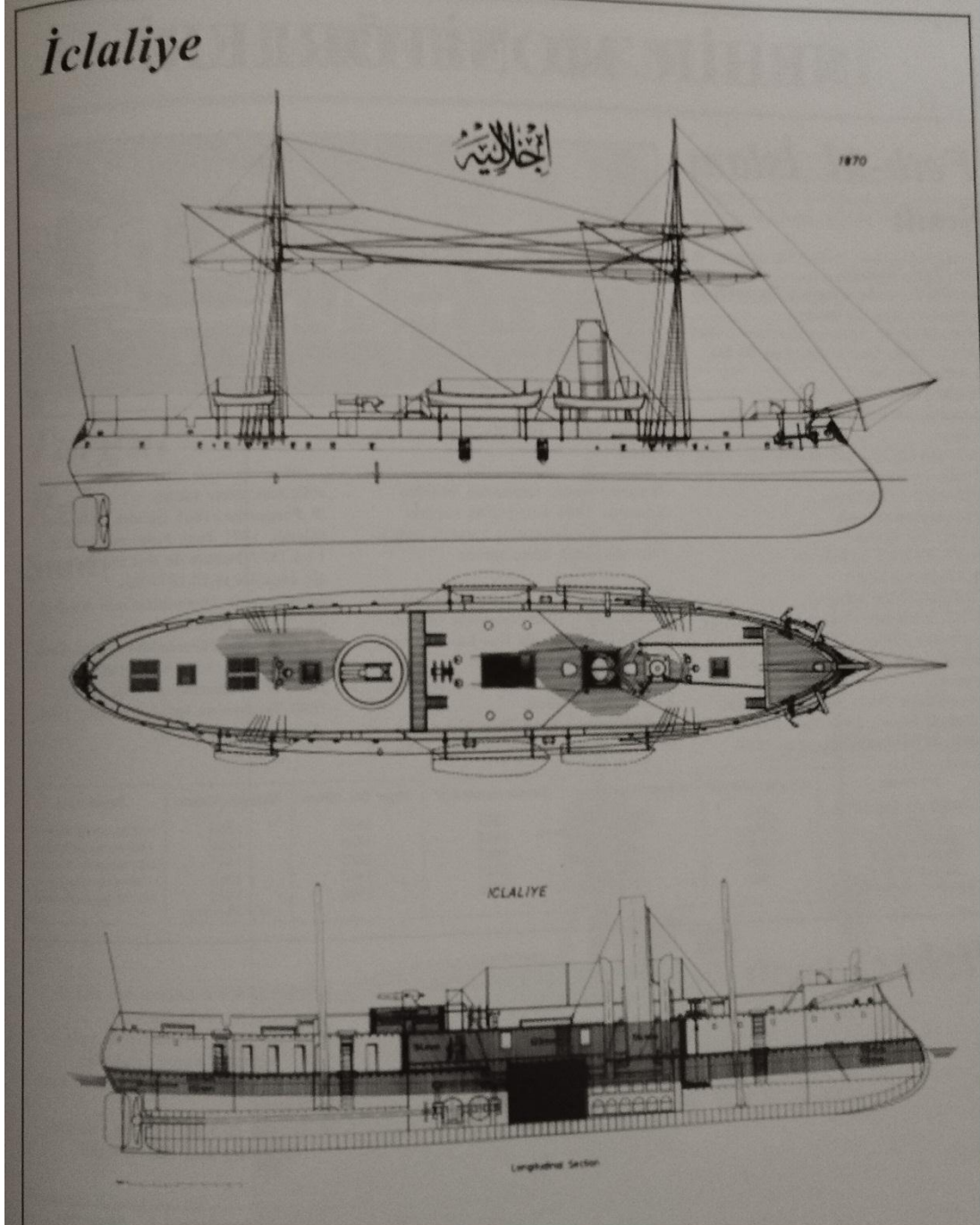
- KIZILTOPRAK, Süleyman, *15 Numaralı Mühimme-i Mısır Defteri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2015.
- KURŞUN, Zekeriya, “Said Paşa”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XXXV, İstanbul 2008, s. 573-574.
- KUTLUOĞLU, Muhammed Hanefi “İbrâhim Paşa, Kavalalı”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. XXI, İstanbul 2000, s. 330-333.
- KÜÇÜKOĞLU, Ahmet, *Türk Donanmasında Hamidiye Zırhlısı*, (İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2003.
- LEWIS, Bernard, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, (çev. Boğaç Babür Turna), Arkadaş Yayınları, Ankara 2018.
- MANSEL, Philip, *Sultanların İhtişamı (Osmanlıların Son Yılları)*, (çev. Nigar Alemdar), Everest Yayınları, İstanbul 2010.
- MEHMET ARİF BEY, *Başımıza Gelenler(93 Harbi ve Mısır Meselesi)*, İlgî Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2019.
- MUTLU, Sevcan, *XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi ve Ekonomik Fonksiyonu*, (Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2008.
- ORAN, Erdoğan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*, (Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi), Ankara 2012.
- ORTAYLI, İlber, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Kronik Yayınları, İstanbul 2018.
- ÖRENÇ, Ali Fuat, “Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii”, *Osmanlı Askerî Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918)*, ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2013.

- ÖZER, Sevda Özkaya, *Osmanlı Devleti İdaresinde Mısır(1839-1882)*, (Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), Elazığ 2007.
- ÖZKAYA, Sevda, *Süveyş Kanalı(XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz’de Bir Rekabet Unsuru)*, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2015.
- ÖZKOÇ, Özge, *İmparatorluk İktidarının Sınırlarında Osmanlı Mısır: Mehmet Ali Paşa Döneminden Hıdivliğe*, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), Ankara 2013.
- ÖZKOÇ, Özge, *Mısır’ın Uzun 19. Yüzyılı(Modernleşme, Merkezileşme ve Özerklik)*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul 2015.
- PANZAC, Daniel *Osmanlı Donanması(1572-1923)*, (çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat) Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018.
- PINAR, Hayrettin, *Tanzimat Döneminde İktidarın Sınırları Babıâli ve Hıdiv İsmail*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2012.
- REYNOLDS, A. Michael ,*İmparatorlukların Çöküşü (Osmanlı-Rus Çatışması)*, (çev. Yücel Aşkoğlu), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2021.
- SAKAOğLU, Necdet, *Bu Mülkün Sultanları*, Alfa Yayıncılık, İstanbul 2020.
- SARAÇ, Mehmet Zahid H. *1317 M.1897-1898 Tarihli Bahriye Sâlnâmesinin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi* (Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Kayseri 2014.
- SHAW, J. Stanford - Ezel Kural, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, (çev. Mehmet Harmancı), E Yayınları, C.2, İstanbul 1983.
- SİNOUÊ, Gilbert, *Kavalalı Mehmed Ali Paşa Son Firavun*,(çev. Ali Cevat Akkoyunlu), Doğan Kitapçılık, İstanbul 1999.
- SOFU, Sevda Özkaya, *Osmanlı İdaresinde Mısır(1839-1882)*, Kesit Yayınları, İstanbul 2018.

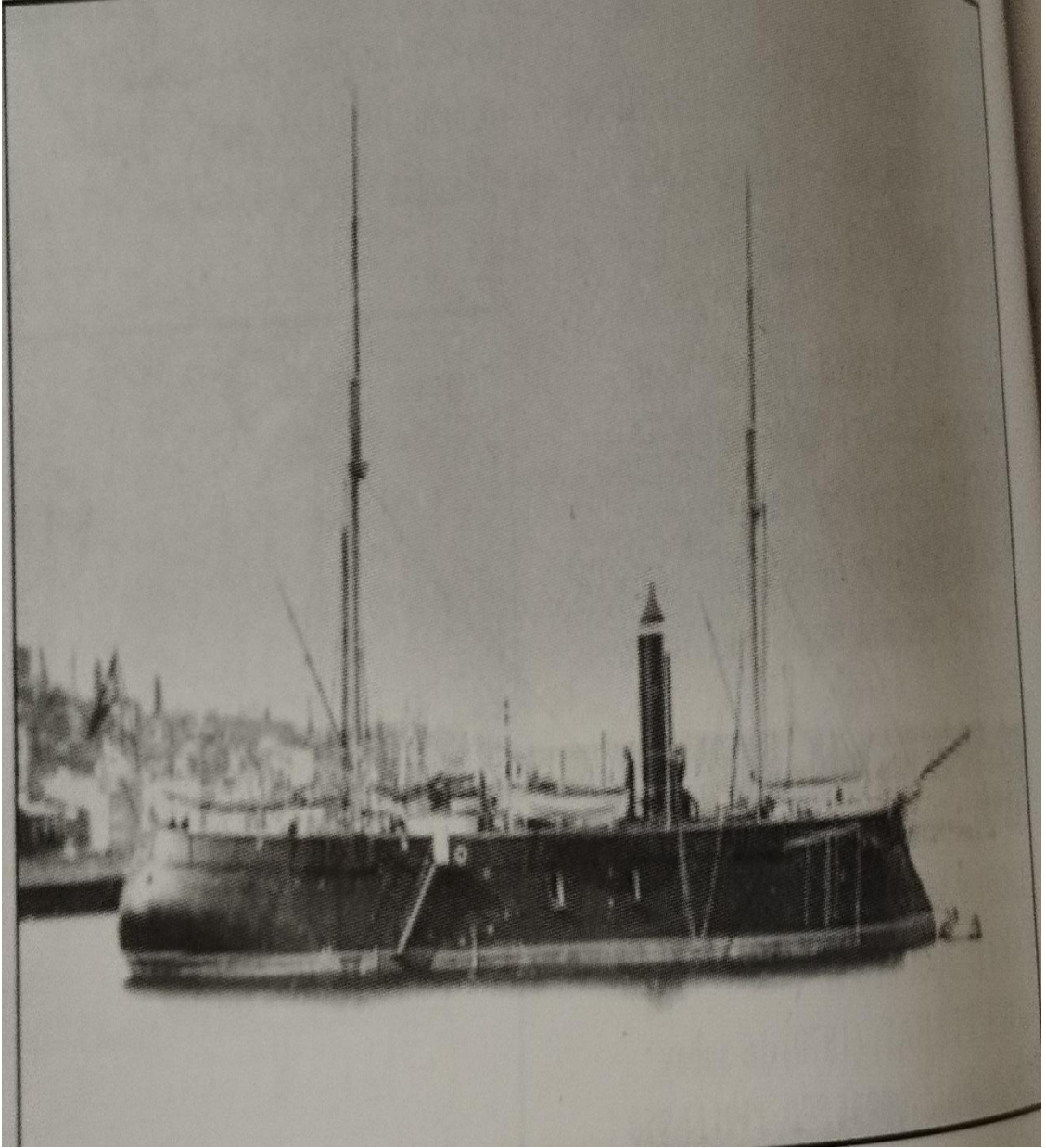
- SOYDEMİR, Selman, *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri(18 ve 19. Yüzyıllar)*,(İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007.
- ŞAHİN, İlhan, “Abbas Hilmi I”,*Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. I, İstanbul 1988, s. 25.
- UYANIKER, Ferdi , “Türk Donanmasında Deniz Gedikli Sınıfının Doğuşu, Eğitimi ve Gelişimi,” *Türk Askerî Eğitim ve Öğretim Tarihi Sempozyum Bildirileri 16-17 Eylül 2021*, İstanbul 2022.
- UYAR, Mesut - Edward J. Erickson, *Osmanlı Askeri Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2020.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı,*Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2020.
- ÜNAL, Uğur- Mustafa Budak, *Osmanlı Belgelerinde Mısır*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, İstanbul 2012.
- YÜKSEL, Mehmet, *Osmanlıdan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), İstanbul 2015.
- ZORLU, Tuncay, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014.

EKLER

EK-I. İclaliye korvetinin taslak plan hâli (Ahmet Güteryüz-Bernd Langensiepen, Osmanlı Donanması (1828-1923), Denizler Kitabevi, İstanbul ,2007.)



EK-II. İclaliye 1928 yılında Haliç'te tersane önünde (Ahmet Gülyüz-Bernd Langensiepen, Osmanlı Donanması (1828-1923), Denizler Kitabevi, İstanbul 2007.)



EK-III. Haliç'te demirlemiş olan İclaliye korveti



EK-V. İclaliye korveti mürettebat listesi

TC BAKANLIK KOSULLU ARSIZ DARE BAKANLIĞI (BDA)

5	<p>برون ابارك مظفر - محمد سرتاج</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p>	<p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p>
6	<p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p>	<p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p> <p>عبدالله - محمد عبدالله - محمد عبدالله - محمد</p>

Y.PRK.ASK.00157.00029.001

