

T.C.
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



BUHARLI GEMİYE GEÇİŞTE BİR TEKNOLOJİK DÖNÜŞÜM
ÖRNEĞİ: USKURLU FETHİYE KALYONU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YAKUP SALE

BOLU, KASIM - 2021

T.C.
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI



BUHARLI GEMİYE GEÇİŞTE BİR TEKNOLOJİK DÖNÜŞÜM
ÖRNEĞİ: USKURLU FETHİYE KALYONU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YAKUP SALE

TEZ DANIŞMANI
DR. ÖĞR. ÜYESİ GALİP ÇAĞ

BOLU, KASIM - 2021

KABUL VE ONAY SAYFASI

Yakup SALE tarafından hazırlanan “**BUHARLI GEMİYE GEÇİŞTE BİR TEKNOLOJİK DÖNÜŞÜM ÖRNEĞİ: USKURLU FETHİYE KALYONU**” adlı tez çalışması jürilerimiz tarafından Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Bilim Dalı’nda Yüksek Lisans Tezi olarak oy birliği/ oy çokluğuyla kabul edilmiştir. 19/11/2021

Jüri Üyeleri

İmza

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi: Galip Çağ
Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi

.....

Üye
Prof. Dr. Altan Çetin
Anadolu Üniversitesi

.....

Üye
Doç. Dr. Levent Düzcü
Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi

.....

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Onayı

Prof. Dr. İbrahim KÜRTÜL
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir,

aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Teze ilişkin 12/12/2021 tarihinde Turnitin adlı intihal tespit programından enstitü müdürlüğünce belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan benzerlik raporuna göre, tezin benzerlik oranı %10 olarak tespit edilmiştir.

.....

YAKUP SALE

ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti kurulduğu günden, yıkıldığı son döneme kadar, çoğunlukla kara ordularının almış oldukları zaferler ve yenilgilerle ön planda olmuştur. Ancak Osmanlı Devleti denizlerde de büyük zaferlere imza atmıştır. Özellikle Preveze ve Cerbe deniz zaferleri, Türk Denizcilik Tarihi için oldukça önemlidir. 15. ve 17. yüzyıllarda oldukça üstün bir durumda olan Osmanlı Donanması, bir süre sonra etkisini yitirmiş, özellikle sanayi devrimi sonrası buharlı makinenin Avrupalı devletler tarafından donanma ve gemilerde kullanılmasıyla, Osmanlı denizciliği çağın gerisinde kalmıştır. Bu durum 19. yüzyılda alınan büyük yenilgilerle daha da belirgin hale gelmiştir. Özellikle 1827 Navarin Baskını ve 1853’de yaşanan Sinop faciası sonrası donanmanın ne denli yetersiz olduğu anlaşılmış ve ciddi bir modernizasyon ihtiyacı hissedilmiştir. Bu acı tecrübelerden sonra Osmanlı Devleti buharlı makinelerin Osmanlı Donanması’nda kullanılması gerektiğini anlamış ve bu doğrultuda çeşitli girişimlerde bulunmuştur. İşte bu çalışma, ilk buharlı makinenin kullanıldığı Osmanlı gemilerinden biri olan Fethiye Kalyonu’nu ele almaktadır.

Tezin birinci bölümünde 1827 Navarin Baskını ile yok olmanın eşiğine gelen Osmanlı donanmasının yeniden kurulması, ardından Kırım Savaşı ve sonrasında denizci devletlerin özellikle İngiltere ve Fransa’nın, buharlı makinelerin kullanıldığı savaş gemilerinin, rüzgar gibi doğal etkenlerden bağımsız olarak hareket etmesi ve bu sayede savaşların kazanılmasında ne denli etkili oldukları gözler önüne serilmiştir. İlerleyen sayfalarda Osmanlı Devleti’nin buharlı gemiye geçişte nasıl bir yol izlediği ve bu konuda hangi devletlerden yararlandığı, Başbakanlık Osmanlı Arşivi ile Deniz Müzesi Arşivinden alınan kaynaklar ve daha önce buharlı gemiye geçiş konusunda kaleme alınan kitap, makale, doktora ve yüksek lisans tezlerinden yararlanılarak incelenmiştir.

Tezin ikinci bölümü tamamen Deniz Müzesi Arşivinden alınan tarihi belgeler ışığında, 1853 yılında yapımına başlanmış olan Fethiye kalyonu hakkında bilgiler sunmaktadır. Alınan bu belgelerin transkripsiyonu yapılmış ve oluşturulan tablolarda orijinal metine dil ve imla yönünden sadık kalınmıştır. Asıl konunun yer aldığı Fethiye kalyonu hakkında, 1861- 1862 ve 1867-1869 yılları arasını kapsayan ve gemide görev alan rütbeli askerler tarafından not alınmış seyir

defterleri tablolar halinde bir yıl boyunca gemide yapılan her türlü faaliyetler hakkında bizlere bilgiler sunmaktadır. Böylece bu eser, denizcilik alanında yapılacak olan çalışmalarda Fethiye kalyonu özelinde bir Osmanlı donanma gemisinin seyir defterini gözler önüne sererek, ilgili alanda araştırma yapacak olan kişilere örnek teşkil edebilecek bir mahiyete sahiptir.

Bu çalışmanın Osmanlı denizciliği hakkında yapılacak çalışmalara katkı sağlamasını temenni ediyorum. Yüksek Lisans eğitimim sırasında maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme ve tez yazım sürecinde bana her türlü desteği veren tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Galip ÇAĞ'a ve Doç. Dr. Levent DÜZCÜ'ye teşekkürü bir borç bilirim.



ÖZET

BUHARLI GEMİYE GEÇİŞTE BİR TEKNOLOJİK DÖNÜŞÜM ÖRNEĞİ:

USKURLU FETHİYE

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YAKUP SALE

BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

TARİH ANABİLİM DALI

YAKINÇAĞ BİLİM DALI

(TEZ DANIŞMANI: DR. ÖĞR. ÜYESİ GALİP ÇAĞ)

BOLU, KASIM - 2021

XII + 117 SAYFA

Osmanlı Devleti, Avrupa devletleriyle girdiği savaşlarda aldığı yenilgilerden ders çıkarmış olacak ki, denizcilik alanında çeşitli girişimlerde bulunmuştur. İlk olarak, İngiltere ve Fransa başta olmak üzere bazı devletlerden buharlı gemi alımlarına başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin, yelkenliden buharlı gemiye geçişinde 1827 Navarin Baskını ve 1853-1856 Kırım Savaşı önemli rol oynamıştır. Bu olaylardan sonra donanmayı modernize etmeye karar veren Osmanlı Devleti, yeni inşa edilecek olan gemilerin buharlı makine montajına uygun bir şekilde yapılmasına özen gösterilmiştir. Tez çalışmamızın ana konusu olan Fethiye Kalyonu da bu doğrultuda inşa edilen gemilerden biridir. 1853 tarihinde Aynalıkavak tersanesinde, 3580-ton ağırlığında, 66 top kapasitesinde ve 650 beygir kuvvetinde olan bir makinenin monte edilebileceği şekilde yeniden inşasına başlanan Fethiye Kalyonu, ilerleyen yıllarda İngiltere'ye yollanarak 33800 lira bedelle kış tarafına buharlı makine monte edilmesiyle, Osmanlı'nın buharlı makineye sahip ilk yelkenli gemilerinden biri olmuştur.

Bu çalışmada yelkenliden buharlıya dönüştürülen ilk gemilerden biri olan Fethiye Kalyonu merkeze alınarak konuya açıklık getirilmiştir. Tezin birinci bölümü Osmanlı Devleti'nin yelkenliden buharlıya geçiş aşamalarını ele alırken ikinci bölüm Deniz Müzesi Arşivinden alınan Fethiye kalyonunun seyir defterine dayanmaktadır. 1861- 1862 ve 1867- 1869 yılları arasından kaleme alınmış olan bu defterler kalyonun iki yıllık faaliyetlerinden bahsetmektedir. İkinci bölüm seyir defterinden elde edilen bilgilere dayanarak, her ay ayrı ayrı tablolarla oluşan toplamda 24 aylık tablolar ve hemen altında bulunan açıklamalardan oluşmaktadır. Elde edilen bilgiler Fethiye kalyonunda görevli bulunan mürettebatın bir yıl boyunca yaptıkları faaliyetlerin aylık periyotlar halinde düzenlenmesiyle ortaya çıkmıştır. Bir ay boyunca düzenli olarak tutulan sabah, akşam nöbetleri, askerin gıda ihtiyacını karşılamak için her sabah Aynalıkavak tersanesinden filika veya sandallarla ekmek, sebze ve etlerin alınması için asker gönderilmiştir. Bunların yanında gemide görevli bulunan akerlere her zaman yapılmamakla birlikte kılıç, tüfek ve top talimleri yaptırılmıştır. Ayrıca tersanede ve taşralarda çeşitli gövlere gönderilen askerler, resmi törenlerde ve karşılama alaylarında görevler almış, boğazda ve saray önlerinde karkol nöbetleri tutmuşlardır. Bunlara benzer farklı görevlerde bulunan Fethiye kalyonu ve askerler ikinci bölümde tamamen seyir defterine bağlı kalınarak kaleme alınmıştır.

ANAHTAR KELİMELER: Fethiye Kalyonu, Buharlı Gemi, Navarin Baskını, Kırım Savaşı

ABSTRACT

A TECHNOLOGICAL TRANSFORMATION EXAMPLE IN THE TRANSITION TO STEAM SHIP: USKURLU FETHIYE

MASTER'S THESIS

YAKUP SALE

INSTITUTE OF GRADUATE STUDIES

BOLU ABANT İZZET BAYSAL UNIVERSITY

DEPARTMENT OF HISTORY

(SUPERVISOR: ASSIST. PROF. DR. GALİP ÇAĞ)

BOLU, NOVEMBER 2021

XII + 117 PAGES

The Ottoman Empire must have learned from the defeats it suffered in the wars with the European states, so it made various attempts in the field of maritime. First of all, it started to buy steamships from some countries, especially England and France. The 1827 Navarino Raid and the 1853-1856 Crimean War played an important role in the transition of the Ottoman Empire from sailboat to steamship. After these events, the Ottoman Empire decided to modernize the navy, and care was taken to make the ships to be built in accordance with the steam engine assembly. Fethiye Galleon, which is the main subject of our thesis, is one of the ships built in this direction. Fethiye Galleon, which was started to be reconstructed in the Aynalıkavak shipyard in 1853 to accommodate a 3580-tonne, 66-gun capacity and 650-horsepower machine, was sent to England in the following years and a steam engine was installed at the stern for 33800 liras. It was one of the first ships to own it.

In this study, the Fethiye Galleon, one of the first ships converted from sailboats to steamboats, is centered and clarified. In the first part of the thesis, it is based on the logbook of the Fethiye galleon taken from the Naval Museum Archive, while the transitional stages of the Ottoman Empire from sailboat to steamboat are discussed. He talks about his two-year activities, which were written between 1861-1862 and 1867-1869. Based on the information obtained from the logbook, the second part consists of a total of 24 monthly tables, which are made up of separate tables for each month, and the explanations below. Obtained information The activities of the crew in Fethiye galleon for a year were organized in monthly periods. In order to meet the food needs of the soldiers, soldiers were sent every morning to buy bread, vegetables and meat from Aynalıkavak shipyard with boats or boats. Besides these, although not always done, sword, rifle and cannon drills are given to the soldiers on the ship. In addition, the soldiers, who were sent to various bodies in the shipyard and in the provinces, took duties in official ceremonies and welcoming regiments, and held guard guards in the Bosphorus and in front of the palace. The Fethiye galleon and soldiers, who had different duties similar to these, were written in the second part, completely adhering to the logbook.

KEYWORDS: Fethiye Galleon, Steamship, Navarino Raid, Crimean War

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KABUL VE ONAY SAYFASI	iii
ETİK BEYAN.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
ÖZET.....	vii
ABSTRACT	viii
TABLO LİSTESİ	xi
KISALTMA VE SEMBOLLER LİSTESİ	xii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	11
1. BUHARLI GEMİ ÇAĞINA GEÇİŞ VE FETHİYE KALYONU.....	11
1.2 Navarin Baskını (20 Ekim 1827)	11
1.3 Yelkenli Donanmanın Yeniden Kurulması	13
1.4 Osmanlı Yelkenli Savaş Gemi Sayısı	14
1.5 Osmanlı Denizciliğinde Yelkenliden Buharlıya Geçiş Dönemleri.....	16
1.6 Kırım Savaşı (1853-1856)	25
1.7 Yelkenli Gemilere Makine Monte Edilmesi	27
1.8 Fethiye Kalyonuna Makine Monte Edilmesi	31
1.9 Makineye Dair	35
1.11 İspanya’da Tamir Süreci	40
1.12 Londra’da Yaşanan Gelişmeler	43
1.13 Talim Gemisi Olarak Fethiye	44
İKİNCİ BÖLÜM	46
2. FETHİYE KALYONUNUN JURNAL DEFTERİ.....	46
2.1 Jurnal Defteri	46
2.2 1861-1862 Fethiye Kalyonu Jurnal Defteri	47
2.3 1867-1869 Fethiye Kalyonu Jurnal Defteri	71
SONUÇ.....	97
KAYNAKLAR	99
EKLER.....	104
Ek-1: 1861-1862 Fethiye Kalyonunun Seyir Defterinin Açıklaması	105
Ek-2:1861-1862 Seyir Defterinin Ocak Ayı Defterinin Orjinali.....	106
Ek-3: 1861-1862 Seyir Defterinin Aralık Ayı Defterinin Orjinali.....	107
Ek-4: 1867-1869 Fethiye Kalyonu Seyir Defteri, Deniz Müzesi Arşividen Alınmıştır.	108
Ek-4: 1867-1869 Fethiye Kalyonunun Seyir Defterinin Açıklaması	109
Ek-5: 1867-1869 Seyir Defterinin Aralık Ayı Defterinin Orjinali.....	111
Ek-6: Gemi Siparişleri: Şadiye Ve Fethiye Kalyonlarına Kazan Montajı	112

Ek-7: Şadiye Kalyonu İçin Sipariş Edilen Makinenin Fethiye Kalyonuna Takılarak Yeni Bir Makine Daha Sipariş Edilmesi Emrine Uyulduğu..	113
Ek-8: İnşası Devam Eden Şadiye Ve Fethiye Kalyonları İle Keyvan-I Bahri Fırkateyni İçin Civata İmali.....	114
Ek-8: Fethiye Ve Şadiye Kalyonları Makine Bahasından Dolayı Misyomı Bey'e Olan Borcun Tesviye Olunması.....	115
Ek-9: Fethiye Sefine-i Hümayunu'nun tamiri için genişletilmesi taleb olunan havuza dair İspanya Devleti Umur-ı Harbiyesi tarafından çekilen telgraf.	116
Ek-10: Talimhane Olarak Kullanılan Fethiye Kalyonu'nda Gerekli Tahsili Yapmakta Olan Zabitan ve Neferatın İmtihanlarının Yapıldığı.	117



TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1.1. Osmanlı Devleti'nin, Donanmasında Bulunan Gemi Türlerinin Sayısı, 1823-1853.....	13
Tablo 2.1. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Ocak Ayı Nöbet Listesi.....	46
Tablo 2.2. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Şubat Ayı Nöbet Listesi	48
Tablo 2.3. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Mart Ayı Nöbet Listesi	50
Tablo 2.4. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Nisan Ayı Nöbet Listesi.....	52
Tablo 2.5. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Mayıs Ayı Nöbet Listesi	54
Tablo 2.6. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Haziran Ayı Nöbet Listesi.....	56
Tablo 2.7. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Temmuz Ayı Nöbet Listesi.....	58
Tablo 2.8. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Ağustos Ayı Nöbet Listesi	60
Tablo 2.9. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Eylül Ayı Nöbet Listesi.....	62
Tablo 2.10. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Ekim Ayı Nöbet Listesi	64
Tablo 2.11. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Kasım Ayı Nöbet Listesi.....	66
Tablo 2.12. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Aralık Ayı Nöbet Listesi	68
Tablo 2.13. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Ocak Ayı Nöbet Listesi.....	71
Tablo 2.14. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Şubat Ayı Nöbet Listesi	73
Tablo 2.15. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Mart Ayı Nöbet Listesi	75
Tablo 2.16. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Nisan Ayı Nöbet Listesi.....	77
Tablo 2.17. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Mayıs Ayı Nöbet Listesi	79
Tablo 2.18. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Haziran Ayı Nöbet Listesi.....	81
Tablo 2.19. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Temmuz Ayı Nöbet Listesi.....	83
Tablo 2.20. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Ağustos Ayı Nöbet Listesi	85
Tablo 2.21. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Eylül Ayı Nöbet Listesi	87
Tablo 2.22. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Ekim Ayı Nöbet Listesi	89
Tablo 2.23. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Kasım Ayı Nöbet Listesi.....	91
Tablo 2.24. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Aralık Ayı Nöbet Listesi.....	93

KISALTMA VE SEMBOLLER LİSTESİ

M.	: Muharrem
S.	: Safer
Ra.	: Rebûlevvel
R.	: Rebûlâhir
Ca.	: Cemâziyelevvel
C.	: Cemâziyelâhir
B.	: Receb
Ş.	: Şaban
N.	: Ramazan
L.	: Şevval
Za.	: Zilkade
A.MKT.NZD.	: Mektubi Kalemî Nezaret ve Devâir
BOA.	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
DMA.	: Deniz Müzesi Arşivi
H.	: Hicrî
HR. MKT.	: Hariciye Nezareti Mektubi
HR. SFR.	: Hariciye Nezareti Londra Sefareti
HR.MKT.	: Hariciye Mektubi Kalemî
HR.TO.	: Hariciye Nezareti Tercüme Odası
İ. DH.	: İrade – Dahiliye
İ.MMS.	: İrade-Meclis-i Mahsus
İ.MSM.	: İrade Mesail-i Mühimme
İ.MVL.	: İrade Meclis-i Vâlâ
A.MKT. MHM.	: Mühimme-i Mektûme Defteri
A.MKT.MHM.	: Sadâret Mektubî Kalemî Mühimme Kalemî
A.MKT.	: Mektubi
S.	: Sayfa
Ter.	: Tercüme
Tğm.	: Teğmen
Y.A.RES	: Sadaret Resmi Maruzat Evrakı
Yzb.	: Yüzbaşı
Z.	: Zilhicce

GİRİŞ

1071 Malazgirt Meydan Muharebesinden sonra Anadolu'ya gelen Türk boylarından biri olan Kayılar'ın, kurduğu Osmanlı Beyliği Anadolu'da kurulan diğer beyliklerle mücadele etmek yerine Bizansla mücadele etmeye başlamıştır. Osmanlı beyliği her ne kadar kara beyliği olarak kurulmuş olsada, 1071 Malazgirt zaferinden sonra Anadolu'da kurulan bazı Türk beylikleri gibi denizlere kayıtsız kalmamıştır. Osmanlı Beyliği bazı denizci beylikleri kendi topraklarına katarak denizcilik alanında ilerleme kaydetmeyi başarmıştır. (Daş, 2009:49). Topraklarını genişletmeye başlayan Osman Beyliği, Karesi Beyi Aclan Beyin ölümü üzerine çıkan iç karışıklıkta Karesi oğlu Dursun Bey'in yardım talep etmesi üzerine bu beyliğin iç işlerine karışma fırsatı elde etmiştir. Dursun Bey'in, yardım karşılığında kendi topraklarının büyük bir kısmını vadetmesi üzerine Osmanlı yardım etmeyi kabul etmiştir. Anlaşmaya giden Dursun Bey'in kalede öldürülmesi üzerine Orhan Bey, Karesi beyliğini kendi topraklarına katmıştır. Böylelikle Osmanlı Beyliği'nin sınırları denize ulaşmıştır (Aşık Paşazade, 2018: 95).

Orhan Bey'in Karasi Beyliğini kendi bünyesine katmasıyla, beyliğin batı sınırları Çanakkale Boğazı ve Trakya'ya kadar uzanmıştır. Bu durum Osmanlı beyliğinin balkanlara doğru yönelmesinde son derece önemli bir adımdır. (İnalçık, 2009: 40). Osmanlı denizciliğinin geçmişi, 14. yüzyıl da Ege kıyılarında yapılan denizcilik faaliyetlerine dayanmaktadır. Karesi beyliğini kendi bünyesine katması sonucu, kıyılara olan yakınlığın artmış Menteşe, Aydın, Saruhan ve daha önce kendisine tabi kıldığı Karesioğulları gibi beyliklerin bu alandaki tecrübelerinden yararlanarak Osmanlı denizciliği kurulmuş akabinde hızlı bir ilerleme kaydetmiştir. Anadolu'ya yönelmek yerine yüzünü Rumeliye çeviren Orhan Bey, bölgeye geçişte ihtiyacı olan donanmanın büyük bir kısmını Karesi beyliğinin elde ettiği gemilerden oluşturmuştur. Rumeli'ye geçişinden kısa bir süre sonra Edincik, Gemlik, Karamürsel ve İzmit'te tersaneler kurarak Osmanlı Deniz Kuvvetlilerinin temelini atmıştır (Bostan, 2017: 14).

15. yüzyıla gelindiğinde Yıldırım Beyazıt, Anadolu'da siyasi birliği büyük ölçüde sağlamış, boğazların kontrolünü ele almaya çalışmıştır. Bu

alışmalarındaki asıl amaç Marmara ve Egeden gelebilecek tehlikelere karşı güvenliği sağlayıp, Rumeli'ye sıkıntısız bir geçiş yapabilmektir. Gelibolu'nun fethinin ardından, Rumeli'de kalıcı ve hızlı bir şekilde atılım yapabilmek ve deniz gücünü arttırmak için Saruca Paşa'yı görevlendirerek, gelibolu tersanesinin ve yakın bölgelerinin örgütlenmesini sağlamıştır. Gelibolu, adeta balkanlara açılan bir kapı ve hareket ss olmasının yanında, devletin denizlere açılan ilk noktası olması sebebiyle büyük önem arz eden bir bölgedir (Fidannaz, 2017:216). Rumeli seferi için hazırlık yapan Yıldırım Beyazıt, doğudan gelen Timur tehlikesiyle karşılaştığı için rumeli hazırlıklarını yarıda bırakarak ordusunun başına geçmiştir. 1402 yılında Timur ile girdiği Ankara Savaşı'nı kaybetmesi sonucu yıkılmanın eşiğine gelen Osmanlı Devleti, fertet devri olarak adlandırılan karmaşa dönemine girmiş, bu durum devletin gelişim ve ilerleyişini çeyrek asır engellemiştir (Uzunçarşılı, 2019: 327). Savaşın kaybedilmesinden sonra yıkılmanın eşiğine gelen Osmanlı Devlet'i elebi Mehmed'in başa geçmesiyle siyasi birlik ve istikrara yeniden kavuşmuştur. Babası gibi donanmaya önem veren elebi Mehmed, Gelibolu tersanesi ve kalesini gclendirmiş, adeta boğazlarda g gösterisinde bulunmuştur.

Çelebi Mehmet'in bu girişimleri Osmanlı denizciliğinin gelişimine büyük katkı sağlamış, devletin denizlerde yaptığı savaşlarda çeşitli zaferler elde etmesinde önemli etkiler göstermiştir. Osmanlı Devleti'nin boğazlarda g kazanması bölgede yıllardır ticaret yapan Venediklerle karşı karşıya gelmesine sebep olmuştur. 29 Mayıs 1416 yılında Venedik'le yapmış olduğu alı Bey savaşından yenik çıkmış olsa da boğazların denetimini elinde tutmaya devam etmiştir. Osmanlı Devleti Akdeniz'de söz sahibi olmaya başlayınca bölgede ticaret kolonileri kurmuş olan Venedik, Ceneviz gibi İtalyan devletleriyle karşı karşıya gelmiştir. Osmanlı donanmasının gelişim sürecinde adı geçen İtalyan denizci şehir devletlerinin kullanmış oldukları deniz teknolojisini göz ardı etmemek gerekir. Osmanlı Devleti ve Cenevizliler arasındaki dostane ilişkiler Orhan Bey dönemine dayanmaktadır. Bu sebeple Osmanlı Devleti, Venedik ve Ceneviz arasında yaşanan denizlerde ki hakimiyet mücadelesinde belli bir süre Cenevizlerin yanında yer almıştır. Nitekim 1416 yılında yapılan Osmanlı-Venedik deniz savaşında Osmanlı Devleti'nin Cenevizli ve Latin cretli denizcilerden yararlandığı bilinmektedir. Osmanlı Devleti'nin denizcilik alanında önemli gelişmeler katetmesi, ilerleyen süreçte İstanbul'un fethi için altyapıyı

oluşturmuştur (Bostan, 2002: 16). Çelebi Mehmed döneminde batı kıyılarını hakimiyet altına alan Osmanlı donanması, II. Murad zamanında da Karadeniz kıyılarında çeşitli faaliyetler göstermeye başlamıştır. Kısa süre sonra Trabzon Rum İmparatorluğu' nu denizde baskı altına alarak vergi vermeye mecbur bırakmıştır. Böylece devletin batı kıyılarının ardından doğu kıyıları da güvence altına alınmıştır (Uzunçarşılı, 1988: 391).

II. Mehmed dönemi Osmanlı denizciliği adına önemli atılımların yapıldığı bir dönemdir. Sultan II. Mehmet tahta çıktıktan sonra İstanbul'un fethi için var gücüyle çalışmalara başlamıştır. Kuşatma esnasında İstanbula gelebilecek yardımları engellemek adına Yıldırım Beyazid döneminde yapılmış olan Anadolu Hisarını tamir ettirmiş, ve karşısına boğazın kontrolünü tam olarak ele almak için Rumeli Hisarını yaptırarak, Karadeniz tarafına yapılan geçişleri kontrol altına almıştır (Hammer, 2010:281). Bunun yanı sıra Çanakkale Boğazının girişindeki iki sahile Sultaniye ve Kilidbahir kalelerini inşa ettirmiş, böylece İstanbul'u abluka altına almıştır (Fidannaz, 2017:21). Daha sonra boğaz üzerinden yapılan geçişlerin Osmanlı Devleti tarafından kontrol edileceğini, ihtarlara uymayan gemilerin batırılacağını ilan etmiştir. Böylece boğazdan geçen gemiler kontrol edilmeye başlanmış ve her geçişte Osmanlı Devleti'ne Selamiye akçesini ödedikten sonra geçişine izin verilmeye başlanmıştır. Ayrıca boğazdan izinsiz geçiş yapacak olan gemilerin hagi devletlere ait olduğuna bakılmaksızın batırılacağı ilan edilmiştir. Osmanlı Devleti fetih için daha önce görülmemiş bir büyüklükte olan ve yaklaşık 350-400 gemiden oluşan bir donanma oluşturmuştur. Böylelikle şehir hem karadan hemde denizden kuşatılmış, Osmanlı donanması İstanbul'un Fethinde önemli bir rol oynamıştır (Bostan, 2009: 85).

İstanbul da fetih sonrası yeni tersaneler kurulana kadar bir müddet Bizanstan kalan kadirga limanları tersane olarak kullanılmıştır. Daha sonra Haliç'in Aynalıkavak bölgesinde başlangıç olarak bir kaç gözden oluşan Galata tersanesi inşa edilmiştir (Bostan, 1992: 3). İstanbul'un fethi sonrası Osmanlı deniz politikasında değişimler meydana gelmiştir. Sultan II. Mehmet fetih sonrası ilk olarak boğazlardaki hakimiyetini kuvvetlendirmiştir. Daha sonra Karadeniz'e yönelerek Anadolu kıyılarını kendi hakimiyeti altına almıştır. Ardından Kuzey kıyılarına yönelerek Gedik Ahmet Paşa komutasındaki güçlü bir donanmayla harekete geçmiş 1473'de Kefe başta olmak üzere mühim bölgeleri Cenevizlilerden alarak önemli stratejik ve ticari kazançlar elde etmiştir,

Karadeniz'in doğu kıyıları ele geçirildikten sonra, Cenevizlerin Karadenizdeki etkinliğine son vermek amacıyla, Kırım'da var olan taht kavgalarından yararlanmış ve bu sayede Kırım'ı fethetmeyi başarmıştır. Bu fetihler sonucunda doğu ticaret yolları Osmanlı Devleti'nin eline geçmiş, devletin denizlerdeki ilerlemesi daha da hızlandırmıştır (Emecen, 2009:73). Karadeniz, Türk gölü haline geldikten sonra Akdeniz'e doğru bir yönelme başlamıştır.

Fatih Sutan Mehmet'in, İstanbul'un fethi sonrası Karadenizi Türk gölü haline getirmesinin ardından denizcilik alanında ilerlemeler kaydedilmiştir. II. Beyazıd döneminde her ne kadar kardeşi Cem Sultan Avrupalı devletlerin eline esir düşmüş olsada denizcilik alanında gelişmeler devam etmiştir. II. Beyazıd'tan sonra başa gelen Yavuz Sultan Selim kısa süre içerisinde büyük başarılar elde etmiş ülkenin güneyini güvence altına almıştır. Denizcilik alanında asıl ilerleme Kanuni Sultan Süleyman zamanında olmuştur.

Osmanlı Devleti'ni İstanbulu Fethi sonrası denizlere başlayan yönelme, II. Beyazıd döneminde de devam etmiştir. Bir yandan Karadeniz ve Akdeniz'e diğer yandan Kızıldeniz üzerinden Hint okyanusuna açılma gibi hedefleri olduğu görölmektedir. Yavuz Sultan Selim, karadaki zafelerinin yanına denizlerde de güçlü bir donanmaya sahip olmak için tersanenin genişletmek istemiştir. Bu amaç doğrultusunda Çaldıran seferine çıkmadan bir sene önce 30 Haziran 1513 yılında İstanbul'da bulunan Venedik elçisine tahta çıktıktan sonra İstanbul başta olmak üzere Gelibolu'ya, her biri yüz gözlü toplamda 200 kadırgalık¹ büyük bir tersane yapılması için emir vermiştir. Aynı zamanda yeni yapılacak olan kadırgaların inşasında eski kerestelerin kullanılması emretmiştir. Başa geçtikten sonra Suriye ve Mısır gibi doğu Akdeniz limanlarını ele geçirdikten sonra Akdenizde ticareti güvence altına almak için Rodos adasının fethi için hazırlıklara başlamıştır (Bostan, 2009: 122, 126). Karadeniz gibi Akdeniz'de Türk gölü haline getirmeyi bir amaç olarak hedefleyen Osmanlı Devleti'ni bu uğurda çalışmalarına hız kesmeden devam etmiştir. Yukarıda ifade ettiğimiz gibi Rodos'un fethini için Yavuz Sultan Selim döneminde hazırlıklara başlanmış olsada adanın fethi Kanuni Sultan Süleyman tarafından 20 Aralık 1522 yılında gerçekleştirmiştir. Böylelikle Ege adaları ve kıyıları başta olmak üzere Akdeniz ve Mısır deniz yolu güvence altına alınmıştır (Şakiroğlu, 2009:134).

¹ Kadırğa: Hem kürekli hemde yelkenli olarak kullanılabilen süratli gemilerdir (Pultar, 2011:140).

Osmanlı Devleti'nin, Akdenizde ilerleme kaydetmesi aynı zamanda Kuzey Afrika topraklarında ve sahillerinde başarılar elde eden Barbaros Hayretin Paşa'nın, Kanuni Sultan Süleyman tarafından İstanbul'a devet etmiştir. Kendisini Osmanlı Devleti donanmasının başına beylerbeyliği ve donanma komutanlığına getirilmesi Osmanlı denizciliği açısından bir dönüm noktası olmuştur. Osmanlı Donanmasına ilk hizmeti tersaneyi düzene sokmak, gemi inşası ve mühendislik konusundaki eksilşeri gidermeye gayret göstermiştir. Donanmanın başına geçtikten hemen sonra 1534'de İtalya kıyılarına taaruzda bulunmuş, Mesina boğazı ve Reçko gibi bölgelerde başarılar elde etmiş akabinde Tunus'u fethettikten sonra Korfu seferine çıkmıştır. Hayretin paşanın bunun gibi bir çok başarılar etde etmiştir. Osmanlı Devleti'nin Akdeniz ve Ege'deki faaliyetleri Şarlken'in yanı sıra diğer Avrupalı güçleri Papa'nın çalışmaları sonucu harekete geçirmiştir. Bunun haberini alan kaptan-ı derya Barbaros Hayrettin Paşa, hazırlıklarını tamamladıktan sonra 122 kadar gemi, kapıkulu askerleri ve 3.000 yeniçeriyle Girit'e uğradıktan sonra Preveze'ye doğru yola çıkmıştır. Andrea Dorya idaresindeki Haçlı donanmasının gemi sayısı 300'den fazlaydı. Asker sayısı bakımından Osmanlı kuvvetlerinin 8.000 mevcuduna karşılık, Dorya'nın emrindeki kuvvetlerin sayısı 60.000'e ulaşmaktaydı. Osmanlı donanması kurekli gemilerden oluşuyorken haçlı donanmasının büyük çoğunluğu kalyonlardan meydana gelmektedir (İnan, 2016: 70). Barbaros Hayretin Paşa, 28 Eylül 1538'de karşısındaki büyük Haçlı dananmasına karşı az bir kuvvetle Preveze Deniz Savaşını büyük bir zafer kazanmıştır.

Barbaros Hayretin Paşa'nın böylesine büyük bir kuvvet karşısında savaşı kazanmasındaki en büyük avantajı kendisinin Akdeniz ve Ege denizinin iklimini çok iyi bilmesidir. Bu sebeple iç denizlerde yapılacak her hangi deniz savaşında rüzgarın az olmasından dolayı hareket imkanını kısıtlamıştır. Haçlı donanmasının büyük yelkenli kalyonları ön safta hareket ettiğinden rüzgarın kesilmesiyle hareket imkanını kaybetmiştir. Hızlı hareket etme ve uzun menzilli toplara sahip Osmanlı donanması bir adım önde olmuştur. Osmanlı donanması rüzgarın yokluğunu fırsata çevirerek büyük ve hantal gemiler karşısında büyük bir zafer kazanmıştır. Bu galibiyet sonrası Akdeniz'de, Karadeniz gibi Türk ölü halini gelmiş, ayrıca 33 yıl boyunca Akdeniz'de Osmanlı donanması rakipsiz kalmıştır (Özsaraç, Akince, 2021:38,43).

Ardından Hint seferine çıkılmış, bölgede hüküm sürmekte olan Portekizle mücadeleler başlamış, Osmanlı Devleti Hint Okyanusundaki Müslüman ülkelere askeri yardımlarda bulunmuştur. Osmanlı Devleti'nin bu tarz yaklaşımları bölgedeki ağırlığını arttırmıştır. II. Selim döneminde Akdenizdeki çalışmalara ağırlık verilmiş, 1566'da Sakız adasının fethini tamamlayarak adayı Cenevizli korsanları temizleyerek Batı Akdeniz güvenliği de sağlanmıştır. Daha sonra Kıbrıs fethi için hazırlıklar başlanmıştır. Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs'a yönelmesindeki sebepler şu şekildedir. Birinci olarak Akdeniz'de Venedik varlığına son verilecek bölgenin kontrolü Osmanlı Devletinin eline geçecekti, ikinci olarak Akdenizde bulunan önemli ticaret limanları ve güzergahlarının güvenliği sağlanacaktı son olarak da Ada da bulunan korsanlardan dolayı Hac yollarının güvenliği açısından Osmanlı hakimiyeti altına girmesi mühimdir (Ballı, 2004:27). Yapılan hazırlıklar sonrası 1571 yılında Kıbrıs fethi tamamlanmıştır.

Preveze Deniz Savaşı sonra Kıbrısın fethi ile Haçlı donanması 33 yıl sonra tekrardan birleşmesinde önemli bir etken olmuştur. Osmanlı Deniz kuvveti ile Haçlı donanması arasında gerçekleştirilen 7 Ekim 1571 İnebahtı savaşında Osmanlı Devleti denizcilik tarihinde yenilgiyle sonuçlanan ve donanmanın kaybedildiği ilk savaştır. Hristiyan dünyası için İnebahtı savaşının kazanılması kalıcı olmamıştır. Çünkü Osmanlı Devleti bir sonraki yıl daha güçlü bir donanma ile Akdenizde Modon ve Navarin yakınlarında Haçlı donanmasını geri çekilmek zorundan bırakmıştır (Çakır, 2009: 516,517). İnebahtı savaşı Katolik dünyasının son haçlı seferi olmakla beraber kalıcı olamadığı için gerçek manada başarıya ulaşılmamıştır. Çünkü savaşın amacı Kıbrıs'ı geri alınmadığı için sade bir zafer olarak kalmıştır (Bostan, 2009:196).

İnebahtı'da 179 kadirgasını kaybeden Osmanlıların yeni baştan donanmayı inşa etmesi gerekiyordu. Sadrazam Sokollu Mehmed Paşa'nın üstün gayretleriyle 1572'de donanmada 225 kadirga ve 5 mavna çıkarılabildiği. Akdeniz'de Osmanlı kadirgaları 1574'te Tunus'un fethinde rol oynadı. Elbette bunda İspanyolların Akdeniz'den Atlas Okyanusuna çekilişinin de rolü vardı. 1645'deki Girit kuşatmasına kadar Osmanlı donanması yıpratıcı savaşlara girmemişti (Panzac, 2018; 7-47) Bu kuşatmadan sonra klasik donanma tarzında yavaş yavaş bir değişikliğe gidilecektir. Girit kuşatması Osmanlı yönetimini kalyona geçiş için cesaretlendirecektir. 1650-1662 arasındaki birinci aşama deneme olup kadirgaya geri dönmüştür. İkinci aşama ise 1682'de başlayıp kalıcı olmuştur. 1701'de

Çıkarılan bahriye kanunnamesi ile kalyon savaş gemisinde kesin olarak karar kılınmıştır. 18. yüzyıl kalyon adı verilen yeni gemi teknolojisinin Osmanlı tersanelerinde sistemli olarak inşa edildiği yerler olarak grlmektedir (Aydın, 2011)

Kalyonların teknolojik üstünlüğü 18. yüzyılda oldukça belirgin iken, bu durum yüzyılın sonlarında değişecektir. Bu değişikliğin öncüsü Osmanlı için eşme vak'ası olmuştur. Bu olayda Osmanlı donanması tamamen yok olmuştu. Bundan sonra donanma ve tersanede yabancı uzmanlara vazifeler verildi. III. Selim zamanında tersanede İsveçli, Fransız ve İngiliz uzmanlar çalışabiliyordu. Donanma ve tersanede bu dönem yapısal değişimler yaşandı (ren, 2017: 176). Başta kalyon olmak üzere firkateyn, korvet, brik, koter, brik adı verilen yelkenli gemit türleri Osmanlı tersanelerinde inşa edilmekteydi. III. Selim'in başlattığı donanma reformunu sonraki padişah II. Mahmud'da devam ettirdi. Bir nceki dönemden kalan Selimiye ile yeni dönemde Mahmudiye kalyonlar arasında ne çıkıyordu. 1821 Rum isyanı sırasında hem Osmanlılar hem de Mısır valisi Mehmed Ali Paşa ayrı ayrı iki filo çıkararak gövde gösterisi yapmışlardı. Tabi bu gösteri Navarin faciası ile son bulacaktır.

Yukarıda Osmanlı Devleti'nin Navarin Deniz Savaşına kadar denizlerde nasıl ilerlediğini ne gibi başarılarla imza attığı açıklanmaya çalışıldı. Tezin ilerleyen sayfalarında Osmanlı Denizciliği'nin değişimi ve gelişimi hakkında bilgiler sunulmaktadır. Değişen dünya ile teknolojinin ilerlemesi, Osmanlı Devleti'nin merkezi siteminin bozulması dış dünyada yaşanan gelişmeleri takip edememesi sebebiyle askeri alanda geri kalması devletin girdiği savaşları kaybetmesine ve toprak kayıplarına neden olmuştur. Devletin g kaybetmesiyle karada olduğu gibi denizlerde de doğru orantılı olarak g kaybetmesine neden olmuştur. Osmanlı donanması 1770 eşme, 1827 Navarin ve 1853-1856 Kırım savaşı sırasında uğradığı Sinop baskınları gibi bir çok kez ağır darbeler almıştır. Donanmanın uğradığı değişim ve gelişim ilerleyen sayfalarda açıklanmaya çalışılmıştır.

Osmanlı denizciliği, devletin kuluşundan yıkılışına kadar devam etmiştir. Osmanlı denizciliği, hakkında bir çok önemli çalışmalar yapılmıştır. Tez, birinci yazım aşamasında, birinci el kaynaklar öncelik verilerek hazırlanmıştır. Öncelikli olarak Başbakanlık Osmanlı Arşivi, başta olmak üzere Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivlerinden yararlanılmıştır. Ardından Osmanlı Denizciliği hakkında yıllardır

emek veren degerli hocalarin kaleme aldiklari kitaplar, tezler ve makalelerden yararlanilarak dönem hakkında bilgiler verilmiştir. Bu eserlere örnek vermek gerekirse İsmail Hakkı, Uzunçarşılı (1988). Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, İsmail Hakkı, Uzunçarşılı, (2019)). Osmanlı Tarihi I. Cilt kitabı adlı eseri, Tezel Hayati, (1973). Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi. 1. Cilt adlı eseri, Aşık Paşazade Tarihi kitabından, Uyanık, Vuslat ve Aksoy, Yeliz, Tarihteki Ünlü Savaşlar ve denizcilik alanında genel anlamda Osmanlı denizciliğinin kuruluşundan Cumhuriyet dönemine kadarki gelişimi ve değişimi hakkında bizlere bilgiler sunan Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1 ve XVIII. Yüzyıl Başından XX: Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi 2 adlı eserlerin yanında Osmanlı denizciliğini aydınlatan İdris Bostan'ın yazmış olduğu Osmanlılar ve Deniz, ve Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire, "Prof. Dr. Ali İhsan Gencer (2001), Bahriye'de Yapılan İslahât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867), Yusuf Alperen Aydın (2011), Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770), Tuncay Zorlu, Osmanlı ve Modernleşme, III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire adlı eseri ve Levent Düzcü'nün Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği, Serdar Başaran ve Düzcü Levent'nün Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Denizciler Yelkenli ve Buharlı Çağın Emektarları gibi bir çok sayıda kitaptan yararlanılmıştır. Kitapların yanı sıra yukarıda adı geçen yazarların öğrencileri tarafından yazılmış olan makale, doktora ve yüksek lisans tezleri kullanılarak konuya açıklık getirilmiştir. Makalelere örnek olarak Ali Fuat Örenç, Savaşın Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856), Besim Özcan "Bir Baskın Anatomisi: Sinop Faciası," Uluslararası Karadeniz İncelemeleri, Tezlere örnek olarak Zeynep Aydın, Osmanlı Denizciliğindeki Teknolojik Dönüşüm, Nurcan Bal XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesinde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi, Elif Süreyya Genç, Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri vb bir çok eser kullanılmıştır.

Osmanlı tarihi açısından şimdiye kadar yapılan çalışmalar göz önüne alındığında Osmanlı denizciliği, siyasi tarih açısından her zaman bir adım geride kalmıştır. Osmanlı tarihinde siyasi tarihte alınan başarılar kadar da denizcilik tarihinde de başarılar vardır. Yine siyasi tarihte olduğu gibi galibiyetlerin yanında

mağlubiyetleri de barındırmaktadır. Tezin yazılma amacı osmanlı denizciliğini bir nebze de olsa dönemsel olarak belli başlı konular hakkında açıklamalar yapmaktır. Ne yazık ki Osmanlı denizcilik konusuyla ilgili kaynaklar siyasi kaynaklara göre daha azdır. Önceden yazılmış olan kitapların bir çoğunun yeni basımı bulunmamaktadır. Osmanlı arşiv belgeleri hariç diğer kullanılan kitapların bir çoğunun üretimi bulunmamaktadır. Bu sebeple tez yazım aşamasında ulaşabilinen eserlerden yararlanılmıştır. Kitapların dışında dönemsel olarak belli başlı konularda makale ve tezler yazılmış, tezin asıl konusu olan Osmanlı denizciliğinde yelkenliden buharlıya geçiş konusunda çok fazla eser bulunmamaktadır.

Bu tezin yazılmış olan diğer eserlerden farkı buharlıya geçiş konusunda tek bir gemiyi baz alınarak yazılmış olması ve tezin ikinci bölümünü kapsayan Fethiye kalyonunun seyir defteri ele alınarak bir yıl içerisinde yapmış olduğu faaliyetleri daha sonra gemiye buharlı makinenin takılırken ne gibi aşamalardan geçtiği ile ilgili bilgi vermektedir. Bir yelkenli geminin buharlıya dönüştürülmesi ve birinci el kaynak olarak seyir defterinin kullanılması açısından öne çıkmaktadır. Tez yazım aşamasında yapmış olduğumuz araştırmalara göre daha önce böyle bir çalışmanın yapılmadığını gözler önüne sermektedir. Osmanlı Devleti merkezi sitemin bozulmasıyla güç kaybetmeye başlamış ve yaşanan teknolojik gelişmelerden habersiz kalmasıyla, girmiş olduğu kara ve deniz savaşlarını kaybetmeye başlamıştır. Bu çalışma sayesinde buharlıya geçiş aşamasında Osmanlı Devleti'nin yaşadığı sıkıntıları dile getirmeye çalışılmıştır.

Sonuç olarak yaptığımız bu çalışma, Osmanlı Devleti'nin denizcilik alanında yaptığı atılımların, deniz kuvvetlerini modernize etmek için harcadığı çabanın, Fethiye kalyonu özelinde anlatıldığı bir eserdir. Bu eser Fethiye kalyonunun modernize aşamalarını ve sefer sırasında yaptığı faaliyetleri belgeleriyle birlikte ortaya koyarak, Osmanlı'nın denizcilik alanındaki faaliyet ve yenileşme çabaları gözler önüne sermiştir. Bu sayede sıradan bir Osmanlı gemisi üzerinden yola çıkılarak, Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin idari yapısı, hiyerarşi düzeni, seferlerde takip edilen hareket planları, gemi ve mürettebatın ihtiyaçları hakkında pek çok bilgi elde etmek ve önemli çıkarımlarda bulunmak mümkün hale gelmiştir. Ayrıca tezde yer alan bilgiler sayesinde, yelkenliden buharlı makineye dönüştürülürken geminin hangi aşamalardan geçtiği ve hangi malzemelere ihtiyaç duyduğu belirtilmiştir. Denizcilik tarihi üzerine yapılacak

araştırmalar için kaynak bir eser niteliği taşıyan bu çalışmanın, Osmanlı denizciliği alanına küçük de olsa bir katkı sunacağını düşünüyoruz.



BİRİNCİ BÖLÜM

1. BUHARLI GEMİ ÇAĞINA GEÇİŞ VE FETHİYE KALYONU

1.1 Sanayi Devrimi ve Buharlı Çağa Giriş

XVIII. yüzyılın başlarında bilim ve teknoloji alanında yaşanan gelişmeler sonucunda buharlı makinenin icadı ile birlikte insan ve hayvan gücüne olan ihtiyaç azalmış ve seri üretime geçilmiştir (Külcü, 2016: 33) Özellikle buharlı makinenin icadı sadece fabrikalarda seri üretimde kullanımı ile sınırlı kalmamış, ilerleyen süreçte bu teknoloji gemilerin daha hızlı ilerlemesini sağlayarak, yelken ve küreklere olan bağımlılığı zamanla sona erdirmiştir.

Buharlı makinenin keşfi 1775 yılında James Watt tarafından gerçekleştirilmiştir. Sanayi Devrimi adı altında yaşanan gelişmelerin başlangıcı olarak kabul edilir (Başer, 2011: 137). Bu devrim pek çok alanda büyük etkiler yarattığı gibi denizcilik alanında da yeni gelişmelere sebep olmuştur. Buharlı makinenin icadı sanayide olduğu gibi denizcilik alanında da yeni bir çağın başlangıcıdır. Amerikalı Fulton'un buharlı gemiyi icat etmesiyle kalyonlar ve diğer yelkenli gemiler önemlerini zamanla yitirmişler, gelişen teknoloji sayesinde üretilen buharlı gemiler ise deniz ve okyanuslarda yerlerini almışlardır (Kırmızıgül, 2008: 10). Bu alanda yaşanan gelişmelere bir süre kayıtsız kalan Osmanlı Devleti, Navarin faciası (1827) sonrası durumun ciddiyetinin farkına varmıştır. Rus- Fransız, ortak operasyonu ile Navarin 'de Osmanlı donanması imha edilmiştir. Osmanlı donanmasının yerine modern bir donanma kurmanın gerekliliği acı bir tecrübe ile anlaşılmıştır.

1.2 Navarin Baskını (20 Ekim 1827)

Osmanlı Devleti'nin Navarin gibi büyük bir faciayı yaşamasındaki en büyük sebep 1821'de Rumların bağımsızlık için başlattığı isyandır. 1821'de isyan eden Rumlar, Osmanlı Devleti'nin baskıları sonucu isyandan vazgeçmemiştir. Hatta isyana destek bulabilmek için Avrupa kamuoyu ile idarecilerine yönelik yapılan propaganda sonucunda isyan etkisini artırmaya başlamıştır. İngiltere, Fransa, Bavyera, İsviçre, İtalya ve Amerika'dan yüzlerce Yunan sempatizanı ve Avrupa'da yaşayan Rumlar isyan bölgelerine akın ederek Avrupa'nın dikkatini Rumların başlatmış oldukları Mora İsyanına çekmeyi başarmışlardır. İsyan

büyüyüp yayılmaya başlayınca Avrupalı devletlerin müdahaleleri ise her geçen gün artmıştır. (Uçarol, 1995: 137). Osmanlı Devleti büyüyen isyanı tek başına bastıramayacağını anlayınca Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'dan destek istemiştir. Kavalalı kendisine Mora ve Girit valiliklerinin verilmesi şartıyla yardım edeceğini bildirmişti (Kocaoğlu, 1995: 196).

Osmanlı Devleti, Mısır valisinin desteği ile Rumlar üzerindeki baskısı artmıştır. Osmanlı Devleti'nin hamlesi üzerine İngiltere, Fransa ve Rusya, Londra'da görüşmelere başladılar. Amaçları; Petersburg protokolünde aldıkları kararları tekrardan teyit ederek yeni Londra Protokolünü kabul ettirmektir. Osmanlı bu protokolünü onaylamaması halinde üç devletin donanmalarıyla Akdeniz'e açılması ve Osmanlı Devleti'nin Rumlara karşı yapacak muhtelif harekâtın engellenmesine karar verilmiştir. Alınan kararların Osmanlı'yı durdurmazsa, Rumların bağımsızlığını beyan ederek ve Mora'ya konsolos gönderileceğini bildirmişlerdir. Londra Protokolü sonucu İngiltere, Fransa ve Rusya'nın Rumlar konusundaki kararlılıklarını ortaya koymuş, gerektiği takdirde güç kullanmaktan da geri kalmayacaklarını net bir şekilde ifade etmişlerdir. Bu üç devletin olaylara bu denli müdahale etmeleri Rumlarla ilgili yapılacak uygulamalara kendilerini garantör olarak göstermeleri Rum meselesinin Avrupa'nın iç meselesi haline geldiğini göstermektedir. Bu protokolü İstanbul'da bulunan İngiltere, Fransa ve Rusya elçilikleri aracılığıyla 16 Ağustos 1827'de Osmanlı Devletine bildirmiştir. Osmanlı Devleti 15 gün içerisinde müspet bir cevap bildirmezse bildiride yazan istekleri yerine getirmek için her türlü yola başvurulacağını altı özellikle çizilmiştir (Örenç, 2009:48-49). Bu bildirinin Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmemesi ve Rumlara karşı harekete geçmesi üzerine İngiltere, Fransa ve Rusya'nın ortak olarak gerçekleştirdiği operasyon sonucu 20 Ekim 1827'de Navarin Baskını meydana gelmiştir (Uyanık ve Aksoy, 2016: 94). Bu baskınla savaşın kaderi Rumlar lehine değişmiştir. Navarin Baskını sonucunda, Osmanlı Devleti'nin 1770 Çeşme Baskını² sonrası büyük

² Çeşme baskını Osmanlı Devleti'nin denizlerde 1571 İnebahtı savaşından sonra ikinci mağlubiyetini Çeşme baskını sonucu donanmasının yakılmasıyla almıştır. Rusya'nın saldırgan tavrının sonucu Osmanlı devleti üzerine Baltık denizinden harekete geçen donanması İngilizlerin yardımıyla personel ve mühimmat eşikliklerini tamamlayarak Akdeniz'e gelerek Osmanlı donanmasıyla karşı kariya gelmiştir. Mücadele esnasında tam manada karşılık veremediği için Çeşme limanına geri çekilerek donanma burada sıkışmıştır. Rus donanmasının taarruz devam ettiği sırada Rusya ateş gemileri limana gizlice girerek Osmanlı donanmasına ait olan gemileri ateşe verdiler. Gemilerin tamamının yanması sonucu bu bilgi merkez ve halk üzerinde hoşnutsuzlukla karşılandı. Bkz. İdris Bostan (2017), **Osmanlılar ve Deniz** 65.

fedakârlıklarla meydana getirmiş olduğu deniz gücü devletin sıkıntılı olduğu bir dönemde büyük bir darbe yemiştir.

Osmanlı Devleti Navarin baskını sonrası donanmasız kalmasının yanı sıra baskında yetiştirmiş olduğu tecrübeli ve yetenekli denizcilerini de kaybetmiştir. Bunun sonucunda devletin önemli bir sanayi kolu olan bahriye yıkılma tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır (Gencer, 2001: 113). Osmanlı Devleti, Navarin baskını sonrası yok olan donanmasını tekrardan inşa ederken buharlı gemi teknolojisine de yönelme kararı almıştır.

Osmanlı Devleti 1828 tarihinde İngiltere'den Swift isimli buharlı bir gemi alarak donanmasına katmıştır. Satın alınan gemiye Buğ ismi verilmiştir. Fakat Osmanlı coğrafyasının buharlı gemiyle tanışması Navarin baskınından birkaç yıl önce Osmanlı Devleti'nin Kavalalı Mehmet Ali Paşa'dan yardım istemesiyle 1825'te Mora'ya gönderilen Mısır donanmanın içerisinde iki adet buharlı geminin katılmasıyla olmuştur (Düzcü, 2013: 115).

1.3 Yelkenli Donanmanın Yeniden Kurulması

Navarin baskının da yakılan Osmanlı donanmasının yeniden inşası için II. Mahmud, hem Tersane-i Amire de hem de taşralarda bulunan gemi tezgâhlarına gemi inşası için emirler göndermiştir. Navarin öncesi tezgâhlarda yapılan gemi inşa faaliyetlerine baskın sonrası hız verilmiştir (Arı, 2009:133). Yaşanan gelişmelerle Osmanlı Devleti yok olan donanmasını yeniden kurma düşüncesiyle devam etmiştir. Hummalı çalışmanın sonunda Kaptan-ı Derya Damat Halil Paşa komutasında, Akdeniz'e çıkarılan filoda 2 üç ambarlı, 7 kapak³, 12 firkateyn, 14 korvet olmak üzere toplamda 37 adet savaş gemisi bulunmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin kısa bir dönem de büyük bir savaş filosu oluşturabilecek kadar güçlü bir devlet olduğunu göstermektedir (Düzcü, 2017:55).

Baskın sonrası Osmanlı Devleti kendisiyle savaş halinde olmayan İngiltere, Fransa gibi Avrupalı devletlere karşı güven duymadığından, uzun zamandır anlaşma talebinde bulunan Amerika'nın isteğini kabul etmiştir. 1830 yılından itibaren yakın ilişkiler kurulmaya başlanmıştır (Gencer, 2001:125). Bu yakınlaşma sonucunda Osmanlı Devleti'nin donanmasını yeniden inşa ettiği süreçte Amerika'nın gemicilik ve mühendisliklerinden yararlanma yolu da açılmıştır.

³ Kapak: İki ambarlı, her iki yanından güverteden hariç iki sırada toplamda 80 ila 100 arası top bulunan ahşap gemilerdir. (Pultar, 2011:145).

1.4 Osmanlı Yelkenli Savaş Gemi Sayısı

Osmanlı Devleti'nin 1823-1853 yılları arasında bulunan gemi türlerinin sayısı ve bilgileri aşağıdaki tabloda verilmiştir (Tablo 1.1).

Tablo 1.1. Osmanlı Devleti'nin, donanmasında bulunan gemi türlerinin sayısı, 1823-1853

Yıllar	Kalyon Sayısı	Fırkateyn Sayısı	Korvet Sayısı	Brik Sayısı	Golet Sayısı	Uskuna Sayısı	Koter Sayısı	Toplam
1823	11	12	14	2				29
1826	11	17	28	6				62
1827	12	13	15	4	1			35
1828	8	8	12	5	2	2	1	39
1829	9	8	14	2				33
1832	6	7	9	3			2	27
1836	12	11	15	4	1			43
1837	10	11	19	5				45
1842	13	17	9	6	2	3	5	55
1847	4	6	5	13			12	40
1849	7	9	4	6		2	4	32
1852	5	9	7	17	2	7	4	44
1853	6	9	5	5	3		1	29

Kaynak: (Düzcü, 2017:64).

Yukarıda verilmiş olan tabloda Osmanlı Devleti'nin yıllara göre sahip olduğu savaş gemilerinin sayılarını görmekteyiz. Gemi sayılarında sistemli olarak bir artış olduğu söylenemez. Gemi sayılarında farklı yıllarda artışlar yaşanmıştır. 1826 yılı bu konuda bir adım öne çıkmıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'nin Rum isyanına bir önlem olarak savaş gemilerinin sayısını yüksek tuttuğunu göstermektedir. Osmanlı Devleti hem isyanlara karşı hem de kıyı güvenliğini sağlama almak için donanmaya önem göstermektedir. Fakat bir yıl gibi kısa süre sonra İngiliz destekli Rus donanması tarafından Navarin de donanmanın yakılması sonucu 1826'da arttırılan gemi sayılarında %50'ye yakın bir azalma yaşanmıştır. Baskın sonrası gemi yapımına ağırlık verilmiş olsa da 1827'den sonra tabloda da görüldüğü gibi gemi sayılarında yükselmeler ve azalmalar görülmektedir. Yelkenli savaş gemilerinin sayısı, 1823 ve 1853 yılları arasından kalyon sayısında 11'den 6 gibi yarı yarıya düşüş yaşanmışken, fırkateynde 12'den 9'a üçte biri kadar bir azalma yaşanmıştır. Bunların yanı sıra korvette 14'den 5'e, uskunada 2'den 0'a düşmüştür. Bu düşüşlerin yanında farklı gemi türlerinde yükselmeler yaşanmış bunlara baktığımızda: brikte 2'den 5'e golette 1'den 3'e, kotrada 1'den 4'e yükselme görüyoruz. Tabloya dikkat ettiğimizde kalyon,

firkateyn ve korvet gibi tahrip gücü yüksek olan yelkenli savaş gemilerinde azımsanmayacak derecede azalmalar görülmektedir. Yaşanan azalmanın sebebi teknolojik açıdan değişen Avrupa'ya ayak uydurabilmek için vapur teknolojisinin Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmiş olması savaş vapuru inşa etme çalışmaları ve satın almaların etkili olduğunu söylemek mümkündür. Yine tablodan anlaşıldığı üzere küçük yelkenli gemilerin sayısında bir artış görmekteyiz, bu tarz gemilerin sayısının artmasındaki sebepler; maliyetinin az olması, süratli olması ve adalar arasında rahatça dolaşabilme özelliğine sahip olmaları etkili olmuştur (Düzcü, 2017: 65).

1775 yılında James Watt tarafından buharlı makinenin keşfedilmesi Sanayi Devrimi adı altında yaşanan gelişmelerin başlangıcı olarak kabul edilir. Buhar gücüyle yapılan pompalama işlemi ilk olarak tekstil makinelerinde kullanılmış, ilerleyen süreçte buhar gücünün gemilerde kullanılması için çalışmalara başlanmıştır. İlk buharlı gemiler olan yandan çarklı gemilerde yolcu taşımacılığında kullanılmıştır (Asimow, 2006:233). Sanayi alanında ilerleyen İngiltere buhar makinesinin gemilere aktarılmasındaki ilk denemesinde başarısız olmuştur (Bal, 2010:1).

İngiltere'de ahşap gemilere makine konulması tartışılarsun, Amerikalı mucit Fulton ahşap bir gemiye makine eklemek suretiyle buharlı geminin (steamboat) icadını gerçekleştirmiştir. Amerika'nın Kuzey Atlantik nehirlerinde yapılan denemeler ile bir buharlı geminin icadının mümkün olduğunu görüyoruz. Hudson nehri üzerinde yapılan denemeler başarılı olarak ve tarihe Clermont olarak geçen gemi (steamboat) tarihe ilk buharlı gemi olarak geçecektir (Demir, 2005: 2).

Fulton'un yapmış olduğu buharlı gemi 4 metre boyunda, 5.40 cm. genişliğinde 160 tonluk ağırlığında 19 beygir gücünde bir makineye sahiptir ve ahşaptan yapılmıştır. 154 millik mesafeyi, 32 saatte kat etmeyi başarmıştır. Ada ülkesi olan İngiltere var olan yöntem üstünde çalışmaya başlamış, beş yıl gibi kısa süre sonra çalışmalardan olumlu sonuçlar elde etmeyi başarmıştır. Olumlu sonuçlar neticesinde 1819 yılında yelkenli bir gemiye buharlı makine konulmuştur. Kısa deneme sürüşlerinden sonra 26 gün içerisinde vapur Liverpool'a varmış, bu yolculuğu tamamlamasıyla ilk kez buharlı makineyle çalışan vapur okyanusu aşmıştır. İngiltere bu alanda ilerlemeye devam etmiş kısa bir süre sonra 1820'de 110 kadem boyunda vapur yapmaya başlamış ilerleyen

yıllarda bu vapurların hızları ve boyutlarında gelişmeler yaşanmaya devam etmiştir (Gencer, 2001: 116). Amerika’da başlayıp İngiltere’de hızlanan buharlı gemi serüveni kısa bir süre sonra bütün dünyaya yayılmıştır.

1.5 Osmanlı Denizciliğinde Yelkenliden Buharlıya Geçiş Dönemleri

Osmanlı Devleti’nde yelkenli gemiden buharlıya geçiş yapılmadan önce Avrupa’da meydana gelen gelişmeler hakkında bilgi vermek faydalı olacaktır. Öncelikli olarak teknoloji ve denizcilik konusunda ileride olan ülkeler bu konuda öne çıkmıştır. İngiltere’nin hemen ardından Fransa daha sonra Amerika buharlı gemi alanında çalışmalarını hızlandırmıştır. İngiltere ve Fransa buharlı gemi teknolojisinde bir rekabet içerisine girmişlerdir. Bu rekabetin sonucu olarak deniz teknolojisinde hızlı bir ilerleme meydana gelmiştir (Düzcü, 2013:184). İlk olarak üretilen buharlı gemilerin her iki yanında çarklar bulunmaktadır. Hareket kabiliyetlerini bu çarklardan alan gemiler genel anlamda ahşap gemilerden yapılmıştır. Sadece içindeki kazan, makine aksamaları demir ve bakırdan oluşuyordu. İlk üretilen vapurlar yandan çarklı olması, vapurun gövde kısmının çoğunluğunu kaplaması, dalgalı sularda yavaşlamasına neden olduğu için çoğunlukla taşımacılık sektöründe kullanılmaya başlanmıştır. Yine bu sebeple denizci devletler çarklı vapurları donanmanın ana unsuru olarak görmemiş, bu vapurlar yelkenli savaş gemilerinin bir yardımcı gemisi olarak kullanılmış yelkenlileri kıyıya çekme vazifesi görmüşlerdir. (Aydın, 2020: 45). Şayet buharlı gemi teknolojisi gelişimini tamamlamış, yalnız yandan çarklı vapurlarla devam etmiş olsaydı, denizci devlet tarafından okyanuslarda ve dalgalı denizlerde kullanılamayacağından günümüzde de yelkenli savaş gemileri donanmalarda varlıklarını devam ettireceklerdi.

Fakat yelkenli savaş gemilerinin egemenliği teknolojik açıdan buharlı makinelerin kullanılması ile atılan üç adım sayesinde buharlı gemilerin kullanılmaya başlaması sonucu değişmiştir. Birinci adım günümüzde de kullanılmaya devam eden gemi pervanesinin uskur/screw icadı olarak kabul edilir. İsveçli mühendis John Ericsson’un 1837’de gemilerin arka (kıç) bölümüne suyun içinde kalacak bir şekilde uskur takılmasıyla gerçekleştirilmiştir. Bu yeni işlem sayesinde vapurların hızları yandan çarklı vapurlara göre artmış, pervanenin vapurlarda kullanılmasıyla yandan çarklı gemilerin gövdesinde bulunan çarklar ortadan kalkmıştır. Çarklar yüzünden gemide düşürülen top sayılarında artış yapılmış ayrıca okyanuslarda ve dalgalı denizlerde kullanılmasındaki engelde

ortadan kalmıştır (Özdemir, 2016: 46). Bu teknikle uskurlu vapur ve firkateyn diye buharlı bir geminin ortaya çıkması sağlanmıştır. Pervanelerin gemilerde uygulanmasının dünya denizcilik teknolojisinde önemli bir sonucu daha da vardır, o da dönüştürme işlemidir. Bu işlem sayesinde yelkenli gemilerin arka kısımına pervane monte edilerek, buharlı gemiye dönüştürülmesidir.

Böylece 1860'lara kadar dünya denizciliğinde gemi türleri yelkenli, çarklı ve uskurlu olmak üzere üç sınıftan oluşmaktaydı. İkinci yenilik ise gemilerde demirlerin yaygın olarak kullanılmaya başlanmasıdır. İlk demir materyalli vapur 1833 ve 1834 olmak üzere iki tane demir vapurun inşası İngiltere de yapılmıştır. Daha sonra 1840'lı yılların başlarından itibaren demir aksamı vapurların yapımı Avrupa'da giderek artmıştır (Kırlı, 2019:238). Bu uygulama uskurlu vapurlarda başarıyla denenmiştir. İlk demir kullanımı iskelet ve bordaların saca kaplanmasıyla yapılmaya başlanmış, ancak saçlar top atışlarına karşı dayanıklı olmadığı için pek bir fayda sağlamamıştır. Bu sebeple daha sonra üretilecek olan buharlı gemiler atılan top darbelerine daha dayanıklı olması kalın saclardan imal edilmeye başlamıştır (Gülen, 2000:118). Fransa 1859 yılında ilk gemisi Gloire muharebe gemisini yapımını gerçekleştirmiştir. İngiltere, Fransa'ya karşılık olarak Warrior zırhlı gemisini inşa ederek, buharlı gemi üretiminde rekabet dönemini başlatmıştır. 1860'ın başlarından itibaren İngiltere, Fransa ve Amerika kendi aralarında ciddi bir rekabet yaşanmıştır (Songur, 2017:1633). Şimdiye kadar Avrupa ve Amerika da yelkenliden buharlıya geçişte yaşanan asıl gelişmeleri vermeye çalıştık. Bu açıdan yola çıkarak Osmanlı Devleti bu süreci nasıl atlattı biraz da bunun üzerinde durabiliriz. Osmanlı Devleti bu süreci üç aşamada gerçekleştirmiştir.

Osmanlı Devleti Navarin Baskını sonrası 1828'in başlarından itibaren devletin çeşitli tersanelerinde yelkenli gemi inşa çalışması sürdüğü sırada İngiltere'den satın aldığı iki adet buharlı gemiyi donanmasına katmıştır. Satın alınan gemiler için devlet görevlileri büyük beklentilere girmemişler çünkü bu dönemde buharlı gemiler dünyanın ileri gelen denizci devletleri tarafından savaş gemisi olarak kabul görmemiştir. Bu sebeple Tersane-i Âmir'e 'de hizmete alınan buharlı gemiler yelkenli gemileri yedekte çekmek, padişah ve bürokratları taşıma gibi geri hizmetlerde kullanılmıştır (Hut, 2011: 71-72).

İlk satın alınan buharlı gemiler personelleriyle birlikte devlet hizmetine alınıp göreve başlamıştır. Bunun sebebi Osmanlı Devleti'nin daha önceden

buharlı gemi deneyimi olmadığı için satın alınan gemilerin kullanacak kaptan ve makinist olmamasıdır. İlerleyen süreçte satın alınan gemiler beraberinde birtakım sıkıntıları da getirmiştir. Bunlar satın alınan gemilerin kullanımı, kaptan ve beraberindeki çalışanların devlet hizmetine alınmasıyla bir çözüm bulunmuş olsa da bu gemilerin tamir ve bakımlarının nerde yapılacağı ve yedek parça ihtiyacı ile ilgili sorunlar ortaya çıkmıştır. Çünkü Tersane-i Âmire'nin mevcut durumunda yelkenli gemilere göre bakım onarım alanları mevcuttu. Bu sebeple Osmanlı Devleti hem değişen dünyaya ayak uydurmak hem de var olan ihtiyaçları karşılamak için Tersane-i Âmire 'de buharlı makinelere dayalı imalathane kurulması kararı aldı. Bu imalathanelerde İngiltere'den satın alınan makineler kullanılmıştır. Bu imalathaneler Haddehane, Errehane ve Dökümhane olarak üç kısımdan oluşmaktaydı (Başaran ve Düzcü, 2016: 22, 29).

Haddehane'de bakır sac levha imali, Errehane'de (bıçkılıhane) kereste kesimi, Dökümhane'de ise gemilerde kullanılacak topların taşınması ve dökümüne ait işlemler yapılmıştır (Genç, 2005:93). Osmanlı Devleti'nde ilk defa kurulmuş olan bu imalathanelerin mühendis ve ustaları İngiltere'den getirilmiş, buharlı gemilerin ihtiyaçlarını karşılamak için kurulan demir fabrikaları Osmanlı Devleti'nin ilk endüstrileşme adımlarının donanmada gerçekleştiğini göstermektedir. Kurulan fabrikaların başında Zeytinburnu Fabrikası gelmektedir, bu fabrikanın yükünü hafifletmek adına Haliç'te Yalı Köşkü'nün hemen yanına Yalı Köşkü Demir Fabrikası kurulmuştur. Bu imalathanelerde kurulduğu ilk yıllarda ciddi bir anlamda üretim yapılmaya başlanmamıştır. Ayrıca bu vapurlardaki makinistler, imalathanelerdeki mühendis ve ustalardan oluşan kadro İngilizlerden oluşmaktaydı. Bu yabancı kadrodan beklenen üretim değil, çoğunlukla yeni buharlı teknolojinin kullanılması ve yerli mühendis ve ustalara teknolojinin öğretilmesiydi (Soyluer, 2017:5).

Osmanlı'da başlayan sanayileşme sürecinde kurulan fabrikaların çoğunlukla öncelikleri savaş sanayisinde kullanılmak üzere devletin ihtiyaç duyduğu alanlarda üretim yapılmıştır. Örnek olarak kurulan Zeytinburnu Demir Fabrikasında buharlı makinelerde kullanılmak üzere demir çelik aksamaları, mermi ve gemilerde kullanılmak üzere top mermileri üretilmiştir. Yalnız kurulan fabrikalarda sadece savaş sanayisi için üretim yapılmamış, tarımda kullanılan araç gereçlerin yanında bahçe balkon ve köprü kollukları vb. birçok alanda ihtiyaca yönelik üretimlerde yapılmıştır.

Birinci dönemde Navarin Baskını sonrası 1828’de Amerika ile yakın ilişkiler kurmaya başlayan Osmanlı Devleti, Amerikalı mühendislerin bilgi ve birikimlerinden yararlanmaya başlamıştır. Bu dönemde yelkenli gemi inşasında bu mühendislerin önemli katkılarından söz etmek gerekir. Amerikalı mimarların Tersane-i Âmire’de vazife almaya başlamışlar ilk olarak 1831’de Türkiye’ye gelen Ecfkord kendisi Tersane-i Âmire’de birkaç yelkenli gemi inşası gerçekleştirmiştir. Ardından gelen Rhodes, kapak kalyon inşasında faaliyet göstermiştir (Mercan,2017: 2433).

İkinci dönem yelkenlilerde duraklama, buharlı gemilerde kuruluş dönemi olarak adlandırılır. 1837 tarihinden itibaren başlığımızda da belirttiğimiz gibi Tersane-i Âmire’de yelkenli gemi inşasında azalmalar başlamıştır. Bunun en önemli sebebi devletin 1837’den itibaren buharlı gemilerden oluşan savaş filosu kurması ve 1840’ların başında yeni buharlı gemilerden müteşekkil ticari filonun oluşturulmasıdır. Osmanlının 1837’den başlayarak Tersane-i Âmire’de savaş filosunu kurduğu görülür. Osmanlı Devleti’nin havuz ve tezgâhlarında ilk yerli vapuru olan Eser-i Hayr, bir yıl sonra da Mesir-i Bahri ve Tair-i Bahri gemileri yandan çarklı olarak üretilmiştir. Son iki gemi tahta yeni çıkan Sultan Abdülmecid’in yatları olarak kayıtlara geçmektedir. Yapılmış olan üç vapur bu yönüyle Osmanlı deniz teknolojisinde ayrı bir yer teşkil etmektedir. Avrupa’da olduğu gibi Osmanlı Devleti’nde de ilk olarak üretilen vapurlar ahşaptan yapılmış bu vapurların makine ve kazanları ise demir ve bakırdan inşa olmasına karşın bu üç vapur birer savaş gemisi olarak tasarlanmıştır. Yukarıda da belirtildiği gibi Osmanlı Devleti’nde buharlı gemi üretimine geçilmiş, 1837 yılından sonra Osmanlı’da vapur inşasında bir kırılma noktasına gelmiştir (Bulgurcuoğlu, 2006: 44).

Bu tarihten sonra Osmanlı Devleti kendi vapurlarını üretmeye başlamıştır. Devletin bu konuda kararlı adımlar atması şu şekilde açıklanabilir; 1837’li yıllardan itibaren dünya çapında vapurlara olan ilginin artmasına karşın demirden yapılmaya başlanması ve donanmanın yanında yardımcı unsur olarak kullanılmış. Ek olarak gemilerin ticaret filolarında ulaşım ve posta hizmetlerinde kullanılması olmuş ve bu durum Osmanlı Bürokratlarını bu konuda etkilemiştir. Tabi bunların yanı sıra Osmanlı etkileyen bir diğer etken boğazdan geçen İngiliz, Fransız, Rus ve Avusturya vapurlarının Osmanlı tarafından gelişen teknolojiye canlı olarak şahit olmasıdır.

Yukarıda da belirtildiği gibi 1840'lü yıllara gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin kendi buharlı filolarını kurma düşüncesiyle hareket etmeye başladığı görülmektedir. Bu düşünce doğrultusunda iki tür vapur filosu kurulmuştur. Bunlardan birincisi savaş ikincisi ticaret filoları teşkil etmekte. Savaş filosu ile kendi kıyılarını güvence altına almak adına; savaş vapurunun alınması için 1842'de İngiltere'ye gönderilen Osmanlı heyeti, İngiliz tersane ve vapurları hakkında bilgi toplayarak meclise sunulmuştur. Mecliste yapılan tartışmalar sonucu şu anlık vapur satın alınmasının doğru olmadığı yönünde fikir birliğine varılmıştır. Ancak vapur konusunda Osmanlı'nın elinde yeterli uzmanın olmamasının yanı sıra vapur donanmasının filosunun dışardan satın alınarak oluşturulması zaruriydi. Bunun yanı sıra Osmanlı tersanelerinde hali hazırda kurulu olarak bir vapur fabrikası da bulunmuyordu. Kıyıların korunmasına yönelik politikasını elinde bulunan yelkenli savaş gemilerinden fırkateyn⁴, korvet⁵, brik⁶, koter⁷ ve uskuna⁸ gibi gemilerle 1860'a kadar gerçekleştirilmiştir. Burada kıyı savunması için yelkenli savaş gemilerinin yanında vapurlar görev almıştır (Düzcü, 2013: 191-192).

Vapur politikasının ikinci yönü ise ticari kaygılardan kaynaklanmaktadır. Tanzimat bürokratları İstanbul başta olmak üzere, Karadeniz ve Ege Denizi'nde vapur filoları ile ticari faaliyetler gerçekleştiren İngiliz, Fransız, Rus ve Avusturya şirketlerine karşı kendi kıyılarında ticari hâkimiyeti ele geçirmek için buharlı gemilerden oluşan ticari filonun kurulmasına karar vermiştir. Bu amaç doğrultusunda 1847'te Hazine-i Hassa Vapur Kampanyası kuruldu. Ticari filoya ait olan bütün gemiler İngiltere'den satın alınmıştır. Satın alınan bu vapurlara Vasıta-i Ticaret, Vesile-i Ticaret, Peyk-i Ticaret, Medar-ı Ticaret, Şehir, Persud gibi isimler verilmiştir. Hazine-i Hassa ticari vapur filosunun kurulmasında Avrupalı devletlerin Osmanlı kara sularında yolcu ve posta taşımacılığında önce

⁴ Fırkateyn: kalyonlardan küçük, tek ambarlı ve üç direkli hem güvertesinde hem de ambarlarında top bulunan yelkenli savaş gemisidir. Bkz. İdris Bostan (2017) **Osmanlılar ve Deniz** 181.

⁵ Korvet: Üç direkli, güvertede 18-24 top bulunduran boyutları 24,75-29,25m kadar olan yelkenli savaş gemisidir. Bkz. Ahmet Gülyüz (2014) **Tarih Boyunca Türk Yelkenli Gemileri** 174.

⁶ Brik: iki direkli, tek ambarlı, 10-18 top bulunduran ve 70 kişilik mürettebatıyla en hızlı yelkenli savaş gemisidir. Bkz. Ahmet Gülyüz (2014) **Tarih Boyunca Türk Yelkenli Gemileri** 176.

⁷ Koter: Tek direkli olup uzunlukları 22 – 44 kadem uzunluğunda, savaşlarda filolara keşif yapmak, yolcu ve eşya taşıyan küçük yelkenli gemi türüdür. Bkz. Levent Düzcü (2017) **Yelkenliden Buharluya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)** 62.

⁸ Uskuna: iki direkli, 20-26 metre uzunluğunda en çok 16 top ve 90 kişilik mürettebat bulunduran küçük yelkenli savaş gemisidir. Bkz. Ahmet Gülyüz (2014) **Tarih Boyunca Türk Yelkenli Gemileri** 176.

çıkmaları ve vapurlarıyla yapılacak olan ticari rekabet rol oynamıştır (Terzi,2004: 150, 152). Vapur kumpanyasından kısa bir süre sonra sadece Boğaziçi'nde çalışmak üzere yeni yerli bir Osmanlı şirketi olan Şirket-i Hayriye kurulmuştur. Şirket-i Hayriye yabancı devletlerin Boğaziçi'ndeki etkinliğini azaltmak amacıyla faaliyet göstermiştir. Bu şirketin bir ayrı bir özelliği de Boğaziçi'nde yolcu taşımaya yetkili olan tek şirket olarak varlığını devam ettirmesidir (Şensoy, 2018: 242).

Şirket-i Hayriye de kurulurken Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası gibi hizmet verecek olan vapurlar İngiltere'den satın alınmıştır. Ticari filolar Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası gibi gelir elde etme düşüncesiyle kurulmuştur. Satın alınan bu vapurların özellikleri yandan çarklı olup yelkenle donatılmıştır. Fakat vapur kumpanyasından tam da istenilen sonuçlar elde edilememiştir. Örnek olarak devlet kurumlarıyla yapılan işlerde tahsil edilmesi gereken ücretlerin zamanında alınamaması ve daha sonra yabancı şirketlerle sürekli olarak rekabet halinde olunmasından söz edilebilir. Son olarak da İngiltere'den satın alınan gemi makineleri için aracı acentelerin yapmış oldukları yolsuzluklar ve komisyonların fazla olması yapılan harcamaları arttırmıştır (Terzi,2004: 151).

Osmanlı Devleti'nin donanma ve ticaret filosuna uskurlu vapurların katılması Kırım Savaşı ve sonrasına denk gelmektedir. Dünya çapında buharlı gemilere olan yönelim 1837'de başlamış bu süreçte var olan yelkenli savaş gemilerinden buharlı gemilere geçiş vapurlara nazaran daha problemlidir. Çünkü daha önceden de belirtildiği gibi ilk üretilen buharlı gemiler yandan çarklı ve okyanus ve dalgalı denizlerde kullanılamamıştır. Ayrıca gemilerin her iki yanına eklenen çarklar sebebiyle güvertede bulunan top sayılarının azalmasından dolayı daha savunmasız bir konuma düştüğünden dolayı ilk buharlı gemiler daha çok posta ve yolcu taşımacılığında kullanılmış bu süreç 1837'de pervanenin icadına kadar devam etmiştir (Demircioğlu, 2019: 27).

Navarin baskını sonrası büyük uğraşlar sonucu meydana getirilen Osmanlı donanması yok edildi. Büyük kayıp sonrası dönemin padişahı II. Mahmut yok edilen Osmanlı donanmasının yeniden inşası için emirler vermiştir. İngiliz, Fransız ve Rusya filolarının donanmamızı ortadan kaldırmaya yönelik faaliyetler içerisinde olduğundan dolayı bu ülkelerin dışında kalan ve 19. yüzyılın başından itibaren Osmanlı Devleti'yle ilişki kurmak isteyen Amerika ile iktisadi ve ticari ilişkiler kurulmaya başlanmıştır. Amerikalı gemi inşa mühendislerinden

yararlanma yoluna gidilmiştir (Bedirhan, Atabey, 2013:130). Baskın sonrası yelkenli savaş gemileri inşa edilmesini başlansa da bu durum görüldüğü gibi olmamıştır. Çünkü halihazırda inşası devam eden gemilerin yanında baskın sonrası inşa edilmesi planlanan gemiler için birtakım eksiklikler baş göstermekteydi. Bunlar; ahşap, demir, bakır, cıvata gibi üretimin ana unsurlarını oluşturan malzemelerin yetersizliğinden dolayı gemi yapım ve onarımında gecikmeler yaşanmasıdır. Tamire alınan gemilerin bakımlarının hemen gerçekleştirilememesinin sebebi olarak hazinenin içinde bulunduğu kötü durum gösterilmiştir. Baskın sonrası donanmanın yeniden kurulması planlanırken yelkenli savaş gemilerinin yanında buharlı gemi teknolojisiyle tanışmış olan Osmanlı Devleti, 1837 sonrasında yelkenli savaş gemisi inşa etmek yerine mevcut olanları tamir edilmesini uygun bulmuştur. Bu politikanın sonucu olarak 1840'larda 1830'lara göre yelkenli savaş gemisi inşa oranında yaşanan azalma gözlerden kaçmamaktadır. Her alanda olduğu gibi denizcilik alanında da değişimler birden olmamış, yelkenliden buharlıya geçiş kademe kademe gerçekleştirilmiştir. Bu sebeple yelkenli savaş gemilerinin üretiminde bir azalma görülse de donanmanın savaş gücünün büyük bir kısmını yelkenli gemilerin oluşturduğunu söylemeliyiz. 1840'larda Osmanlı donanması hizmetinde bulunan yelkenli savaş gemileri Ege ve Karadeniz'de görev almaya devam etmiştir. Sebebi donanmayı idare eden kaptan ve paşaların yelkenli savaş gemilerine güvenmesidir (BOA, İ.MSM, 16, 352- Düzcü, 2013:193).

Üçüncü dönem buharlı gemilerin kesin zaferi (1852-1862) kabul edilir, kısacası 1853-1856 Kırım savaşı ve hemen sonrasına denk gelmektedir. Osmanlı Devleti Navarin baskını sonrası hızlı bir şekilde elinde var olan gemileri tamir etmeye başlamış ve inşa aşamasında olan gemilerin çalışmalarını hızlandırmıştır. Tamir ve bakımları biten yelkenli savaş gemileri donanmada görev alarak 1853-1856 Kırım Savaşına katılmıştır. Bu savaşta özellikle Mahmudiye kalyonunun elde ettiği başarı sayesinde efsane haline gelmiştir (Bulgurcuoğlu, 2006: 76). Yelkenli savaş gemilerinin katıldığı son savaş 1853-1856 Kırım Savaşıdır. Pervanenin icadı ile vapurların kış bölümüne yerleştirilen pervaneler sayesinde hızları arttırılan vapurlar zırhla kaplanarak daha güçlü ve dayanıklı hale getirilmiştir. Yaşanan bu gelişmelerle dünyada 1860'a kadar yelkenli savaş gemileri donanmalarda savaşın ana unsuru sayılırken uskurun icadıyla vapurlar yelkenli savaş gemilerinin yerini almaya başlamıştır (Oran, 2012: 55). Kısacası

yelkenli savaş gemilerinin durumu özellikle uskurlu gemilerin ortaya çıkmasıyla dünya çapında etkisi azalmaya başlamıştır. Daha öncede belirttiğimiz gibi bu gelişmelerin Osmanlı Devleti'nde nasıl bir süreçten geçtiğini belirtmek gerekir.

Osmanlı Devleti gemi teknolojisindeki gelişmeleri yakından takip etmiştir. Osmanlı Devleti ilk pervaneli vapuru olan Muhbir-i Sürür'a Mısır Valisi Abbas Hilmi Paşa 1850'de padişaha armağan etmesi sonucu sahip olmuştur (Bal, 2010:34). Osmanlı Devleti'nde uskurlu gemi tartışmaları 1851 yılına denk gelmektedir. Fransız mühendis Benet Babıalı'ye kendisinin yelkenli savaş gemilerine makine monte etme tekniğine hâkim olduğu bu konuda daha önceden çalışmalar yaptığına dair bir rapor sunmuş ve Osmanlı Devleti içinde yapabileceğini belirtmiştir. Aynı tekniğin Avrupa'da gerçekleştirerek uygulandığını bildikleri için Osmanlı bürokratları yelkenli savaş gemilerine makine monte edilmesini iyi bir düşünce olduğunu belirtmiş, fakat hazineye satın alınacak makineler için yeterli paranın olmadığı vurgulanmıştır (BOA, İ.MVL, 222-7528). Bu açıklamalara göre yaşanan teknolojik gelişmelere karşı donanmada buharlı gemilere geçiş yapılması gerektiğini fakat o anki ekonomik sıkıntılarda dolayı kısa bir süre ertelenmek zorunda kalınmıştır. Yelkenli gemilere makine monte edilmesi kısacası dönüştürme işlemi bir yıl sonra Ağustos 1852'de öncelikle Bahriye Meclisi'nden daha sonra kaptan paşa tarafından uygun görülmüştür (BOA, İ-DH-282-17719). Osmanlı Devleti'nin denizcilik alanında yapılacak olan reformların öncüsü olan Bahriye Meclisinde yapılan değerlendirmede, Avrupa'daki büyük devletlerin (İngiltere, Fransa, Amerika) dönüştürme işlemiyle gemilerine makine monte ettikleri belirtilmiştir. Ayrıca yelkenli gemilerin buharlı gemilere istedikleri zaman dönüştürülebileceği anlaşılmıştır. Bu sebeple bundan sonra inşa edilecek yelkenli gemilere makine ilave edilebileceği için gelişen teknoloji seviyesine ulaşmak istenmiştir. Osmanlı Devleti'nin elinde bulunan yelkenli gemilerin bu tarz makineli gemilere karşılık veremeyeceği için makine monte edilmesi uygun görülmüştür (Düzcü, 2013:195).

Meclise durumu tartıştıktan sonra gelişmeler Sultan Abdülmecid tarafından da değerlendirilmiştir. Sultan değerlendirmesinden sonra 22 Eylül 1852'de yayınladığı fermanla yelkenli gemilerin buharlıya dönüştürülmesine izin vermiştir. Padişah'ın kararıyla Osmanlı Devleti'nde artık yelkenli savaş gemisinin inşa edilmemesi, inşa edilecek olan gemilerin makine monte edilebilecek bir şekilde arka kısmında kazan aksamı için boş yer bırakılması

gerektiği belirtilmiştir. Değişen dünyada artık yelkenli savaş gemilerinin yapılmasının yararlı olmayacağı anlaşılmış, bundan sonra yelkenli gemiler için harcanacak olan paranın boş bir harcama olduğu yönünde görüşte karar kılınmıştır. Ayrıca hazineye yeterli para olmadığı için makinelerin gemilere aşamalı olarak monte edilmesinin isabetli bir karar olduğu ileri sürülmüştür. Bunun yanı sıra yeni yapılacak olan gemiler hem yelkenli hem de makineli olacağı için gemilere makine monte edilene kadar yelkenli gemi olarak devlete hizmet vermeye devam edebilecek olması Osmanlı Devleti'ni rahatlatmıştır. Osmanlı denizciliği açısından yaşanan gelişmelerde, 22 Eylül 1852 tarihi bir dönüm noktasıdır. Bu değişim Osmanlı Devleti'nde yelkenli gemilerin devrinin kapandığına, buharlı gemilerin özellikle pervaneli(uskurlu) devrinin başladığının devlet tarafından kabul edildiğinin tasdiklenmesidir. Bu süreçten sonra yelkenli gemilere makine monte edilmeye başlanmıştır. Ekonomik durum dikkate alınarak birkaç yelkenli gemi buharlıya çevrilmiştir. Osmanlı Devleti'nde değişimin ilk denemesi 1853 yılında Mukaddeme-i Hayr kalyonudur. İnşaiye Meclisinin yaptığı inceleme sonucu kalyonun boyunun kısa olduğundan makine monte edilemeyeceğinden ilk deneme bu şekilde başarısız olmuştur (Düzcü, 2017: 128-130). İlk başarısız denemenin ardından tersane havuzlarında yapılmakta olan Peyk-i Zafer kalyonu, İzmit tersanesinde Şadiye kalyonu, Sinop tersanesinde Geyvan-ı Bahri ile Tersane-i Amire de inşa edilecek olan Fethiye kalyonunun makine monte edilebilecek bir şekilde inşa edilmeleri istenmiştir. Yukarıda adı geçen yelkenli gemiler aşamalı olarak Londra'ya gönderilerek makine takılmıştır. Mahmudiye kalyonu için de aynı uygulama düşünülse de kalyonun bu işlem için uygun olamadığı için vazgeçilmiştir. Osmanlı yelkenli gemileri Avrupa devletleri gibi dönüştürme işlemi sonrası buharlı gemi olmuştur (Bulgurcuoğlu, 2006: 99).

Tabi ki bu dönüşümün hızlı olmasındaki en büyük etkenlerden biri Kırım Savaşında Osmanlı Devleti'nin yanında savaşan müttefik devletlerin kullanmış olduğu buharlı savaş gemilerini yakından tanınması ve kendileri için bir tecrübe olmasıdır. Bu etkilenme sonucu Osmanlı Devleti buharlı gemi konusunda kendisini geliştirmiş olan İngiltere'ye gemi siparişlerini vermiştir. Osmanlı Devleti'nin endüstrileşme konusunda attığı ilk adımlar devletin diğer kurumlarına da ön ayak olmuştur.

1.6 Kırım Savaşı (1853-1856)

Osmanlı Devleti'nin Rusya ile yapmış olduğu Kırım Savaşına değinmeden önce savaşın başlama sebepleri ele alınmalıdır. Rusya'nın nihai hedefi Boğazlara sahip olmak ve sıcak denizlere inmektir. Bu amaç doğrultusunda Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu kötü durumdan faydalanmayı bilmiştir. Öncelikli olarak Balkanlarda çıkan ayaklanmalara destek vererek Osmanlı Devleti'ni zor durumdan bırakmış, isyanlar sonrası Osmanlı Devleti ile yapılan Edirne Antlaşmasıyla ayrıcalıklar elde etmiştir. Elde ettiği kazançlarla yetinmeyen I. Nikola, Osmanlı Devleti'nin Mısır valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın 1831'de başlattığı isyanda zor durumda kalan Osmanlı Devleti'ne askeri yardımlarda bulunmayı ihmal etmemiş, buna karşılık Osmanlı Devleti'yle Hünkâr İskelesi (1833) antlaşmasını imzalamıştır (Kurat,2014:343,345). Antlaşma sayesinde Karadeniz ve Boğazlar konusunda üstünlük elde edince İngiltere'nin çıkarları tehlike altına girmiştir. İngiltere'nin girişimleri ile 1841'de imzalanan Boğazlar Mukavelesi sonucu Rusya'nın elde etmiş olduğu ayrıcalıkları ortadan kalkmıştır (Özcan, 2007: 8).

Yaşanan gelişmeler neticesinde Rusya nihai hedefi olan Osmanlı Devleti'ni yıkma ve sıcak denizlere inme politikasına yoğunlaşmaya başlamıştır. Bu amaç doğrultusunda İngiltere'ye yaptığı tekliflerden olumlu sonuç alamayınca kendi başına gerçekleştirmek için Osmanlı Devleti'ne savaş açmak için Kudüs'te bulunan kutsal yerleri bahane ederek Osmanlı Devleti'ni rahatsız etmeye başlamıştır. Bu sorunun diplomatik yollarla çözülmeyen Osmanlı Devleti 4 Ekim 1853 tarihinde Rusya'ya savaş ilan etmek zorunda kalmıştır (Acar, 2019: 114).

Savaşın ilanından sonra Rus donanmasının Karadeniz'deki varlığı daha fazla hissedilmeye başlayınca Osmanlı Devleti sahil güvenliğini sağlayabilmek için hafif teknelerden oluşan bir filo kurulmuştur, 1853 yılının Kasım ayında denize açılan filonun Ruslar ile karşı karşıya gelindiğinde kazanma ihtimali olduğunda savaşılması, ancak fırtına ihtimali olunca Sinop limanına sığınması tavsiye edilmiştir. Bir müddet görev yerlerinde dolaşan filo Ruslarla karşılaşmamış fakat çıkan şiddetli fırtınadan dolayı Sinop limanına sığınmak zorunda kalmıştır (Budak, 1993:62).

Karadeniz'de fırtınayla mücadele ederken Anadolu ve Rumeli'de ordumuz başarılar elde etmekteydi. Rus ordularının üst üste aldığı yenilgilerden dolayı ordu da moral bozukluğuna sebep olmuştur. Başarı elde etmek adına, Karadeniz'de

hafif donanması bulunan Osmanlı filosunu yenmeyi uygun görmüşlerdir. Bu doğrultuda harp gemilerinden oluşan bir filo kurarak Karadeniz'e gönderilmiştir. Fırtınadan hasar görmüş olan Osmanlı filosu gemilerini Sinop limanına demirlemiş ve eksiklerini gidermekteydi. Osmanlı filosunun Sinop limanında olduğunun haberini alan Rus donanması hazırlıklarını tamamladıktan sonra 30 Kasım sabahı sisli olan havadan yararlanarak Sinop limanına saldırıya geçmiştir. Rus donanması limanda gemileri demirlenmiş bir vaziyette olan Osmanlı filosunun karşısında dizilerek onu abluka altına almıştır. Rus donanmasının saldırıya geçmesiyle Osmanlı filosu ağır darbeler aldı. Bir saat süren bombardımanın ardından limanda bulunan Osmanlı filosunun tamamına yakını hasar görmüş, ilerleyen saatlerde ayakta bir tane Osmanlı gemisi kalmamış baskın sonrası filo tamamen ortadan kaldırılmıştır (Şimşek, 2017:71,72).

Baskın sonrası Türk filosuna ait 11 savaş gemisi batırılmış ve limanda bulunan biri İngiliz olmak üzere 6 Türk ticaret gemisi saldırı sonrası batmıştır. Rusların ani baskını sonrası elde ettikleri zafer Osmanlı Devleti'ni Karadeniz kıyılarında zor durumda bırakmıştır (Örenç, 2006:30). Rusya'nın Sinop baskını sonrası Osmanlı Devleti'nin, Karadeniz ve Boğazlar üzerindeki mutlak hakimiyeti sarsılmaya başlamış, İngiltere ve Fransa'nın Akdeniz üzerinden Hindistan ticaretleri tehlikeye girince Osmanlı Devleti'nin yanında savaşa girmişlerdir (Keleş, 1988:151).

Kırım Savaşının Osmanlı tarihi açısından ne gibi sonuçlar doğurduğu herkes tarafından bilinmektedir. Fakat bu savaşın daha çok Osmanlı Devleti donanması üzerinde bıraktığı etkiye gerekmektedir. Bilindiği üzere Kırım Savaşı sonrası Osmanlı Devleti yelkenli gemi üretimine son vermiş, bu uğurda yapılacak olan bütün harcamaları çöpe atılmış olarak görmekteydi. Bu kararın verilmesinde savaşa sonradan dâhil olan İngiltere ve Fransa'nın, Osmanlı Devleti'nin Sinop baskını ve daha önceden iki kere donanmasının yakılmış olması sebebiyle Karadeniz kıyılarında yetersiz kalacağını bildikleri için savaşa dâhil olduktan sonra her iki devlet donanmalarıyla birlikte İstanbul'a gelmiştir. İngiltere ve Fransa savaşa yeni buharlı savaş gemileri ile katılmış, donanmaları İstanbul'da bulundukları süre zarfında Osmanlı devlet adamları ve halk tarafından yeni savaş gemileri tecrübe edilmiştir (Arı, 2009:140). Aynı zamanda savaş esnasında Osmanlı donanmasında görev yapan denizciler müttefik donanmasında görevlendirilmiştir. Bu sayede donanmada kullanılan yeni teknoloji ile yapılan

gemilerin savaş kabiliyetlerini yerinde görme imkânı elde etmişlerdir. Bunun yanı sıra müttefik donanmasında bulunan gemilerin içerisinde yelkenliden buharlıya dönüştürülmüş gemilerin olması Osmanlı Devleti tarafından takip edilmiş ve savaşta buharlı gemilerin ne denli yararlı oldukları anlaşılmıştır. Savaş sonrası Osmanlı Devleti 1852'de yayınladığı nizamname ile yelkenli gemi üretimine kesin olarak son vermiş, alınan kararın ne kadar doğru olduğu konusunda devlet adamları tarafından doğrulanmıştır. Bu tarihten itibaren Osmanlı Devleti, İngiltere'ye buharlı gemi siparişi vermiş, bundan sonra Osmanlı tersanelerinde yapılacak olan gemiler buharlı gemilere dönüştürülebilecek tarzda gemi yapımına başlanmıştır (BOA, İ-DH-282-17719).

1.7 Yelkenli Gemilere Makine Monte Edilmesi

Buharlı makinenin icadından kısa bir süre sonra bu teknoloji gemilerde kullanılmaya başlanmıştır. Bu teknoloji ile yelkenli gemilere makine konulması yelkenli gemilere olan talebin azalmasına ve ilerleyen süreçte üretimine son verilmesine sebep olmuştur. Bu süreci hızlandıran olay ise Osmanlı-Rusya arasında yapılan 1853-1856 Kırım Savaşı olmuştur. Kırım Savaşında kullanılan buharlı gemilerin yelkenli gemilerine üstünlüğü ortaya çıkmış, Osmanlı Devleti tarafından da bizzat görülmüştür. Kırım savaşı ile yelkenli gemi üretimine son verilmiştir. Bu tarihten sonra Osmanlı donanmasındaki modernizasyon çalışmalarında Avrupalı, ağırlıklı olarak İngiliz subaylarının danışmanlıkları eşliğinde teknolojik transfer dönemi başlamıştır (Kurt, 2015:83).

Yelkenli gemilere makine konma işlemi anlatılırken sadece makinenin monte edilmesi işlemi anlatılmaz; yelkenli gemiye makinenin yanında kazan, kazan bacası, şaft gibi birçok ekipman da takılırdı. Makine, buharlı teknolojiye çalışma prensibi içerisinde en önemli parçayı teşkil ettiği için genel anlamda makine ismi verilerek işlem anlatılmak istenmiştir. Makine, kazan, kazan bacası yerleştirildikten sonra makinenin yakıtı olarak kullanılacak olan kömür için gemide makineye yakın bir konumda yer açılır. Saydığımız işlemleri gerçekleştirmek için yelkenli geminin içinde makinenin konulacağı uygun bir yer hazırlanır ve makine buraya monte edilirdi. Daha sonra pervane şaftının içinde dönmesi için önceden açılmış olan bir delik olan şaft kova içine sürülür. Ardından şaftın makine dairesi içinde kalan ucu, bir bağlantı parçasıyla bağlanmış olur. Bu işlemler gerçekleştirilirken geminin arkasına (kıç) pervanenin içinde dönebileceği bir şekilde pervane evi olarak adlandırılan bir bölüm tasarlandıktan sonra pervane

şaftının gemi dışında kalan ucuna geçirilerek somun yardımıyla sıkıştırılarak yerine konulurdu. Yapılan işlemlerin yanında makine dairesinin yanına kazan da yerleştirilir ve aradaki bağlantıyı gerçekleştirmek için boru bağlantısı yapılırdı. Ardından kazanın hemen üstüne denk gelecek bir şekilde kazan egzoz borusu baca ile bağlanırdı. Ayrıca makinenin enerji kaynağı olan kömürün depolanması için kömürlük denilen bir mahal⁹ açılırdı. Bütün bu yer açma ve makine ekipmanları yerleştirme işlemi bittiğinde bu ekipmanlar arasında bağlantıyı sağlayacak çeşitli borular yardımıyla gerçekleştirilir, böylece yelkenli bir gemiye makine, kazan, uskur konma işlemi gerçekleştirilmiş olurdu (Düzcü, 2017:125, BOA, İ. DH, 257-15890).

Yelkenli gemilerin dönüştürülmesinde yapılan en önemli işlemlerden biri geminin tekne aksamından kesilip boyunun uzatılmasıdır. Yapılan işlem sayesinde makine dairesi ve kömürlük için geniş yer açılmış olurdu. Yelkenli gemileri dönüştürme işlemi, İngiltere'de geniş bir programla zaman içerisinde uygulanmıştır. Fakat dönüştürülen gemilerde birtakım sıkıntılar meydana gelmiş, ilk dönüştürülen gemiler genellikle yandan çarklı olduğu için gemilerin hareket imkânını kısıtlamasının yanı sıra gemide bulunan top sayılarında azalma yaşanmıştır (Bal, 2010: 3).

Bu sebeple ilk dönüştürülen gemiler genellikle ulaşım ve posta teşkilatlarında kullanılmıştır. Dönüştürme işlemlerinde yaşanan sıkıntılar, uskur(pervane) teknolojisinin geliştirilmesiyle ortadan kalkmış, yapılan çalışmalar ile uskur, İngiltere'de firkateyn ve şalope tipi gemilere monte edilmiştir. Gemilerde yapılan bir başka değişiklik ise gemi iskeletinde köşegenlerde kereste yerine demir kullanılmaya başlanmasıydı. Avrupa'da ilk defa 1837'de yelkenli gemiye makine takılmıştır. Bu tarihte daha önceden de belirttiğimiz gibi çalışmalarına titizlikle devam eden İngiltere 1840'de The Great Britain adlı firkateyne bir yardımcı buhar makinesini monte ederek öne çıkmıştır. Uskurun icadıyla gemilere konması sonucu bu işlemin hızlanmasına vesile olmuştur (Kırlı, 2019:238). Bu konuda işi en başından itibaren sıkı tutan İngilizler, 1850 yılı başlarında yelkenlileri uskurluya dönüştürme işlemine hız vermiştir. Osmanlı Devleti'nde yelkenli gemilere makine konması işlemi Fransız mühendis Louis Benet'in İstanbul'da Babıali ile irtibata geçerek konu ile ilgili bir layiha

⁹ Mahal: Gemi içerisinde kömür için açılan yer.

sunmasıyla başlamıştır. Sunduğu layihasında vidalı (uskur) makinenin tanımını yapmış; 600 beygir gücünde bir makinenin 100 toplu bir kalyon içine koyulmak üzere imal edildiğini ve 8 mil hız yaptığını belirtmiştir. Ayrıca bu makinenin 50 topçeker bir firkateyne monte edilmek üzere olduğunu eklemiştir. Gelişen teknoloji sayesinde yelkenli gemilerin 10 ila 11 mil hızına çıkarıldığını ifade eden mühendis, Babıali'ye sunmuş olduğu raporda henüz bu işlemin gerçekleşmediğini yalnız 220 beygir gücünde uskur makinesinin konulduğu yazılmıştır. İngiltere'de yukarıda açıkladığımız yöntemle kalyon ve firkateynlere vidalı makine monte edilmekteydi. (Düzcü, 2017:126, BOA, İ.MVL, 222-7528).

Osmanlı Devleti, Kırım Savaşı sonrası buharlı gemide yapılan yeniliklere her zaman olumlu bakmış fakat Tersane Hazinesinin ekonomik olarak zor durumda olduğu için yapılan teklifi şimdilik reddedilmiştir. Fransız Benet'in vermiş olduğu rapordan şöyle bir çıkarımda bulunabiliriz: gemilerde bulunan top sayıları gemi hızıyla doğru orantılıdır. Onunda yukarıda 100 toplu bir geminin, top sayısını yarıya düşürdüğü taktirde 8 milden 11-mile kadar çıkabileceğini belirtmiştir.

Daha önceden de belirtildiği gibi Osmanlı Devleti'nde makine monte edilen ilk yelkenli gemi Muhbir-i Sürur Firkateyniydi, ancak bu reform Osmanlı hükümeti tarafından gerçekleştirilmemiş. Bu gemi bir firkateyn olarak 1846'da Mısır donanması için sipariş verilmesinden iki yıl sonra Şarkiye ismiyle donanma hizmetine girmiştir. Gemi 1849 yılında makine konulmak için Londra'ya gönderilmiş, işlemi biten gemi yeni özellikleriyle Abbas Paşa tarafından Sultan Abdülmecid'e hediye olarak gönderilmiştir. Böylelikle Osmanlı Devleti ilk uskurlu buharlı gemiyi donanmasına katmıştır.

Osmanlı Devleti'nde yelkenli gemilere makine monte edilmesi ile ilgili tartışma 1852 yılının ağustos ayına tesadüf etmektedir. Daha önceden de belirttiğimiz gibi 1852 yılında Bahriye Meclisinin yapmış olduğu araştırma neticesine dayanarak Osmanlı Devleti, yelkenli gemilere, makine monte edilmesiyle yelkenliden uskurluya dönüştürüldüğünü bu işlemin büyük denizci devletler tarafından gerçekleştirildiğinin farkına varmıştır. Ayrıca uskurlu gemilerin, yelkenli gemilere nazaran hareket kabiliyetlerinin daha fazla olması ve teknolojik açıdan çağın gereklerini karşılaması sebebiyle, bundan sonra inşa edilecek olan kalyonların, makine monte edilecek şekilde yapılmasına karar verilmiştir. Alınmış olan bu karar Osmanlı donanması için bir dönüşümün

başlangıcıdır. Ancak bu dönüşüm birdenbire olmamış, alınan karara göre donanmadan üç ambarlı, kapak ve firkateynlerden tamir aşamasında olan gemiler de dahil edilmiştir (DMA, Meclis-i Bahriye: 14-206). Tamir aşamasında olan Peyk-i Zafer, Fethiye ve Geyvan-ı Bahri kalyonlarına makine konulması düşünülmüştü. Üç gemiye aynı anda makine konulamazdı, çünkü hazinenin durumu buna müsait değildi. Avrupa'da bu sıralar inşa edilen yelkenli gemilerin kış tarafına makine konulacak bir şekilde açık bırakılması, Bahriye Meclisi üyelerinin daha kararlı olmasına neden olmuştur. Sebebinin şöyle açıklamak gerekir: yukarıda belirtildiği gibi hazinenin üç gemiye aynı anda makine koyacak durumda olmaması ayrıca yeniden inşa edilen gemilerin makine takılana kadar yelkenli olarak faaliyet göstermelerinde herhangi bir engel teşkil etmemektedir. Bu sebeple yeniden inşa olacak üç gemiye makine monte edilebilecek bir şekilde yapılması tavsiye edilmiştir (Düzcü, 2017:128, BOA, İ. DH, 257-15890).

Bahriye Meclisinin yukarıda ifade edilen uzun önerisi Kaptan Paşa'nın önüne geldiğinde, Kaptan Paşa, yelkenli gemilerden tamir edilenlere ve yeniden inşa edilen gemilere makine konulmasına kimsenin karşı çıkmaması gerektiğini belirtmiştir. Başta makine konulması düşünülen iki yelkenliden eski havuzda tamirden çıkarılan Peyk-i Zafer ve hizmetten çekilmesine karar verilen ve yeniden yapılıp aynı isimle hizmete giren Fethiye Kalyonu için 500 beygir gücünde makineler gerekliydi. Gemilere koyulacak olan makinelerin satın alınmasından vazgeçilmiş, bu makinelerin masraflarının Tersane-i Amire hazinesinden karşılanması istenmiştir. Makinelerin, Zeytinburnu Demir Fabrikası'nda yapılmasına karar verilmiştir (BOA, İ. DH,17719).

Fabrikanın verilen siparişleri yetiştiremeyeceği bilindiğinden bu iki gemi için makinelerin Londra'dan alınması gerektiği belirtilmiştir. Alınan karar ve Kaptan Paşanın tezkiresi konu hakkında önemli bir ön rapordur. Verilmiş olan kararlar sadarete ulaştırılmış; Sadrazam da aynı düşünceleri saraya iletmiştir. Saray makine konulacak olan iki yelkenli geminin masraflarının 10.000 kisesinin Mısır vergisinden karşılanacağını belirtmiştir. Fakat saray masrafları çok bulmuş olacak ki makine satın alınmasından vazgeçilmiş, ancak kalyonların içine makine konulacak bir şekilde inşa edilmesi emredilmiştir. Saray makine alımını durdurmuş olsa da makine monte edilebilecek bir şekilde üretim yapılması bazı konuları açık bir şekilde ortaya koymaktadır; bundan sonra yelkenli gemilerden bir fayda sağlanamayacağı anlaşılmış ve yelkenli gemilere yapılacak yatırımın

gereksiz olduğu vurgulanmıştır. Alınan karar doğrultusunda üretimi yapılacak olan gemilerin içine parça parça makine monte edilmesinin daha doğru olduğu belirtilecek ve bu sayede hazineden karşılanacak olan giderler bir nevi taksitlendirilmiş olacaktır. Yapılan bu değerlendirme ile yelkenli gemilerin makineliye dönüştürülmesindeki en büyük etkenin uskur (pervane) olduğu görülecektir. Bu sayede çarklı gemilere göre uskurlu gemilerin hız kabiliyetlerinin fazla olması, gemilerdeki top sayısında herhangi düşüşün olmaması ayrıca savaşlarda daha fazla avantaj sağlayacaktı. Ayrıca bu gemiler makine konulana kadar yelkenli olarak kullanılabilmekteydi. 22 Eylül 1852 tarihi Osmanlı'da yelkenliden buharlıya geçişin bir aşaması olarak görülebilir. Bu tarih yelkenli gemilerin devrini tam olarak bitirmiş olmasa da buharlı gemilerin üstünlüğünü kesin bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu tarihten itibaren yelkenli gemilere makine konulması işlemine hız verilmiş, bir yıl sonra tamiri bitmekte olan Peyk-i Zafer kalyonu, İzmit Tersanesinde İnşası süren Şadiye kalyonu ve Sinop tersanesinde yapılmakta olan Geyvan-ı Bahri firkateyni ile Tersane-i Amire'de inşa edilecek olan Fethiye kalyonu uskurlu olarak işlem görecekti (Düzcü, 2017:128-129).

1.8 Fethiye Kalyonuna Makine Monte Edilmesi

Bahriye Meclisinin 13 Ağustos 1852 yılında almış olduğu bir kararla yelkenli gemi üretiminin durdurulmasına ragmen, bir sene sonra 1853'de Aynalıkavak sahasında yeniden inşasına başlanmıştır. Fethiye kalyonu 3580-ton ağırlığında 66 toplu kalyonunun, 600 beygir kuvvetinde içine makine konulacak bir şekilde yapımına başlanmıştır (Gülen, 1988: 132). Ancak Osmanlı hazinesi Fethiye kalyonu ile birlikte yapımına başlanılan Peyk-i Zafer kalyonuna makine masraflarını karşılayacak durumda olmadığı için inşasına başlanılan gemilerin kış bölümüne makine monte edilebilecek şekilde üretilmesine karar verilmiştir (BOA, İ. DH,17719).

Londra'dan getirilecek olan makine masraflarının Maliye hazinesinden ödenmesine karar verilmiştir. İnşasına başlanılan Fethiye ve Peyk-i Zafer kalyonlarına makine konulacak şekilde ambar kısımlarının nasıl olacağına dair karar verilebilmesi için makine çizimlerine ihtiyaç duyulduğu İnşaiye Meclisine bildirilmiştir. Bunun üzerine konu Bahriye Meclisi'nde görüşülmüş, daha önceden alınan kararla kalyonlar için 500 beygir kuvvetinde makine konulması kararı alınmış olduğundan önceden çizdirilmiş olan kalyon planlarının Londra'ya

gönderilerek bu alanda meşhur kişiler tarafından bir daha çiziminin yapılmasına karar verilmiştir. Alınan karar doğrultusunda Mister Maudslay'e 500 beygirlik kuvvetinde makine konulacak şekilde çizimleri hazırlanmıştır. Bu çizimler doğrultusunda Fabrikalar Müdürü Halil Paşa, Tophane-i Amire Meclisi toplantısında usurlu olarak üretimine başlanmış olan Peyk-i Zafer ve Fethiye kalyonu için Avrupa'dan buhar makinesinin getirilmesi yerine Zeytinburnu fabrikasında üretilmesini tavsiye etmiştir.

Fabrikada çalışan ustalara istek üzerine konuyla ilgili rapor sunulmuş rapora göre Avrupa'dan satın alınacak makinelerin 10 400 kese kadar masraf olacağı tahmininde bulunulmuştur. Her iki makinenin Zeytinburnu fabrikasında imal edilirse 1518 kese 182 kuruş daha uygun olacağı belirtilmiştir. Tophane-i Amire Meclisinde görüşülenler kaptan paşaya bildirilmiştir. Makinelerin Zeytinburnu fabrikasından üretilmesi Peyk-i Zafer Kalyonunun kıçının ve makine koymak için uygun olan yerlerinin kısa süre içerisinde tamir ettirilmesi ve Fethiye kalyonunun da diğer gemi gibi makineli yapılması için gerekli olan malzemeler hazırlanmış ve müşirin bu konudaki fikirleri isabetli bulunmuştur. Gemi için gerekli olan malzemeler bunların fiyatı nasıl temin edileceği gibi hususlar görüşüldükten sonra Zeytinburnu'ndaki fabrikaya bir makine siparişi edilmesi kararı alınmıştır. Bu durumu görüşmek üzere Halil Paşa ve fabrika memurları Bahriye Meclisinde toplanarak imal edilecek makinenin nasıl yapılacağı kararlaştırılmıştır. İç kısımlarında pirinç kullanılacağını hangi parçalarının dökme demirden ve helon¹⁰ yapılacağına karar verilmiş, bu konu hakkında çizim yaptırılarak yaptırılan çizimin Bahriye Meclisinde saklanmasına ve imal edilecek makinenin bu çizim doğrultusunda yapılmasına karar verilmiştir (Bal, 2010: 86-90).

Alınan karar doğrultusunda Kaptan Paşa 2 Mart 1853'de Bahriye Meclisi mazbatasında alınan kararların uygulanması halinde Zeytinburnu fabrikasında makinelerin masraflarının Maliye hazinesi tarafından ödenmesini talep etmiştir. Kaptan Paşa'nın talebi üzerine konu Meclis-i Vala'da görüşülmüş, makinelerin Zeytinburnu fabrikasında üretilmesi, masrafların da Kaptan Paşa tarafından Tersane-i amire tahsilatı içinden ödenmesi istenmiş, mümkün olmasa masrafların yarısının karşılanmasına karar alınmıştır (DMA, Meclis-i Bahriye-14-206).

¹⁰ Helon: İrili, ufaklı boncuk.

Osmanlı Devleti almış olduğu karar doğrultusunda yeni yapılacak olan yelkenli gemilere makine monte edilmesi için yaptırmış olduğu yeni havuzda 500 beygir kuvvetinde vidalı olarak inşa edilmiş motoru olan Peyk-i Zafer kalyonu ayın 19'u cumartesi günü havuzdan çıkarılmıştır. Bunun yanı sıra İzmit tersanesinde vidalı olarak Şadiye kalyonu ve Sinop tersanesinde vidalı olarak Keyvan-ı Bahri firkateyni, ayrıca Tersane-i Amire'nin Aynalıkavak sahasında vidalı olarak Fethiye kalyonu inşa edilmiştir (BOA, A. MKT. NZD. 00097-101).

Yukarıda adı geçen gemilerin inşa aşamasında birtakım sıkıntılar baş göstermiştir. Tersane-i Amire 'de inşasına başlanmış olan Fethiye kalyonu ve havuzda tamir aşamasında bulunan Eser-i Cedit vapurunun tamir sürecinin hızlanması için Tersane-i Amire ve çevre tersanelerde bulunan amelelerin Aynalıkavak tersanesine gelmesi için emirler verilmiştir. Hizmette bulunan amelelerin bir kısmı memleketlerine firar ettiğinden yaşanan eleman eksikliğinin giderilmesi için taşra tersanelerinden alınması gerektiği mektup ile İnşaiye Meclisine bildirilmiştir. Kısa bir süre sonra lazım olan amele ihtiyacı karşılanmıştır. (DMA, Meclis-i Bahriye 37-7).

Bunun yanı sıra bir de gemilerde kullanılacak olan bakır cıvataların lazım olması ve bu eksikliğin giderilmesi işinin İnşaiye Meclisi tarafından yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Bu dönemde Tersane-i Amire 'de bakır mevcudunun olmadığından lazım olan cıvataların tunç veya demirden imal edilmesinde herhangi bir sakınca teşkil etmediği kararlaştırılmıştır. Üretilen bu cıvatalar bir takım teste tabi tutulduktan sonra gemilere koyulacağı için ilk olarak üretilen tunç cıvataların balyoz darbelerine dayanmayarak birkaç yerinden kırıldığı, testi yapan herkes tarafından kabul edilmiştir. Daha önceden kullanılmış olan bakır cıvataların çürümemiş olduğu görülmüş olduğundan donanma için bakır cıvataların imaline karar verilmiştir. Fakat Tersane-i Amire'de bakır olmadığından ayrıca Tersane-i Amire' de kullanılan kerestelerin diğer Avrupa devletlerinin gemi yapımında kullandığı keresteler kadar dayanıklı olmadığı için kısa süre içerisinde kerestelerin çürüyeceği yalnızca sağlam cıvata kullanılmasının da bir fayda sağlamayacağı ifade edilmiştir. Bu olaya örnek olarak önceki günlerde havuzda tamir edilen Mukaddeme-i Hayr kalyonu ve Şerefresan firkateyni gösterilmiştir. Gemiler 10-12 senelik olmasına rağmen geminin içinin açılıp cıvatalarının kontrol edildiğinde gemide bulunan demir cıvatalarda herhangi bir bozukluk görülmemiş olduğu gösterilebilir. Ayrıca bu cıvataların gemiyi birkaç yıl daha ayakta

tutabileceği dönemin fen işleri tarafından onaylanmıştır. Bu sebeple gemi cıvatalarının demirden yapılmasının zararı olmayacağı anlaşılmıştır. Ancak söz konusu olan gemilerin uskurlu¹¹ olması sebebiyetiyle yelkenli gemilerle kıyaslanamaz. Yapılacak olan gemilerin içlerine makine konulacağından ötürü limanlarda fazla zaman kaybetmemesi gerekeceği ifade edilmiş, sürekli olarak görevlendirileceğinden dolayı geminin vücudunun (alt kısmı) diğer gemilere nazaran daha fazla su altında kalağından kış bodoslamasıyla makine altında kalacak olan kontro makine cıvatalarının bakır yerine demirden imal edilmesine karar verilmiştir. Bu durum 3 Kasım 1854 tarihinde mazbata halinde Kaptan Paşaya ifade edilmiştir. Ayrıca Avrupa devletleri gemi yapımında bakır cıvata kullanmadığı takdirde kullandıkları demir cıvataların sıkıştırılmadığı halde kısa sürede çürümeyeceği anlaşılmıştır. Demir cıvatanın sıkıştırılmadığı halde kolayca sıyrılmadığını tecrübe etmek için ağaca çakılmış olan numuneleri takdim kılınmıştır. Bu cıvataların her bir kıyyesi 45'er tane masrafla kalaylanmış ise de topluca yapıldığı halde daha ucuza mal edileceği anlaşılmıştır. Tabiki bakır cıvatanın demir cıvataya olan üstünlüğünü inkâr etmemek gerekir. Demir cıvataların kullanılması her ne kadar mecburiyet olarak görülmese de bakır cıvatanın azlığından kaynaklanmaktadır. Demir cıvata kalaylandığı halde kalaysız olan cıvata dan daha fazla dayanıp her şekilde iyi sonuç alınacağı açıkça anlaşıldığından bundan sonra bakır cıvatanın bulunmadığı hallerde yukarıda alınan kararlar gemilerde kullanılacak olan demir cıvataların kalaylanması uygun görülmüştür. Yapılacak olan masrafların Tersane-i Amire tarafından karşılanması istenmiştir. Kaptan Paşa uygun görürse masrafların muhasebe defterine kaydedileceğini ve masrafların Tersane-i Amire' den karşılanacağı bildirilmiştir (BOA, İ. DH, 310-19784 lef3).

Osmanlı Devleti bakır cıvata yerine demir cıvata kullanacağına dair İngiltere devletini bilgilendirmek için demir cıvata göndermiş, İngiliz gemi marangozları tarafından muayene edilen çivilerin kullanılmasında herhangi bir sakınca olmadığını bildirerek mutabık kalınmıştır (BOA. İ. DH, 310 19784 lef5). Fakat lazım olan demir cıvataların daha sağlam olması ve paslanmamaları için Avrupalı devletlerin gemi yapımında kullandıkları galvanizm¹² vasıtasıyla kalaylayarak yapılması uygun görülmüştür. Kalaylı cıvataların kalayı sıyrılıp

¹¹ Uskurlu: Vidalı

¹² Kalvaniz: Çinko suyu

sıyrılmadığını anlamak için ağaca çakılmış olan birkaç numuneleri Sadrazama sunulmuş, ardından İstanbul'da bulunan İngiliz zabitanından Amiral Bokser'e danışılmış, o da demir cıvata ve çivilerin kullanılmasını, bunların mıhlanıp üzerlerine ağaç tape vurulmasını önermiştir (BOA, İ. DH, 310-19784 lef6).

Kalaylanan çivi ve cıvataların kullanılması aşamasında yapılması gereken hususlara açıklık getirilmiştir. Kullanılacak olan cıvataların daha derine çakılması ve halatların fazla sürtünüp aşınmasını engellemek için bez veya hasır sargılar ile kapatılarak üzerine bir parça ağaç parçası veya macun yardımıyla kapatılması gerektiği vurgulanmıştır. Yapılacak olan işlemlerin ne kadar tutacağı Bahriye Meclisine hesaplatıldıktan sonra kendisine bir pusula ile gönderilmiştir. Yapılan hesap sonrası bakır cıvatanın her bir tanesinin fiyatı demir cıvata fiyatından sekiz kuruş sekiz para ve tunç çivinin demir çividen 10 kuruş sekiz para fazla olduğu görülmüştür. Hesap sonrası bakır cıvata ve demir cıvata arasındaki fiyat farkı görülmüş, demir cıvatanın da aynı işlevi görebileceğinden dolayı hazinenin menfaati gözetilerek rapor halinde meclise sunulmuştur. Son alınan karar neticesinde İngiliz devleti amirlerinden Bokser tarafından incelendikten sonra bakır cıvata yerine demir cıvatanın kullanılabileceği vurgulanmış, rapor padişaha sunulduktan sonra bu işlemin yapılması kararına varılmıştır (BOA, İ. DH, 310 19784 lef7).

1.9 Makineye Dair

Fethiye, Şadiye ve Keyvan-ı Bahri kalyonları için önceden Londra'ya siparişi verilen üç makineden sonraya bırakılmış ve Aynalıkavak sahasına inşa olan Fethiye kalyonun bitimine az kaldığından kış tarafına pervane çerçevesiyle şaft deliği musluklarının karada takılacağı için liman reisi tarafından Meclis-i Bahriyeye bildirilmiştir (BOA, DMA, Meclis-i Bahriye, 37-119). İnşasının son aşamasında makine siparişi önceden alınmış olan Peyki Zafer kalyonun makine koyulması için haber verilmiştir. Padişahın buyruğu üzerine makine koyulması için Londra'ya göndermek için kesin karar alınmıştır. İnşası bitme aşamasında olan Fethiye kalyonu için icap eden makinenin siparişinin verilmesi gerekmektedir. Padişahın buyruğu üzerine lazım olan yedek takımlarla birlikte 650 beygir kuvvetinde bir makinenin, Salih Paşa tarafından imal ettirilmesi istenmiştir. Önceden siparişi verilmiş olan makinelerin her beygir kuvveti 85'er lira iken her tarafta eşya fiyatlarının ve makine masraflarının daha ucuz olacağı

ümit edilmekteydi. Meclis-i Bahriyeden yazılmış olan mazbata padişaha sunulmuştur (BOA, İ.MMS,8,329 lef1).

İnşası biten Peyk-i Zafer kalyonu makine takılmak üzere İngiltere'ye gönderildiği sırada İngiliz tersanesinden Fethiye kalyonunun makinesinin bitmeye yakın olduğu ve kalyonun makine konulması için gönderilmesi istenmiştir. Fakat Fethiye kalyonunun inşasının tam olarak bitmediği eksikliklerin giderilmesi için biraz daha zamana ihtiyaç olduğundan, makine koyulmak üzere kıçına vida yeri açılmış olan Peyk-i Zafer kalyonuna uygulanabileceği haberi alınınca Fethiye kalyonu için sipariş olunan makinenin Peyk-i Zafer kalyonuna takılması kararlaştırılmıştır. Peyk-i Zafer kalyonuna takılacak olan makine ve topların kontratları ile ilgili hususta anlaşmak için avukata müracaat edilmiştir. Buna göre önceden verilenden başka 9 Şubat 1272 (1856)'ye kadar olan avukat aidatı olarak biriken 175 lira 5 şilin ödenmesi gerekmektedir. Bunun yanı sıra fabrikatör Mozle'ye sipariş edilmiş olan makara tezgâhları ve diğer eşyalar ile, başka bir fabrikatöre siparişleri verilen çapa ve zincirlerin kontrat masrafları da eklenerek fabrikatör tarafından Osmanlı devletine gönderilmiştir. İngiltere'de bulunan Salih Paşa vasıtasıyla söz konusu olan paranın ödendiğini fabrikatörlere bildirilmiştir (BOA, HR, SFR,3.30,3,3).

Fethiye kalyonun inşası bitmeye yakın Mahmudiye kalyonu için önceden siparişi verilen makine ile ilgili tersane işlerini yapmak için vapur müdürü görevlendirilmiştir. Londra'ya gidecek olan vapur müdüründen Fethiye kalyonu için yedek takımları ile birlikte 650 beygir kuvvetinde bir makine siparişi verilmesi istenmiştir. Bedeli önceden siparişi verilen makine fiyatı üzerinden her beygir için 53'er lira yerine 33800 lira olacağı tahmin edilmektedir. Fakat fiyatın indirilmesi, eşya fiyatının ucuz olması münasebetiyle adı geçen kalyonun makinesiz kalmaması ve eksiklerinin tamamlayana kadar makinenin hazırlanması için daha önceden 650 beygir gücünde sipariş verilen makine kontratının imzalanması ve makine bedelinin karşılanması için padişahın huzuruna sunulmuştur (BOA, İ. MMS,8,329 lef2).

Bahriye devletleri (İngiltere, Fransa vb.) yelkenli gemilerin inşasını bırakarak vapur inşasına ağırlık vermişlerdir. Bu sebeple vapur gemilerin sayısının çoğalması için çalışmalar başlatılmıştır. Aynı zamanda mevcut yelkenli gemilerin içine makine monte edilmiştir. Çünkü makineler kalyonların verimliliğini arttırmakta her zaman hareket imkânı katmaktadır. İngiliz tersanesi

tarafından Şadiye kalyonunun eksikliklerinin giderilmesi istenmiştir. Fakat Tersane-i Amire tarafından Şadiye kalyonunun birkaç ay daha işinin olduğunun haberi verilmiştir. Bunun üzerine Şadiye kalyonuna takılacak makinenin Fethiye kalyonuna takılıp takılmayacağı fabrikatör Tapir'e sorulmuştur. Fethiye kalyonunun Ağustos ayına kadar Londra'da bulunacağına dair, fabrikaya Londra'da bulunan Salih Paşa tarafından fabrikaya bildirilmiştir. Adı geçen makinenin vida takımının Fethiye kalyonuna denk gelmemesinden dolayı yeni vidalar için 470 lira masraf yapılarak takılması mümkün ise de Fethiye kalyonunun bodoslamasına bir ağaç parçası ilave edilmesi gerekmektedir. Şadiye kalyonu için yeni bir makine sipariş olunacağı da haber verilmiştir. Şadiye kalyonu için yeni sipariş verilecek olan makine için kullanılmayan vidaların muhafazası istenmiştir. Fethiye kalyonunun bodoslamasına bir parça ağaç konulması halinde sağlam olup olmayacağı İngiltere bahriyesine sorulmuş, aynı zamanda Şadiye kalyonu için sipariş verilecek olan makinenin vida takımının masrafsız bir şekilde gerçekleştirileceği bildirilmiştir (BOA. HR, SFR,3,30,3)

Bundan sonra İngiliz tersanesi tarafından Şadiye kalyonunun makinesinin fabrikada hazır olduğu takılması için fabrikatörün onayını beklediği hatta onay verilirse Fethiye kalyonuna makine takılmasının mümkün olduğu bildirilmiştir. Londra'ya gönderilmiş olan Fethiye kalyonunun makinesinin İngiltere tersane havuzuna çekileceğinin kesin olarak kararlaştırılması gerektiğinin resmi bir belge ile Hariciye Nezareti aracılığıyla sorulmuştur. Cevap olarak daha önceden gönderilen Peyk-i Zafer kalyonunun çalışmalarının Devonport tersanesinde devam ettiğinden, Fethiye kalyonunun müsait olan tüccar havuzlarından birine çekileceği, gereken her türlü yardım ve ihtiyaçlarının devlet tarafından karşılanacağı bildirilmiştir. Fethiye kalyonunun devlet tersanesine kabul edilmesi için Amiral Dukar tarafından tekrar istekte bulunulduğu Salih Paşa aracılığıyla Dersaadet'e bildirilmiştir (DMA, Meclis-i Bahriye, 43-203). Fethiye kalyonu makine boruları ve kollarının monte edilmesi için Devonport'a gönderilmiştir. Orada bulunduğu süre içinde işlerini hallettikten sonra gemide bulunan makinenin monte edilmesi için ilgili yere gitmesi gerektiğinden İngiltere bahriye nezaretine mektup gönderilmiştir (BOA, HR, SFR, 3,30,3,9). Bu makinenin Fethiye kalyonuna takılmasının daha iyi olacağı hem yapılan makineyi orda gereksiz yere tutmamak hem de fabrikatörün birtakım gereksiz masraf çıkarmasını önlemek için Şadiye kalyonunun makinesinin Fethiye kalyonuna takılması ve Şadiye kalyonu

için yeni bir makine siparişinin verilmesi münasip olacağı bildirilmiştir. Bu günlerde her taraftan eşya fiyatında indirim yapılacak olan makinenin ise 33800 lira masraf olabileceği anlaşılmıştır. Yapılan müzakerenin ardından makinenin İngiltere'ye siparişi konusu H.1273 (1856-1857) senesine karşılık gelen masrafların muvazene defterine eklenmesi için Maliye Nezaretine bildirilmiştir (BOA, İ. MMS,8,329). Londra'ya gönderilecek olan Fethiye kalyonu için lazım olacak olan doktor ve eczacının Mekteb-i Tıbbiyeden temin edilmesi istenmiştir. Doktorun temin edilmesi ve maaşlarının ödenmesi için bahriye hastanesinde görev yapan doktor binbaşı (korpel sivisin) kaymakamlık rütbesiyle doktor ve eczacı olarak kendisine 400 kuruş maaşının üzerine 100 kuruş zam ile tayin edilmesi ve bu doktor ve eczacıları idare ettirilmesi hususunda bahriye baş doktoruna ulaştırılmıştır. Korpel Beyin kaymakamlık rütbesiyle Fethiye kalyonuna doktor ve eczacı olarak atanması ve verilecek olan ücretin uygun olacağı ifade edilmiştir. Görev ve maaş zammının Tersane-i Amire tarafından ödeneceği uygun görülmüştür (BOA, İ. DH, 00383)

1.10 Makine Monte Edilmesi İçin Fethiye Kalyonunun Londra'ya Gönderilmesi

Makine takılması için Londra'ya yola çıkan Fethiye kalyonunun, İspanya Livadi'ye sahili açıklarında demir atarak Ekim 1857'de öğleden sonra saat bir sularında fırtınaya yakalanmıştır (BOA, HR. TO, 487-2-2-1). Figaro ve Rivero limanlarında bulunan memurlar tarafından sandallar vasıtasıyla Fethiye kalyonuna yardıma gidilmiştir. Kalyonun fırtınada direklerinin bazılarının zarara uğradığı ve geminin içine saatte 10 parmak kadar su almasıyla tehlike arz ettiğinden geminin tahliyesi için bir veya iki adet vapura ihtiyaç duyulduğu anlaşılmış ve Katropal bahriye nazırının, Ferdel dairesi kumandanına haber göndermiştir. Bunun üzerine Ferdel dairesi kumandanı tehlikenin önünü almak için 700 askerden oluşan yardım tayfası oluşturarak gemide bulunan askerleri karaya çıkarmıştır. Oviedo valisi karaya çıkarılan askerleri Diyavolu ve Fabya kıyılarına naklederek haklarında gereken her türlü yardımda bulunmuştur. Bunun üzerine Ferdel dairesi nazırı da Fethiye kalyonunun ihtiyaç duyduğu yardımı yapmış ve Saint İzabel limanından bulunan iki vapurla fırtınaya yakalanan kalyonu limana çekmenin mümkün olmadığı takdirde Farino limanına çekilebilmesi için nehrin boğazına gerekli olan malzeme ile iki adet filika gönderilmesi gibi veyahut Fethiye kalyonunun içinde bulunmayan malzemeleri tedarik etmek için Grana limanına

bir sandal ile gidip zincir ve gerekli olan eşyanın alınması için Ferdel nazırı tarafından emir verilmiştir. Kalyonun kurtarılması, Saint İzabel vapurunun makinesinin böyle büyük bir gemiyi çekememe ihtimaline karşı, ticaret vapurlarının Rivaduya'ya gönderilmesi, Ferdel nazırı tarafından Kovuk bahriye kumandanına emir verilmiştir. Hasta olan bazı Osmanlı askerlerinin karada olmasından dolayı bir Osmanlı zabitanın teşrihiyle, ikinci kumandan ile dokuz zabıt ve 58 asker yardımıyla Barkeru körfezinin (BOA, HR. TO, 487-9-2-1) Livadi'ye sahiline çekilmiştir (BOA, HR. MKT, 213-45-lef 1).

Körfeze çekilen Fethiye kalyonunun kötü bir halde bulunmasından dolayı Ferdel bahriye nazırının emriyle tamiri için lazım olan eşyalar alınarak, tamiratı tamamlamak üzere kalyonun bulunduğu yere bir yüzbaşı, bir talebe ve bir tamir ustasıyla beraber bir dalgıç, 160 asker gönderilmiştir (BOA, HR. TO, 487-9-2-1). Osmanlı Devleti gereken yardımın vakit kaybetmeden yapılmasını istemiştir (BOA, HR. TO, 487-2-9-1). Bunun üzerine Ferdel tersanesinin mühendis kumandanı Fethiye kalyonunu muayene etmek için geldiğinde kalyonun havuz kapısından üç kadem daha büyük olduğunu ve havuz kapısının büyütülemeyeceğini bildirmiştir. Ayrıca geminin kıç tarafında 57 parmak su bulunduğunu bildirmiş, yapılan gözlem sonucu geminin saatte 10 parmak su aldığı ortaya çıkmıştır. Geminin birkaç yerinden ve özellikle kıç tarafındaki omurgasından su almaktadır, armasına¹³ gelince bunlardan bazılarının hasar gördüğünü, buna ek olarak pistonun işe yaramayacak halde bulunduğunu söylemiştir. Motor kısmının tamir olunabileceğini fakat sonraya bırakılması gerektiğini öncelikli olarak su giren yerlerin bir an önce kapatılması ve armasının tamir edilecek yere götürülmesi için iki vapur eşliğinde gitmesine karar verilmiştir. Fırtınada hasar gören dümen ve direkler için Ferdel tersanesinde gemi kerestelerinin gerektiği şekilde tamir edilebileceği ve gemi dümeninin sağlam bir şekilde koyulacağı bahriye nezaretine bildirilmiştir. Gemi mürettebatı fırtına sonrası merkeze alındığı için gemi onarımına yardım edemeyeceklerdir. Kara ulaşımı zor olduğundan geminin tamirinin yapılacağı yere gidecek olan mürettebatın götürülmesi için Ferdel tersanesinden vapura bindirilmiştir (BOA, HR. TO, 487-2-6-1). Fethiye kalyonunun fırtınaya yakalandığı haberini alan bahriye devletlerinden İngiltere, İspanya ve Prusya gibi devletler Londra sefareti

¹³Arma: Gemi güvertesinde bulunan direk, seren ve halat gibi eşyaların asıldığı donanım direği (Pultar, 2011:14).

aracılığıyla Osmanlı Devleti'ne, yaşanan olaydan dolayı üzüntülerini bildirmişlerdir (BOA, HR. MKT. 218.54. 01). Fırtına sonrası Fethiye kalyonunun, içinde bulunduğu kötü durumdan kurtulmasına yardımcı olan İspanya memurlarına Osmanlı Devleti tarafından madalya verilmesi uygun görülmüştür (BOA, HR. MKT. 220. 92. 01 .01). İspanya'da fırtına sonucu arızalanan Fethiye kalyonu bakım onarım işlemlerinin bitmesinin ardından İngiltereye gönderilmiştir (Gülen,1988:116).

1.11 İspanya'da Tamir Süreci

İspanya'da bulunan Fethiye kalyonunun tamir edilmesi adına talep olunan havuzun genişletilmesi için yapılacak olan masrafların Osmanlı Devleti tarafından karşılanacağı bildirilmiştir (BOA, HR. MKT.224, 27). Kalyonun Ferdel limanında bulunduğu süre zarfında süvarilerinin ihtiyaç duyduğu yardımların yapılması için İspanya devleti tarafından Ferdel tersanesine amir atanmıştır (BOA, HR. MKT. 233,30). Fethiye kalyonunun Ferdel limanından bulunduğu süre zarfından kalyon süvarisi, Yelbis tarafından gemide görevli olan zabıt ve askerlerin maaş ve masraflarının ödenmesi için 15000 frank alınarak ödenmiş, yapılan ödemelerin devletten alınabilmesi için Paris maslahatgüzarlığı tarafından kaptan paşaya gönderilmiştir (BOA, HR. MKT. 234, 30). Çalışmaların son bulması üzerine Fethiye kalyonunu Devonport'a göndermek için Londra'dan Ferdel tersanesine iki adet vapur gönderilmiştir (BOA, HR. MKT. 236, 77). Fırtınadan sonra İspanya devletinin yapmış olduğu yardımlardan dolayı gerekli kurumlara teşekkür yazısı gönderilmiştir (DMA, Meclis-i Bahriye, 47-179). İngiltere'ye gönderilmiş olan Fethiye ve Şadiye kalyonlarının 18 Ocak 1859 tarihinden sonra ortaya çıkacak masrafların yapılan inceleme sonucu İngiltere devleti tarafından ödenecek olup tahmini 4000 lira tutarında bir para söz konusudur. Fethiye kalyonunun İstanbul'a geri dönmek üzere olduğu Londra sefaretı tarafından gönderilen telgrafla kaptan paşaya haber verilmiştir (BOA, HR. MKT. 279, 32, 01).

Geminin İstanbul'a döneceği ve Şadiye kalyonunun masrafını Miralay Kadri Bey'in yapmış olduğu tahkikat sonrası 3000 lira olarak tespit edilmiştir. Bu masraflara ek olarak kalyonlara görevli olan askerlerin maaşları ve erzak masrafları süvari beyleri tarafından verilmiştir. Bundan sonra yapılacak tamir masrafları için gerekli olan paranın Mösyö Peshari tarafından ödeneceği elçiler aracılığıyla Bahriye Meclisine bildirilmiştir. Fethiye kalyonun asker masraflarının

bir kısmı, kömür ve çark masraflarının karşılanması için toplamda 1565 lira Mösyö Peshari 'den takdim edilmiştir (BOA, HR. SFR. 30, 03, 38).

Fethiye kalyonunun fırtınaya yakalandığı sırada gemide uygunsuz davranışlarda bulunan zabıt ve askerler hakkında nasıl bir işlem yapılacağı hususu kaptan paşaya sorulmuştur (BOA, MKT. MHM. 166, 39). Kaptan paşa da uygunsuz davranışlar sergileyen zabıt ve askerlerin sorgulanmasını istemiş, sonuçlandıktan sonra kendisine gönderilmiştir (BOA, İ.DH. 442, 29212 lef2).

1.11.1 Fırtınada Yapılan Sorgulama

Fethiye Kanyonu'nun Ekim 1857'de İspanya kıyılarında fırtınaya yakalanması ve daha sonra gerçekleşen olaylar ile ilgili gemi kaptanı Miralay Yahya Bey sorguya alınmış ve yaşanan olaylar ile ilgili anlattıkları kayıt altına alınmıştır.

Miralay Yahya Bey, fırtınaya yakalandıktan sonra gemiyi kıyıya yaklaşık iki mil açığa çektiklerini ve pruva direğini göndere kaldırıp yardım istemek amacıyla top atışı gerçekleştirdiklerini söylemiştir. Fırtına şartları nedeniyle demirlemekte zorlandıklarını, birkaç denemeden sonra gemiyi demirleyebildiklerini belirtmiştir. Yardım istemek amacıyla atılan toplar neticesinde kıyıda iki kayık Fethiye kalyonuna yaklaşmış ve karşılıklı bilgi alışverişinde bulunulmuştur. Gemi kaptanı Miralay Yahya Bey, Frol tersanesinin yaklaşık 40 saat kadar mesafe olduğunu öğrenince; Kaptan Hasan, gemi hekimi ve kılavuzu yardım isteğini içeren bir mektup ile Frol tersanesi amirliğine göndermiştir. Yardım istemek için kıyıya çıkan gemi personeli geri geldiğinde Kaptan Miralay Yahya Bey'in görüşmelerde bulunmak üzere tersaneden çağrıldığını iletmişlerdir. Yahya Bey davet üzerine tersaneye gittiğinde; bulundukları yerin tehlikeli bir yer olduğu ve burada kalınmaması gerektiği kendisine bildirilmiş ve kendilerine kayık göndermekten başka yardımda bulunacak bir imkânlarının bulunmadığı kendisine ve beraberindeki heyete iletilmiştir. Yahya Bey gemide tulumba basacak kadar asker bırakıp geri kalan askerleri karaya çıkarmaya karar vermiştir. Karaya çıkmadan önce Miralay Yahya Bey gemide bulunan askerlerin karaya çıkabilmeleri için tersane amirinden yazılı bir belge (senet) istemiş ve onu almıştır. Yahya Bey fırtınaya yakalandıkları aynı mevkide birkaç gün önce de İngiliz gemisinin telef olduğunun İngiliz Konsolosluğu tarafından tasdik edilmesi üzerine; geminin ve askerlerin telef olacağını düşündüğü için her bölükten onar kişi olmak üzere yaklaşık olarak

90 kişiyi gemide bırakmış; geri kalan askerlerle beraber karaya çıkmıştır. Karaya çıktıktan 4 gün sonra ise hastalığa yakalanmış ve olanlarla ilgili çok bir şey hatırlamamaktadır.

Gemide Yüzbaşı Emin Ağa, Şaban Ağa, Sarı Mehmet Ağa, Halit Efendi, Mülazım Kapudan Hasan Efendi, Mülazım Mustafa Ağa, Ömer Ağa Şaban Ağa kalmıştır. Miralay Yahya Bey muavin Hasan Bey'in gemide kalıp kalmadığını ise bilmemektedir. İsmi geçen askerler gemide 5 gün kalmışlardır ve vapur geldiği gün karadaki askerlerden gemiye takviye gönderilmiştir. Bütün bunlar yaşanırken gemi su almaya başlamış, geminin dümeni kırıldıktan sonra gemi daha fazla su almış ve Frol Tersanesine gidinceye kadar gemi bu şekilde su almaya devam etmiştir. Miralay Yahya Bey bu süreç içerisinde hasta olduğu için gemideki askerlerin değişimi vb. olaylarda ilgilenememiş ve askerler arasında değişim olmamıştır fakat bu süreç içerisinde havanın iyi olduğunu etrafındakilerden duymuştur. Miralay Yahya Bey'in hastalığı döneminde karadaki ve denizdeki askerleri muavin Hasan Bey idare ve kumanda etmiştir. Askerler Muavin Hasan Bey yönetiminde iken 3 veya 4 kişinin fırtınadan korktuklarından dolayı tekrar gemiye dönmek için firar ettikleri belirlenmiştir. Gemide bulunan askerler için hekim ve cerrah görevlendirildiği halde sadece eczacı 4 gün sonra gemiye gitmiştir. Miralay Yahya Bey gemideki askerlerin yeterli miktarda yiyeceği olduğunu hatta karadaki askerlerin bile gemiden yiyecek temin ettiklerini, gemiyi tersaneye getirmek için vapur gönderildiğinin askerler tarafından kendisine haber verildiğini söylemiştir. Bunun üzerine Miralay Yahya Bey İzzet Kaptanı çağırıp askerlerin ve kendisinin gemiye götürülmesi emrini vermiştir. İzzet Kaptan yeteri kadar kayık bulunmadığından kendisinin ve askerlerin gemiye götürülemeyeceğini bildirmiştir. Miralay Yahya Bey bu sırada kendinde olmadığından vapurla gemiye kaç kişi taşındığını bilmemektedir ve bu sırada başka bir emir vermediğini de ifade etmiştir. Bütün bu olaylar yaşanıp gemi demirlediği yerden hareket ettiği zaman mevcudu 680 asker olan gemiden 400 kişi kadar personelin karada olduğunu ve gemiye giden askerlere Süvari-i Sani İsmail Bey'in refakat ettiğini söylemiştir. Geminin yanına vapur geldiği vakit Süvari-i Sani İsmail Bey Miralay Yahya Bey'e haber vermeden askerlere refakat ederek gemiye çıkmıştır. Miralay Yahya Bey hastayken süvari-i sani İsmail Bey yanına gelmiş ve Miralay Yahya Bey kendisine gemiden neden çıktığını sorduğunda tekrar gideceğini söylemiştir.

Gemi bulunduğu yerden ayrıldıktan sonra Miralay Yahya Bey askerleri ve kendisini gemiye aldirmek için Frol amirliğine bir kâğıt yazdırmıştır. Miralay Yahya Bey karada iken geminin nereye gittiğini ve neler yaşandığını bilmemektedir. Bir süre sonra Hasan Kaptan gelip geminin Barkiri Limanında olduğunu haber vermiş ve Yahya Bey bir estere binerek Barkiri limanına doğru yola çıkmıştır. Liman 8 saat mesafede olmasına rağmen Miralay Yahya Bey 3 gün sonra limana varabilmiştir. Miralay Yahya Bey gemiye ulaştıktan sonra Frol'den talep ettiğı vapur karada kalan askerleri gemiye nakletmiştir. Geminin önceki demirlediğı liman ile şimdiki liman arasındaki mesafe 35 mildir. Miralay Yahya Bey karadan geminin olduğı limana giderken beraberinde sol kolağası Hasan Kaptan Paşa, Ali Kaptan ve Burgucu Yüzbaşı Halil Ağa da yanında bulunmaktadır. (BOA, İ.DH. 442, 29212, 01).

1.12 Londra'da Yaşanan Gelişmeler

Osmanlı Devleti, Fethiye ve Şadiye kalyonlarını makine takılmak üzere Londra'ya gönderdiği sırada makine fabrikalarından hem bu işi öğrenmek hem de ileride kalifiyeli eleman yetiştirebilmek için fabrikalarda çalışmak üzere öğrenciler göndermiştir. Gönderilen öğrenci masraflarının ödenmesi için konu telgrafla sadrazama bildirilmiştir (BOA, HR. MKT. 317, 64, 01). Fırtına esnasında, uygunsuz davranışları incelemek maksadıyla kurulan komisyonda gemi kaptanı Yahya Bey ve muavini Hasan Bey askerlik mesleğinden kovulmasına, bunlara nazaran bazı sebeplerden dolayı İsmail Bey'in rütbesinin bir derece düşürülmesine karar verilmiştir. Fethiye kalyonunda görülen geminin birkaç yerinden su alması üzerine kalafattaki¹⁴ uygunsuzluk ve dikkatsizlik üzerine yapılan araştırmada aynı sıkıntının diğer kalyonlarda da baş göstermesi kalafat işçiliğinde birtakım sıkı kuralları da beraberinde getirmiştir. Ayrıca tersaneden emekli olan kalafatçıbaşı Ali Bey'e dahi merhameten emekli maaşının üçte biri kadar maaş verilmesi uygun görülmüştür (BOA, AMKT. MHM. 174, 74, 01).

Fethiye ve Şadiye kalyonlarının Londra'da bulunduğı sırada gemilerde görev yapan askerler ve Bahriye Mektebinde eğitim almak içi gönderilen öğrencilerin maaşları, masrafları ve satın alınan eşyaların parası Yani Bey tarafından karşılanmıştır. Yani Bey'e ödenmesi gereken 20 bin 76 kuruş olan paranın Tersane-i Amire'nin hazinesinden ödeme yapılmasına karar verilmiştir

¹⁴ Kalafat: Geminin kaplama ve güverte döşeme tahtalarının aralarına üstüğü doldurduktan sonra ziftleyerek su geçirmez duruma getirme işi.

(BOA, MKT.MHM. 178, 20).¹⁵ Fethiye ve Şadiye kalyonlarının takılan makineleri için Yani Bey'den 10.728 kese borç alınmıştır. Yani Bey'den alınan borçta mutabık kalındığı anlaşılmaktadır. Fakat hazinenin bu aralar bu borcu ödemesinin mümkün olmadığı, var olan borcun kontratlarla düzene sokulması halinde ödene bileceği bildirilmiştir (BOA, A.MKT.MHM. 193. 25. 01). Osmanlı Devleti'nin bu cevabı üzerine Londra sefiri Kostaki Beyin yazmış olduğu kaptan paşaya buyrulmak üzere gönderilmiş sözü edilen masrafların ertelenmesi ve düzenlenerek Londra tarafından kayıt olunacağı ve İngiltere devleti tarafından giderileceği Osmanlı Devleti'ne bildirilmiştir (BOA, A.MKT.361,98,01). Fethiye ve Şadiye kalyonlarına yapılan masraflar konusunda Osmanlı Devletinden istenilen tutar 33.364 kuruş olarak bildirilmiş, bu tutar karşılığında işlerin bitirilmesi istenmiştir (DMA, Mektubi, 45-27). Yapılan masrafların bir kısmı Tersane-i Amire hazinesinden ödeme yapılmış, kalan tutarın ne şekilde ödeneceği ile ilgili kararın yönetimdeki devlet adamları tarafında karar verileceği bildirilmiştir (BOA, HR.MKT. 413, 31,01).

1.13 Talim Gemisi Olarak Fethiye

Tamir işlemleri biten Fethiye kalyonu Girit Adasının muhafazası için görevlendirilmiştir. Kalyonda görev yapan askerlerin maaş ve ihtiyaçlarının giderilmesi için 12 Ekim 1863'de padişah tarafından Fethiye kalyonu kaptanına mektup gönderilmiştir (DMA, Mektubi,54-39). Fethiye kalyonunda görev yaptığı sırada fırtına esnasında, uygunsuz davranışlarından dolayı iki yıllığına binbaşılıktan kol ağalığına düşürülen İsmail kaptan için aradan altı yedi yıl gibi uzun bir süre geçmiştir. Bu süre içerisinde görevine devam eden kol ağası zabitin rütbesinin geri verilmesi Bahriye Meclisi tarafından uygun görülmüştür (BOA, İ.DH. 535, 37, 37). Fethiye kalyonu Girit görevi sonrası talim gemisi olarak kullanılmaya karar verilmiştir.

Yelkenliden buharlıya geçiş aşamasındaki ilk buharlı gemilerden bir olan Fethiye kalyonunun padişahın isteği üzerine Osmanlı askerleri tarafından buharlı gemilere uyumlu asker yetiştirmek için talim gemisi olarak kullanılmaya karar verilmiştir. Talim gemisi olarak kullanılmaya karar verilen Fethiye kalyonuna memur olarak 9 Nisan 1870 tarihinde Miralay Mustafa Bey atanmıştır (DMA, Mektubi, 106-29). Talimhaneye verilen talim süresince yapılacak uygulamalar

¹⁵ BOA, MKT.MHM. 178, 20/ 22 Şubat 1860 lef 1.

hakkında Islahat-i Bahriye Komisyonu takip etmiştir (BOA, İ.DH. 613 lef 3). 1 Eylül 1870 tarihinde iki ay gibi kısa süre sonra Suda limanında bulunmak ve icap ettiği taktirde Girit etrafını dolaşmak üzere görevlendirilen Fethiye kalyonu ek görev ile ilk olarak İzmit'in etrafını dolaştıktan sonra Suda limanına gelmiştir. Bölgede bulunan Ertuğrul Fırkateyn yerine sahil teftişi ve bölge güvenliği için görevlendirilmiştir (DMA, Mektubi, 121-18). Görevi yerine getiren Fethiye kalyonu merkeze dönüş yapmıştır. Bahriye askerlerinin usulüne uygun olarak talim görmeleri için merkezde bulunan Fethiye kalyonu ve bu kalyonda görev yapacak askerlerin tayinleri hakkında Islahat komisyonu ve Bahriye Nezareti tarafından kaleme alınan 57 maddelik nizamname, kaptan paşa ve Tanzimat Dairesine bildirilmiştir. Talim için tahsis olunan Fethiye kalyonu bahriye askerleri için gemicilik eğitimi yapılacak yegane gemilerden biri olduğu anlaşılmaktadır (BOA, Y.A.RES. 08, 20, 01).

İKİNCİ BÖLÜM

2. FETHİYE KALYONUNUN JURNAL DEFTERİ

2.1 Jurnal Defteri

Jurnal defterinin açıklamadan önce jurnalın kelime anlamını açıklamak daha doğru olacaktır. Jurnal; dilimize Fransızcadan geçmiş dilimizdeki karşılığı günlük, şikâyet ve ispiyonlama anlamında kullanılmıştır. II. Mahmut döneminde kurulan jurnal teşkilat merkez İstanbul olmak üzere ülkenin her yerine dağılmış bölgenin büyüklüğüne göre jurnal katiplerinin sayısında değişkenlik göstermektedir. Teşkilatın genel anlamda amacı ülkenin asayişini sağlamak ve bölgelerde yaşanan bilecek herhangi bir huzursuzluk veya ayaklanmaya karşı önceden haberdar olmak yaşanabilecek olayların önceden engellenmesini sağlamaktadır. Bölgelere atanan katipler tuttukları defterlere sosyal ekonomik, doğum ölüm tabi ve doğal üstü olayları, resmî kurumlarda yapılan her türlü değişim ve gelişmeleri kaydetmiştir. Tutulan kayıtlar bir hafta veya 15 günlük arayla bağlı oldukları sancak merkezine, oradan da İstanbul'a gönderilir. Teşkilatın bir diğer amacı devlet vergileri toplarken, maaş verirken daha sağlıklı bir şekilde gerçekleştirmek ve her türlü toplumsal olaylardan haberdar olmaktır (Yıldırım, 2018:319). Ülke genelinde jurnal defterinin tutulması zorunlu hale gelmesinin ardından denizlerde de tutulması zorunluluk haline getirilmiştir. Jurnal defterinin Osmanlı denizciliği açısından önemi tezinde ikinci bölümünün oluşmasına katkı sağlamasıyla beraber özelde çok fazla bilgi bulunmayan Fethiye Kalyonu hakkında Türk denizciliği hakkında önemli bilgiler sunmaktadır. Bu ve bunun gibi tutulmuş ve günümüze kadar ulaşmış olan seyir defterleri tutulduğu dönem ve geni hakkında bize birinci el kaynaklardan bilgiler sunmaktadır. 18. yüzyılın başlarında tutulmaya başlanan jurnal defteri, denizcilik alanında 18. yüzyılın sonlarında seyir defteri tutulması zorunluluğu getirilmiştir (Zorlu, 2014:84). Jurnal defteri gemiye ait olan özgü olan defter olup, seyir halinde tutulan jurnallere seyir jurnali, limanda tutulan jurnallere ise liman jurnali olarak tutulur gemiye giren çıkan her türlü erzak ve eşyalar kaydedilir. Seyir defteri gemilerin demirbaşları arasına girmiş, kaptanlar tarafından tutulmuştur (Pultar, 2011:137)

2.2 1861-1862 Fethiye Kalyonu Jurnal Defteri

Fethiye kalyonu jurnal defterinden elde ettiğimiz bilgilere dayanarak oluşturmuş olduğum tabloda Fethiye kalyonunun bir yıl içerisinde yapmış olduğu faaliyetleri düzenlemeye çalışılmıştır. Aşağıda verilen tablolarda aylık periyotlar halinde bölümlere ayrılmıştır. Bir ay içerisinde düzenli olarak yapılan faaliyetler; sabah, akşam olarak tutulan nöbetler akabinde her sabah bahriye askerlerinin ihtiyaçlarını karşılamak ve gerekli olan ekmek, sebze ve etin alınması için filika ile bölük emini, mülazım ve yanlarında birkaç asker verilerek Aynalıkavak'a gönderilir. Alınan malzemeler gemiye geldiğinde tekrardan alınan listeye göre kontrol edilir, daha sonra ambarlara konulmuştur. Bunların yanından bahriye askerlerinin düzenli olmasa da tersane ve taşraya çalıştırılmak üzere gönderilir, gün sonunda iş bitimine doğru başlarında beraber gittikleri yüzbaşı ile birlikte tekrardan gemiye gelirlerdi. Askerlere, tersaneye gitmedikleri vakit gemide kılıç, tüfek ve top talimleri yaptırılmıştır. Geceleri ise nöbetçi olan askerlerin bir kısmına kıyafetler yıkatılmış, kalafat işlemi gerçekleştirilmiştir. Tabii bunların yanında tabloya işlenmemiş olan farklı olayları tabloların altına öncelikli olarak varsa farklı olaylara öncelik vererek ay ay açıklık getirilmiştir. Farklı olaylara açıklık getirmek gerekirse; gemide padişah, kaptan ve paşaların yapmış oldukları teftişler, bahriye doktorunun gemiye gelerek askerleri kontrol etmesi, geminin belirli olmayan aralıklarla temizlenmesi, sancakların çekilmesi, teftişler sırasında resmi selamlama törenleri tabi bunların yanında top atışlarının yapılması, sultanın Beşiktaş ve Topkapı Sarayı'nı ziyaretinde boğazda karakol nöbetinin tutulması, hastalanan askerlerin hastaneye gönderilmesi, cenaze törenlerine asker ve zabıtların katılması, kış aylarında sobaların yakılması ve daha fazla yaşanan olayları tabloların açıklamalarında verilmiştir. Tabloda askerlerin Bozmahaneye gönderilme saatleri başlığı altında bazı aylarda defterde belirtilmemiştir. Bu eksiklerin başka bir arşiv belgesinden giderilemeyeceği için tabloda eksik ya boş bırakılan yerler tamamlanamamıştır. Fethiye kalyonun jurnal defteri ilerleyen sayfalarda aylık periyotlar halinde iki yılı kapsayacak şekilde tablolara işlenmiştir. Her ay ayrı ayrı tablolara işlenerek altlarında açıklamaları verilmiştir.

Tablo 2.1. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Ocak Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkınması
1	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hüsam Efendi	Bir kıta	15:00			
2	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Ağa	Bir kıta	10:00			
3	Yzb. Ethem Efendi	Yzb. Hasan Ağa	Bir kıta	15:30			
4	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir kıta	14:00			
5	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi		15:30			
6	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Efendi	Yedi çifte	Taşra			
7	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Sait Ağa	Yedi çifte	09:00			
8	Yzb. Sait Ağa	Yzb. Halil Ağa	Yedi çifte	16:30			
9	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Osman Efendi	Yedi çifte	07:00			
10	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Osman Efendi		16:00			
11	Yzb. Ethem Efendi	Yzb. Hasan Ağa	Yedi çifte				
12	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. Halit Efendi	Yedi çifte	07:00			
13	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Yedi çifte	15:00 Taşra			
14	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Ethem Efendi	Yedi çifte	09:00			
15	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Beş çifte	-			
16	Yzb. Sait Ağa	Yzb. Halit Efendi	Yedi çifte	-			
17	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Ağa	Yedi çifte				
18	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Ağa	Yedi çifte	15:00			
19	Yzb. Ethem Efendi	Yzb. İsmi geçmiyor					
20	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Yedi çifte				
21	Yzb. Halit Efendi	Yzb. İsmail Efendi	Beş çifte				
22	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Ethem Efendi	Yedi çifte	15:00 Taşra			
23	Yzb. Halil Efendi	Yzb. İskele	Beş çifte	-			
24	Yzb. Said	Yzb. Halit Efendi	Beş çifte	08:00			
25	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Ethem Efendi	Yedi çifte	-			
26	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Ağa	Bir çifte	-			
27	Yzb. Ethem Efendi	Yzb. Hasan Ağa	Yedi çifte				
28	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. Halit Efendi		-			
29	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Ağa	Yedi çifte	-			
30	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. Ethem Efendi	Yedi çifte	16:30			
31	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said	Yedi çifte	-			

Yukarıda verilen tabloda Fethiye kalyonunun Ocak ayı nöbet listesi görülmektedir. Tablodan elde edilen bilgilere göre 10 Ocak'ta hastalanan askerler hastaneye sevk edilmiş, hastalıkları ile ilgili herhangi bir açıklama yapılmamıştır. Geminin hocası Mehmet Efendi, askerler için bir miktar elbise yollamıştır. 18 Ocak'ta gemide görev yapan askerlere ailelerinden gönderilen mektupların alınması için Aynalıkavak'a asker gönderilmiştir. Hastalanan askerlerin gönderilmesinden sonra gemide kalan askerlerin sağlık durumlarının kontrolünün yapılması için hastaneden doktor gönderilmiştir. Ayın 24'üne geldiğimizde top ambarları yıkanıp temizlenmiş, iki gün sonra geminin baş ve kıç tarafına sancaklar çekildikten sonra brandalar temizlenmiştir. Üç gün sonra Salih Beyin cenaze namazına katılması için zabıt gönderilmiştir. Ay sonuna geldiğimizde liman reisi ve baş mühendis gemiye gelerek teftişte bulunmuşlardır.

Tablo 2.2. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Şubat Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	Tğm. Abdi Efendi	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	-	✓		
2	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta	-			
3	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Efendi	Bir Kıta	Taşra	✓		
4	Yzb. Ethem Efendi	Yzb. Abdi Efendi	Bir Kıta	10:00	✓		
5	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	-	✓		
6	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Hasan Efendi		15:00	✓		
7	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. Ethem Efendi	Beş çifte	-			
8	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	09:30	✓		
9	Tğm. Abdi Efendi	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	09:30			
10	Tğm. Abdi Efendi	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	-	✓		✓
11	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Osman Efendi		09:30	✓		✓
12	Yzb. Ethem Efendi	Tğm. Abdi Efendi	Bir Kıta	09:30	✓		✓
13	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Yedi çifte	09:30	✓		✓
14	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ethem Efendi	Bir Kıta	-	✓		✓
15	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Ethem Efendi	Bir Kıta	09:30	✓		✓
16	Yzb. Halil Efendi	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	09:30	✓		
17	Tğm. Abdi Efendi	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	10:00	✓		✓
18	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta	09:30	✓		
19	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Ağa	Bir Kıta	10:00			
20	Yzb. Ethem Efendi	Tğm. Abdi Efendi	Yedi çifte	08:00	✓		✓
21	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta	10:00			
22	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Bir Kıta	10:00			✓
23	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Ethem Efendi	Bir Kıta	-	✓		✓
24	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	10:00 Taşra			✓
25	Tğm. Abdi Efendi	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	10:00			
26	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	-			✓
27	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Ağa	Beş çifte	-			
28	Yzb. Ethem Efendi	Tğm. Abdi Efendi	Bir Kıta	10:30			✓

Şubat ayında çoğunlukla Bozmahaneye asker gönderilirken iki kerede taşraya asker gönderilmiştir. Gemiye kalafat¹⁶ için asker gönderildiği vakit aradaki asker eksiklik Mahmudiye ve Şadiye kalyonlarından karşılanmıştır. Şubat ayını Ocak ayından ayıran en büyük farklılık ise bu ayda kılıç ve tüfek taliminin yapılmamasıdır. Bunun yanı sıra hastaneye asker gönderilmiş, 6 Şubat'ta kaptan paşa Bozmahaneye¹⁷ teftişte bulunmuştur. Ayın 13'üne gelindiğinde mimar başı gemiye gelerek bir saat kadar teftişte bulunarak tersaneye geri dönüş yapmıştır. 26 Şubat'ta bahriyeden gelen muavin Mahmut Bey gemideki askerleri yoklamış, sancaklar temizlendikten sonra tekrardan çekilmiştir. Ay boyunca çoğunlukla Bozmahaneye asker gönderilirken aynı zamanda mağazalara asker gönderilmiştir. Ay sonuna geldiğimizde kalyonda nöbetçi bulunan Kolağası Ahmet Kaptan ile Doktor Aziz Efendi hastaneye gönderilen askerlerin durumunu öğrenmek için gitmişlerdir. Tabi bunların yanında ay içinde genel olarak yapılan faaliyetler yapılmaya devam etmiştir.

¹⁶ Kalafat: Gemiler inşa edilirken birleştirilen tahtalar arasında kalan boşlukları kapatmak için artık pamuk veya didilmiş kenevir ile doldurulup üzerine zift çekilerek gemiye su sızmasını önleme işlemidir (Pultar, 2011:140).

¹⁷ Bozmahane: Hizmetten çektirilen gemilerin parçalanıp kullanılabilecek alet ve edevatın çeşitlerine göre ayrılıp toplanılan yer (Pultar, 2011:38)

Tablo 2.3. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Mart Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta	15:00	✓		
2	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Beş çifte	10:00			✓
3	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Ethem Efendi	Beş çifte	09:30 Taşra			✓
4	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	-			✓
5	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Beş çifte	09:30			✓
6	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Ağa	Beş çifte	Taşra	✓		✓
7	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Ağa	Beş çifte	9:00			
8	Yzb. Ethem Efendi	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta	-			✓
9	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. İsmail Efendi	Beş çifte	-			
10	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Bir Kıta	Taşra			✓
11	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Ethem Efendi	Beş çifte	-			
12	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	-	✓		
13	Yzb. Halil Ağa	-	Bir Kıta	-			
14	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	-			✓
15	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Ağa	Beş çifte	-	✓		
16	Yzb. Ethem Efendi	Tğm. Abdi Efendi	Beş çifte	09:00			
17	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi		09:00			
18	Yzb. Halil Efendi	Yzb. Osman Efendi	Beş çifte	-	✓		
19	Kolağası Ahmet	Yzb. Ethem Efendi	Beş çifte	17:00			
20	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Beş çifte	-			✓
21	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Beş çifte	-	✓		✓
22	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	-			✓
23	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Ağa	Beş çifte				✓
24	Yzb. Ethem Efendi	Yzb. Said Ağa	Beş çifte	Taşra			
25	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi		15:00	✓		
26	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi		16:00 Taşra			
27	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Ethem Efendi	Bir çifte				✓
28	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Beş çifte	07:30			✓
29	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. Halit Efendi	Beş çifte				
30	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	10.00			
31	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Ağa	Beş çifte	15:00 Taşra			

Mart ayı ramazan ayına denk geldiğinden diğer aylardan farklı olarak askerler sahur sabaha karşı saat altıda yapmışlardır. Mart ayında da şubat ayı gibi tüfek ve kılıç talimi yapılmamıştır. Bunun yanında askerler Bozmahaneye gönderilirken bazı günlerde taşraya asker sevkleri yapılmıştır. Ramazan ayı boyunca iftarlıklar Kasım Paşa iskelesinden alınmış, sahur ise genellikle sabah saat 6:30'da yapılmıştır. 10 Mart'ta gemi baştan sona askerlere yıkatılmış, ayın 22'sinde ise top ambarları tekrardan temizletilmiştir. İki gün sonra padişah gemiye teşrif etmiştir. Padişahın gelişiyle sancaklar çekilmiş, resmi selam alayı gerçekleştirilerek top atışları yapılmıştır. Üç gün sonra saat altı sularında kaptan paşa hazretleri vapur ile tersaneye teftişe gelmiş, bir sonraki gün kaptan-ı derya gemiye teşrif etmiştir. Bu ayın 28'inde gemide görevli olan yüzbaşılar, mülazımlar¹⁸ ve tüm hocalar divanhaneye çağırılarak toplantı yapılmıştır. Fakat toplantı içeriğiyle ilgili bilgi verilmemiştir. Tabii bunların yanında ay içinde gelen olarak yapılan gemide tadilat ve kıyafet kıyama gibi faaliyetler yapılmaya devam etmiştir.

¹⁸ Mülazım: Osmanlı Devleti'nde teymen rütbesine karşılık gelen askeri rütbe (Pultar, 2011:209).

Tablo 2.4. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Nisan Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkınması
1	Yzb. Ethem Efendi	Yzb. Hasan Ağa	Beş çifte	09:30 Taşra			✓
2	Yzb. Said Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Beş çifte	10:00			✓
3	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Beş çifte	-			✓
4	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Osman Efendi	Beş çifte	-		✓	
5	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	16:00			
6	Yzb. Said Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Beş çifte	09:00			
7	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta				✓
8	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Ağa	Beş çifte	-			
9	Yzb. Ethem Efendi	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta	17:00			✓
10	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Beş çifte	09:00			✓
11	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Beş çifte	10:00			✓
12	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Ethem Efendi	Beş çifte	09:30			✓
13	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Beş çifte	08:00			✓
14	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Beş çifte	Taşra			✓
15	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	09:00			✓
16	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Halil Ağa	Bir Kıta	12:00			✓
17	Yzb. Ethem Efendi	Yzb. Said Ağa	Beş çifte	09:30			✓
18	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Beş çifte	09:30			✓
19	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Beş çifte	13:30			
20	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa	Bir Kıta	14:00			✓
21	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	-			✓
22	Yzb. Şehit Yüzbaşı	Yzb. Halit Efendi	?	12:00			✓
23	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	-			✓
24	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Şaban Ağa	Beş çifte				
25	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Beş çifte	09:30			
26	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta				
27	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi		12:00			
28	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa	Bir Kıta	09:00			✓
29	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Beş çifte	09:30			✓
30	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Beş çifte				✓

Ay içerisinde hemen hemen her gün kıyafet yıkanmış, farklı olarak ise gemide tamir çalışmaları yapılmamasının yanı sıra ilk defa kılıç ve tüfek talimlerinin yanında 4 Nisan'da top talimi de yapılmıştır. Ertesi gün gemide görevli olan Rıza Efendi yerine Ömer Ağa tayin olmuş, Rıza Efendi yeni görev yeri Geyvan-ı Bahri kalyonunda görevine devam etmiştir. Akşamına Ömer Ağa, saat bir çivarında taşraya karakol görevini yerine getirmek için beş çift filika ile gemiden ayrılmıştır. Yaşanan olayların yanı sıra baş ve kış sancaklarının yanında alay sancakları da çekilmiştir. Süvari beyleri 13 Nisan'da Tersane-i Amire 'ye çağırılmıştır. İki gün sonra Kaptan-ı Derya Divanhaneye gelerek teftişte bulunmuş ve bir takım emirler vermiştir. Ayın 18'inde Avusturya'dan misafir geleceği için Yüzbaşı Said Ağa geminin temizlenmesi için görevlendirilmiştir. 21. günde gemi güzelce yıkanıp temizlenmiş, bir gün sonara hoca efendi gemiye gelerek askerlerin elbiselerini kontrol etmiş var olan eksikleri not ederek bu eksikler gideilmiştir. Diğer aylardan farklı olarak ayın üçte biri kadar zaman gemide bulunan askerler filika ile farklı bölgelerde karakol görevini üstlenerek nöbet tutmuştur. Bölgeler hakkında detaylı bilgi verilmemiş, ayrıca gemide bulunan sarnıç ¹⁹ ların bakımlarının yapılması için gemiden çıkartılarak tersneye gönderilmiştir.

¹⁹ Sarnıç: Gemilerdeki mürettebatın sefer boyunca ihtiyacı olan suyun muhafaza edildiği çoğunlukla demir levhalarda imal edilen depolama haznesine verilen isimdir. (Pultar, 2011:248).

Tablo 2.5. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Mayıs Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte				✓
2	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Şaban Ağa	Beş çifte				✓
3	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Beş çifte	15:00			✓
4	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. Halit Efendi	Beş çifte	-			
5	Yzb. Osman Bey	Yzb. Osman Efendi		13:00			✓
6	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa		09:00			✓
7	Yzb. Şaban Ağa – Abdi Kaptan	Yzb. Hasan Ağa	Beş çifte	10:00			✓
8	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Beş çifte	09:00			
9	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Osman Bey	Bir çifte	12:00			
10	Yzb. Osman Efendi – Kâmil Kaptan	Yzb. Şaban	Bir çifte	10:30			
11	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Beş çifte	13:00			
12	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Beş çifte	10:00			
13	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi		14:00			
14	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa		14:00			
15	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Beş çifte	12:00			
16	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	12:00	✓		
17	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	-			
18	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Şaban Ağa	Beş çifte	07:30	✓		
19	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	Taşra			
20	Yzb. Said Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta	-			
21	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Beş çifte	09:30	✓		
22	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa	Beş çifte	10:00	✓		
23	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Beş çifte	-	✓		
24	Yzb. Osman Bey		Beş çifte	-			
25	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	16:00	✓		
26	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta	15:30			
27	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta	13:00			
28	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi		13:00			
29	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Bir Kıta	-			
30	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa	Bir Kıta	14:00			
31	Yzb. Said Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta				

Mayıs ayında genel olarak yapılan Bozmahaneye asker gönderme ve orada gün içerisinde mağazalarda ve marangoz hanelerde çalışmalar devam etmiştir. Mayıs ayında gemide az da olsa kalafat yapılmasına rağmen tüfek ve kılıç talimi hiç yapılmamıştır. Diğer aylarda olduğu gibi ay içerisinde kaptan paşa farklı günlerde hem gemiye hem de Bozmahaneye uğrayarak işlerin işleyişi hakkında bilgi edinmiştir. Farkı olarak ilk defa, gemide görevli olan yüzbaşı ve doktor kasaba uğrayarak gemiye alınacak olan etlerin kontrolünü yapmıştır. Ayrıca 17. Günde bir askerin ayağına çivi batmış, görevli Doktor Mustafa Efendi olaya hemen müdahale etmiştir.



Tablo 2.6. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Haziran Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Beş çifte	09:30			
2	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Said Ağa	Beş çifte	-			
3	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Şaban Ağa	Beş çifte	10:00			
4	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta	09:00			
5	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta				
6	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Beş çifte				
7	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa	Beş çifte	10:00			
8	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	09:00			
9	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Beş çifte	15.00			
10	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çifte	18:00			✓
11	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Şaban Ağa	Beş çifte	09:00			✓
12	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Beş çifte				
13	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta				
14	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Bir Kıta	14:00			
15	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Şaban Ağa	Beş çifte				
16	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Hasan Ağa					
17	Yzb. Said Ağa	Yzb. Hüma	Bir Kıta				
18	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta	-			
19	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Şaban Ağa					
20	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta	11:00			
21	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Beş çifte			✓	
22	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Bir Kıta				
23	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa	Beş çifte	-		✓	
24	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta			✓	
25	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi					
26	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Altı çifte			✓	
27	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta	Taşra			
28	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta			✓	
29	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta				
30	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Osman Efendi	Bir Kıta	09:30 0			✓
31							

Haziran ayı diğer ayardan daha hareketli geçmiştir. Ayın dördünde liman reisi Salih Paşa, Kaptan-ı derya ve yanından bulunan diğer paşalarla beraber gelerek havuzları gezmişlerdir. Bunun yanı sıra 13 Haziran'dan Sultan Abdülmecid'in ölümü üzerine Sultan Abdülaziz'in başa geçmesidir. Sultanın donanmaya olan merakı herkes tarafından bilinmektedir. Bu sebeple donanmada hareketli günler yaşanmaya başlanmıştır. Sultanın cülusundan sonra kalyon baştan sona güzelce boyatılmış, sultanın Tersane-i Amire'yi ve kalyonları teftişte bulunmuştur. Sultanı karşılamak için kalyon sancaklarla donatılmış ve selamlama aşamasında top atışları gerçekleştirilmiştir. Üç gün sonra Padişah Sultanahmet Camisine geldikten sonra Topkapı Sarayına teftişte bulunduğu için nöbetçi bulunan bütün yüzbaşılar derhâl çağırılmış ve kalyon fenerlerle donatılmıştır. Karışama töreninde iki sefer düzenlenen top atışlarında toplamda 42 top ateşlenmiştir. Sultanın bu tarz gezilerinden dolayı Beşiktaş ve saray önünde görevli askerler tarafından karakol nöbetleri tutulmuştur. Rusya, Prusya ve Fransa devletlerinin posta vapurları saray önüne gelerek sultanı karşılamışlardır. Genel yapılan işlerin yanında bu ay bolca top talimi yapılmış ve gemi iç ve dıştan ihtiyaç bulunan bölgeleri boyatmıştır.

Tablo 2.7. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Temmuz Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç, Tüfek ve Top Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa				✓	
2	Yzb. Şaban Ağa	?	Bir Kıta			✓	
3	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta				
4	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta				
5	Yzb. Osman Efendi	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta				
6	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Beş çift			✓	✓
7	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Beş çift	-			
8	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta			✓	✓
9	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Halil Efendi	Bir Kıta			✓	
10	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta			✓	
11	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta			✓	
12	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta			✓	
13	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta				✓
14	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta				✓
15	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta			✓	
16	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta			✓	
17	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa	Yedi çifte			✓	
18	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa					✓
19	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Halit Efendi					✓
20	Yzb. Said Ağa	Yzb. Hasan Ağa					
21	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa		Taşra			
22	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa				✓	✓
23	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi				✓	
24	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir çifte			✓	
25	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa					✓
26	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa				✓	✓
27	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta				
28	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi					
29	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Beş çifte				
30	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa					✓
31	Yzb. Hasan Ağa	Akşamı yok				✓	

Temmuz ayına baktığımızda diğer aylara göre daha fazla kılıç, tüfek taliminin yapıldığını ve bunun yanında top talimine de ağırlık verildiğini görüyoruz. Talimlerin artmasından dolayı Bozmahane'ye ve taşraya birer defa asker gönderilmiştir. Bu sebeple yukarıdaki tabloda Bozmahaneye gönderilme saatleri bulunmamaktadır. Ayın başında Kaptan Mehmet Paşa gemiye gelerek teftişte bulunmuştur. İki gün sonra Fransız vapuru, Saray-ı Hümayun 'un önüne gelerek sultanı için selam merasiminde bulunmuş ve Akdeniz açılana dek vapurlarımızla eşlik edilmiştir. Mahmut Efendi gemiye gelerek askerlerin bir aylık maaşlarını dağıtmıştır. On Temmuz gecesi sultan, Beşiktaş Saray-ı Hümayuna teftiş de bulunduğu için gemideki fenerler yakılmıştır. Sultan Abdülaziz Temmuz ayı içerisinde gerek Beşiktaş gerek Topkapı Sarayı olsun birkaç gün aralıklarla ziyaretlerde bulunmuş, ziyaretlerden dolayı boğazda düzenli olarak karakol görevi üstlenilmiştir. Genel olarak yapılan işlerin yanından ayın 20'sinde brandalar temizlenmiş, 28'inde gemi baştan sona temizlenmiştir.

Tablo 2.8. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Ağustos Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa				✓	
2	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa	Yedi çifte			✓	
3	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa					
4	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta				
5	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta				
6	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa					
7	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Yedi çifte			✓	
8	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. İsmail Efendi					
9	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Yedi çifte	Taşra			
10	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa	Beş çifte		✓		
11	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Said Ağa		Taşra	✓		
12	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. Halit Efendi				✓	
13	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi				✓	
14	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa		Taşra			
15	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa					
16	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi					
17	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa				✓	
18	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa		Taşra			
19	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa				✓	
20	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi					
21	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi		Taşra		✓	
22	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa				✓	
23	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa				✓	
24	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi					✓
25	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa		Taşra			✓
26	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Halil Ağa				✓	
27	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa				✓	
28	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi				✓	
29	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi				✓	
30	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa					
31	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa					

Ağustos ayı diğer aylara göre tersaneye asker göndermek yerine taşraya asker gönderilmiş, çoğunlukla kılıç ve tüfek talimi yapılmış ve bunların akabinde top talimi de hemen hemen her gün yapılmıştır. Haziran ayında olduğu gibi Ağustos ayında da sultan tarafından teftişler yapılmış, brandalar yıkanmış ve geceleri fenerler yakılmıştır. Ağustos ayını diğer aylardan ayıran özelliği, İngiltere, Fransa, Avusturya, Purusya ve Rusya gidi devletlerin buharlı ticaret ve yandan çarklı posta gemileri boğazdan geçmeden önce Beşiktaş ve saray önünde demir atmalarıdır. Bu vapurların sultanı karşıladıkları zaman selam merasiminde top atışları yapılmıştır. Her ne kadar tüccar gemileri de olsalar tedbir amaçlı bahriyeli askerler tarafından geceleri boğazda ve saray önünde nöbetler tutulmuş. Bu vapurların Akdeniz ve Karadenize geçene kadar Osmanlı donanması tarafından eşlik edilmiştir. Top, tüfek ve kılıç talimleri yapıldığı için tersaneye ve Bozmahaneye asker gönderilmediğinden dolayı tobloda bulunan saat bölümü boş bırakılmıştır.

Tablo 2.9. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Eylül Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkınması
1	Yzb. Said Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta				
2	Yzb. Halit Ağa	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta				
3	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta				✓
4	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta				
5	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	-			
6	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta			✓	
7	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta			✓	
8	Yzb. Halil Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta	Taşra			✓
9	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta			✓	
10	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta				
11	Yzb. Hasan Efendi	Tğm. Ahmet Efendi	Bir Kıta			✓	
12	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta			✓	
13	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta			✓	
14	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta				
15	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta	Taşra			
16	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta				
17	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta				
18	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta			✓	
19	Yzb. Hasan Efendi	? diğer Yzb.	Bir Kıta				
20	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta				
21	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta				
22	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta	10:00 Taşra			
23	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta			✓	
24	Yzb. Mehmet Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta				
25	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Beş çifte				
26	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Hasan Efendi				✓	
27	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Mahmut Ağa	Yedi çifte			✓	
28	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta				✓
29	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halil Efendi	Bir Kıta	Taşra			
30	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi					

Eylül ayında da gemi bir önceki ay gibi sürekli olarak sultan ve paşalar tarafından teftiş edilmiştir. Bunların bir kısmı boğazda, bir kısmı tersanede ve bazıları da Beşiktaş ve Topkapı sarayında yapılmıştır. Diğer aylardan farklı olarak sultan gemiye gelerek teftişte bulunmuştur. Ayrıca gemide babafingo (Yelkenli gemilerde direklerin üzerinde bulunan en üst kısım bir nevi gözetleme kulesi de denebilir) bölümü alabora olmuş, tamiri için çalışmalara başlanmıştır. Sultanın teftişlerinde sancaklar ve bahriye donamasının filaması çekilerek resmi selam verilmiş ve top atışları yapılmıştır. Ayın 11'inde Mahmudiye kalyonunda bulunan cephaneyi sandallarla cepheye gönderilmiştir. Gemide yapılacak olan kılıç ve tüfek talimini izlemek için sultan tersaneyi teftiş etmiştir. Rusya ve Nemce (Avusturya) posta gemileri Karadeniz'den gelerek boğazda demirlemişlerdir. 27. Günde hastaneye 15 tane asker gönderilmiş, fakat hastalıkları ile ilgili bilgi verilmemiştir. Ertesi gün gemi temizlenmiş, boğazda güvenliği sağlamak için nöbet tutulmuştur. Ay boyunca her gün olmamakla beraber özellikler sultanın gece teftişleri sonrası geceden sabahlara kardar saray önünde karakol nöbetleri tutulmuştur. Yukarıdaki tabloda gösterildiği gibi ay içerisinde çoğunlukla talim yapılmış ve bunun yanında teftişler yapıldığı için tersaneye asker gönderilmediğinden tabloda saat kısmı boş bırakılmıştır.

Tablo 2.10. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Ekim Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Beş çifte				
2	Yzb. Mahmut Ağa	Yzb. Said Ağa	Beş çifte	14:30			
3	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Altı çifte				
4	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta	14:00			
5	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Mahmut Ağa	Bir Kıta				
6	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	10:00 Taşra			
7	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta				
8	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta			✓	
9	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta				
10	Yzb. Mahmut Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta				
11	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta	Taşra			✓
12	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta				✓
13	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Mahmut Ağa	Bir Kıta	Taşra			✓
14	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta				
15	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta				
16	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Beş çift				✓
17	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Mahmut Ağa	Bir Kıta	10:00 Taşra			✓
18	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta			✓	
19	Yzb. Said Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta			✓	✓
20	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta	Taşra			
21	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. Mahmut Ağa	Bir Kıta			✓	✓
22	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta				✓
23	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta				
24	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Altı çifte	13:00		✓	
25	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta	-		✓	
26	Yzb. Mahmut Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Beş çifte	09:00			
27	Yzb. Said Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta	Taşra			
28	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta	-			✓
29	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Mehmet Ağa	Bir Kıta				
30	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	09:00			
31	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	14:00			

Ekim ayına baktığımızda bundan önceki iki üç aya göre tersaneye ve taşraya daha fazla asker gönderilmiştir. Bu ay aylarda gemide hiçbir şekilde tadilat yapılmamıştır. Ay başında gemi güzelce yıkanıp temizlenmiş, ertesi gün kaptanı-ı derya divanhaneye gelmiştir. Ayın 4'ünde saat üç sularında serasker gemiye gelerek sancakları çekirmiştir. Üç gün sonra Mehmet Paşa gemiye geleek teftişte bulunmuştur. 8 Ekim'de askerlerin maaşlarını dağıtılmıştır. Bir sonraki gün kısladan füfekler gemiye gönderilmiştir. Gemide görevli olan askerin bir kısmı sayısı belli değil Girit tarafını karakol etmek için görevlendirilmiştir. 10 Ekim, gece gemide hastalanan askerler filika yardımı ile hastaneye gönderilmiştir.12 Ekim'de saat üç sularında kereste gemisinin Karadeniz tarafından gelip kıyıya yanaşmış ve Mahmut Ağa memur olarak atanmıştır. İki gün sonra 132 asker başlarında zabıt ile birlikte kereste ihraç etmek için görevlendirilmiştir. 170 adet kereste ihraç olunmuş, gemiden üç yüzbaşı görevli olarak gönderilmiştir. Ay içerisinde belirli günlerde gemi güzelce temizlenmiş, nöbetçi olan doktor gemide kalmıştır. Yukarıda da belirttiğim gibi taşraya görevlendirilmeler yapılmış çoğunlukla saatleri belirtilmemiştir. Ayrıca ay ortasında Karadenizden kereste ihraç edilmesi için asker gönderilmiş gelen keresteler Aynalıkavak tersanesine gönderilmiştir. Ayın 25. de tersanede bulunan et ve sebzerin kontrol edilmesi için görevlendirme yapılmıştır.

Tablo 2.11. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Kasım Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta	-			
2	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta	10:00			
3	Yzb. Mahmut Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	09:30 Taşra	✓		
4	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta	10:00			
5	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta				✓
6	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Mahmut Ağa	Bir Kıta	09:00			
7	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	-			
8	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	-			
9	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta	-			✓
10	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta	-			✓
11	Yzb. Mahmut Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta				✓
12	Yzb. Said Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta	-			✓
13	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta	17:30			✓
14	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Mahmut Ağa	Bir Kıta				✓
15	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Mahmut Ağa	Bir Kıta	08:00 Taşra			
16	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	-			
17	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta	10:00			✓
18	Yzb. Ömer Ağa	Akşamı yok	Beş çifte	09:00			
19	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta	-			✓
20	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta	10:00			
21	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Beş çifte	-			
22	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Mahmut Ağa	Beş çifte	-			
23	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Beş çifte	Taşra			
24	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Beş çifte	Taşra	✓		✓
25	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta		✓		✓
26	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta		✓		
27	Yzb. Mahmut Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta		✓	✓	✓
28	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta			✓	✓
29	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta			✓	✓
30	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Mahmut Ağa	Bir Kıta	-		✓	

Kasım ayında gemide bulunan askerler, çoğunlukla tersanede çalıştırılmak üzere görevlendirilmiştir. Bu ay talimler azaltılmıştır. Bu durum tersanedeki yoğunluktan kaynaklanmaktadır. Farklı olarak birinde 69 senesinde Girit vapurundan firar eden Mustafa Efendi yakalanıp karakol için gemiye gönderilmiştir. İki gün sonra babafingo çubukları tamir edilmiştir. Ayın beşinde askerlerin maaşları dağıtılmış ve gemi temizlenmiştir. Yedi Kasım'da Süvari Bey ve doktor Aynalıkavak'a giderek donanma için alınacak erzakların kontrolünü yapmışlar ve kaptan-ı derya gemiye teftişe gelmiştir. Ayın 12 ve 15'inde kereste ihraç edilmiş, 19'unda ise gemiden firar etmemeye kalkan askerler yakalanarak bahriyeye gönderilmiştir. Üç gün sonra gemide görevli olan Mehmet Efendi, Girit tarafını karakol etmek için gönderilmiştir. Bir önceki ayda olduğu gibi kereste imali için asker gönderilmiştir. Tabloda (-) bu şekilde gösterilen satırlarda asker gönderilmiş fakat saatleri belirtilmediği için yazılmamıştır. Tablo dikkati incelendiğinde 18. Günün akşamı deftere kaydedilmediğinden dolayı akşam kısmı boş bırakılmıştır.

Tablo 2.12. 1861-1862 Fethiye Kalyonu Aralık Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	Taşra			
2	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta			✓	✓
3	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta	17:00 Taşra		✓	✓
4	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta	08:00			
5	Yzb. Mahmut Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta				✓
6	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta	09:00			✓
7	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta	10:00	✓		✓
8	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Mahmut Ağa	Bir Kıta	Taşra			
9	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	-			
10	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	-			
11	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta	-			✓
12	Yzb. Ömer Ağa	Yzb. Şaban Ağa	Bir Kıta	-			
13	Yzb. Mahmut Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta				✓
14	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta	10:00		✓	✓
15	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta	09:30 Taşra			✓
16	Yzb. Hasan Efendi	Yzb. Mahmut Ağa	Bir Kıta	09:00			✓
17	Yzb. Şaban Ağa	Yzb. Hasan Ağa	Bir Kıta	09:30			✓
18	Yzb. Said Ağa	Yzb. Halit Efendi	Bir Kıta	09:30			✓
19	Yzb. İsmail Efendi	Yzb. Hasan Efendi	Bir Kıta	10:00			✓
20	Yzb. Ömer Ağa	Diğer yüzbaşı?	Bir Kıta	-			✓
21	Yzb. Mahmut Ağa	Yzb. Said Ağa	Bir Kıta	-			
22	Yzb. Hasan Ağa	Yzb. İsmail Efendi	Bir Kıta	-			✓
23	Yzb. Halit Efendi	Yzb. Ömer Ağa	Bir Kıta	10:00			✓
24	Yzb. Hasan Efendi	Diğer yüzbaşı?	Bir Kıta	09:30			
25							
26							
27							
28							
29							
30							

Aralık ayının son günleri defterde bulunmadığından dolayı diğer aylara nazaran altı gün kadar eksiki bulunmaktadır. Ayrıca tabloda (-) bu şekilde gösterilen satırlarda asker gönderilmiş fakat saatleri belirtilmediği için yazılmamıştır. Tabloya baktığımızda görevli olan askerler çoğunlukla Bozmahaneye çalıştırılmak için gönderilmiştir. 3 Aralık'ta olan cenaze törenine 31 asker ve bir tane yüzbaşı katılmış, beş Aralık'ta olan cenaze törenine asker ve zabıtların katılmasını Tufan Paşa emretmiştir. Üç gün sonra gemi güzelce temizlenmiş, ertesi gün gemiye alınacak olan erzakların kontrolünün yapılması için doktor ve yüzbaşı görevlendirilmiştir. Ayın 13'ünde gemideki askerler doktor tarafından muayene edilmiş, ertesi gün durumu ciddi olanlar hastaneye kaldırılmıştır. Üç gün sonra aynı ayın 16'ında hastaneye gönderilen askerler tedavilerinin gerçekleştirilmesinden sonra gelmişlerdir. Genel olarak gün içinde yapılan işler devam etmektedir. Ayın 20'inde gemiye gelen doktor durumu kötü olan askeri Ahmet Efendiyi yanına görevlendirerek filika ile hastaneye göndermiştir.

2.3 1867-1869 Fethiye Kalyonu Jurnal Defteri

Çevirisi yapılmış olan Fethiye kalyonu jurnal defterinden toplanan bilgilerle aşağıda verilen tablolar oluşturularak, faaliyet gösterdiği süre zarfında yapılan işler hakkında bilgiler verilmiştir. Genel olarak yapılan faaliyetler tabloda farklı başlıklar altında bizlere bilgiler sunmaktadır. Birinci defterde olduğu gibi ikinci defterde de dönemler farklı da olsa çoğunlukla yapılan işlemler benzerlik göstermektedir. Örnek olarak sabah, akşam olmak üzere yüzbaşılar tarafından tutulan nöbetler, gemide kalafat yapılması, her sabah erzakların alınması, güvenlik için tutulan karakol nöbetleri, talimler ve kıyafetlerin yıkanması gibi birçok örnek verilebilir. Bunların yanında birinci defterden farklı olarak sabahları ihtiyaçların karşılanması için askerlerin tersaneye giderken kullandıkları filika veya sandal adetleri hakkında bilgi verilmediği için bu bölüm tablolarda boş bırakıldı. Bir önceki defterde tabloda taşraya diye not edilen bölüm ikinci defterde dışarıya şeklinde çevirisi yapıldığı için orijinalliği bozulmaması açısından defter kaydedildiği gibi dışarıya şeklinde not edildi. Ayrıca dikkatimi çeken bir farklı olaylardan biri Ağustos ayı dışındaki diğer aylarda gemide kalafat yapılmasının yanında marangozların gemide tadilat yapması, camcılarının gelip lombar camlarını tamir etmesi, çarka İngiliz ustaların bakım yapması gibi farklı işlemler de yapılmaktaydı. Fakat Ağustos ayında bir ay boyunca yapılan tek işlem kalafat

işlemi olmuştur. Bunun yanında her sabah geminin alt kısmına ve ambara sızan suyun dışarı atılması, son aylarda farklı bölgelerde çıkan yangınlar ve yangınlara müdahale edilmesi için gemide görevli olan askerlerin sayıları 20 ila 40 arasında başlarında yüzbaşı bulunmak şartıyla görevlendirilmiştir.



Tablo 2.13. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Ocak Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilmesi	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkınması
1	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					
2	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					
3	7.Yzb. Hayri Efendi	6. Mustafa Efendi					✓
4	Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		09:00 Dışarı			
5	Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Hayri Efendi		15:00			
6	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		09:00			
7	Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					
8	7.Yzb. Hayri Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi					
9	Yzb. Ömer Ağa	Tğm. Mustafa Efendi					
10	Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Hayri Efendi					
11	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					
12	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					
13	7.Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi					
14	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
15	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Hayri Efendi		Dışarı			
16	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					
17	5.Tğm. Mustafa Efendi	7.Yzb. İbrahim Ağa					
18	7.Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi				✓	
19	Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
20	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Hayri Efendi				✓	
21	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa				✓	
22	5.Tğm. Mustafa Efendi	Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
23	7.Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi				✓	
24	2.Yzb. Ömer Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi				✓	✓
25	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Hayri Efendi					
26	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
27	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa				✓	
28	7.Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi				✓	
29	2.Yzb. Ömer Ağa						
30		Yzb. Hayri Efendi					
31	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					

Yukarıda Ocak ayı nöbet listesinde iki yerin boş olduğunu görmekteyiz, 29 gecesi ve 30 sabahı defterde kayıtlı olmadığından boş bırakılmıştır. Ocak ayı ramazana denk geldiğinden akşam 11 de sahur yapılmıştır. Ayın birinde brandalar yıkanmış, altısında ise Şadiye kalyonuna çalışmak için 40 asker gönderilmiştir. Kadir gecesinde selamlık için beş adet filika gönderilmiş, 14'ünde bayram namazı için 83 asker gönderilmiştir. Bunların yanında bölgede güvenlik için filikalar ile nöbet tutulmuş, 29. Günde Mahmudiye kalyonundan tutuklu bulunan Tekfurdağlı Onbaşı İbrahim, Mustafa Çavuş ile Bahriye meclisine gönderilmiş, ertesi gün tutuklu bulunan Onbaşı Ahmet divanhaneye gönderilmiştir. Ayrıca geminin içine sızan sular her sabah dışarıya boşaltılmış, ay içerisinde gemide herhangi bir tadilat yapılmamış ay sonuna doğru talimler yapılmış, iki kerede kıyafetler yıkatılmıştır. Tabloda görüldüğü gibi 29. Günün gecesi ve 30. günün sabahı defterde bulunmadığı için boş bırakılmıştır.

Tablo 2.14. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Şubat Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa	Beş çifte				
2	7.Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
3	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi	Beş çifte				
4	3.Tğm. Hakkı Efendi	7.Yzb. Hayri Efendi					
5	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					
6	Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa				✓	
7	7.Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi				✓	✓
8	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
9	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Hayri Efendi		Dışarı			
10	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa				✓	
11	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı		✓	
12	Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi				✓	
13	Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi				✓	
14	Yzb. İbrahim Ağa	Yzb. Hayri Efendi				✓	
15	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					
16	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
17	7.Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi					
18	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi					
19	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Hayri Efendi					
20	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					
21	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa				✓	
22	7.Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
23	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Çavuş		Dışarı			
24	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Gedikli Hasan Ağa				✓	
25	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa				✓	
26	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa				✓	
27	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi				✓	
28	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi				✓	
29	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi					

Şubat ayında bir önceki ayda yapılan rutin işler yapılmaya devam edilmiştir. Bu ayda çoğunlukla top ve tüfek talimi yapılmış, çok azda olsa kılıç talimine de yer verilmiştir. Ocak ayına göre bu ayda gemide bulunan tutuklu asker sayısı bir hayli fazladır. Tutuklu bulunan askerlerin sorguları yapılmak üzere Bahriye Meclisine teslim edilmişlerdir. Defterde neden tutulduklarına dair bilgi verilmemektedir. Farklı günlerde karakol nöbetleri tutulmaya devam edilmiştir. Yedinci gün Hasan Bey ve Başhekim İbrahim Efendi, Aynalıkavak'ta teftişte bulunmuşlardır. 12. günde iki kere top talimi yapılmış, ertesi gün Kâtip Ali Efendi ve Doktor İbrahim Efendi, Aynalıkavak'a giderek gemiye alınacak erzakların kontrolünü yapmışlardır. İki gün sonra gemiye doktor çağırılarak hasta olan askerleri muayene etmiştir. Dışarıya gönderilen iki osmanlı askeri görevlerini ihmal edip meyhaneye giderek sarhoş bir vaziyette tutuklanarak, Fethiye kalyonuna getirtilerek 60 değnek ile cezalandırılmışlardır. Bu da Osmanlı askerleri içerisinde alkol kullanan askerlerin varlığının tespitidir.

Tablo 2.15. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Mart Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
2	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
3	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi				✓	
4	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi				✓	
5	Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi					
6	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					✓
7	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					
8	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
9	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi				✓	
10	Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi				✓	
11	6.Tğm. Mustafa Efendi	Yzb. Ömer Ağa				✓	
12	5.Tğm. Mustafa Efendi	Yzb. İbrahim Ağa				✓	
13	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı		✓	✓
14	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi	Beş Çifte	Dışarı			
15	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi		Dışarı			
16	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
17	Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa				✓	
18	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
19	Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
20	Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi					✓
21	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
22	5.Tğm. Mustafa Efendi	Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
23	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
24	Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
25	Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi		Dışarı			
26	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
27	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					✓
28	7.Yzb. Mehmet Efendi	Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
29	Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
30	Yzb. İbrahim Ağa	Gedikli Hasan Ağa		Dışarı			
31	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					

Şubat ayına göre Mart ayında tersaneye asker gönderilme sayısında artış görülmektedir. Her sabah ambara sızan su dışarıya atılmış, talimlerde gün olarak azalma olsa da bazı günlerde iki kere talim yapılmıştır. Ayın birinde Hakkı Paşa'nın cenazesine yedi çift filika ve 30 asker gönderilmiştir. Hasan Bey ve Başhekim İbrahim Efendi, Aynalıkavak'ta teftişte bulunmuş, askerler doktor tarafından muayene edilmiştir. Ay içerisinde farklı günlerde karakol görevi devam etmiş, brandalar ve gemi güzelce yıkanmıştır. Ayın 20'sinde Mustafa Efendi Divanhaneye gönderilmiş, hemen ardından yüzbaşı gemiye gelerek askerlerin maaşlarını dağıtmıştır. Sancaklar çekilmiş, Yüzbaşı Ömer Ağa İzzettin vapurundan kömür almak için gönderilmiştir. Mülazım Mustafa Efendi, 31 Mart'ın paskalya bayramına denk geldiğinden dolayı Pazar gününden itibaren müslüman olan bahriye askerlerinden kimseye izin verilmeyeceğinin haberini vermiştir. Ayın başlarında Mahmudiye kalyonunun yemekleri Fethiye kalyonunda pişirilmiştir.

Tablo 2.16. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Nisan Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilmesi	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
2	7.Gedikli Hasan Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi					
3	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi					✓
4	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi					
5	6.Tğm. Mustafa Efendi	7.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
6	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					
7	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi					
8	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi					
9	Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi				✓	
10	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					
11	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					
12	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
13	Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi					
14	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi				✓	
15	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı		✓	
16	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					
17	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓	✓	
18	2.Yzb. Ömer Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
19	Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi		Dışarı	✓		
20	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					
21	Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					
22	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı		✓	
23	Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi			✓	✓	
24	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
25	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓	✓	
26	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
27	7.Yzb. Mehmet Efendi	Tğm. Mustafa Efendi			✓		
28	3.Yzb. Ömer Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı		✓	
29	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
30	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓	✓	

Birinci gün Hasan Bey ve Başhekim İbrahim Efendi, Aynalıkavak'a erzak kontrolü için teşrifte bulunmuşlardır. Dokuzuncu günde padişah Kağıthane'ye teşrifte bulunduğu için Gedikli Hasan Ağa, kıyı güvenliği için dört çift filika ile karakol nöbeti tutmuştur. Ertesi gün Mahmudiye kalyonunda görevli bulunan Yüzbaşı Bahriye hastanesinde yatan askerin malulen emekliliğe ayrıldığını ve geri gönderilmesini istemiştir. Ayın 18'inde Mülazım Mustafa Efendi Kandiye vapuruna kömür nakletmek için gönderilmiş, Yüzbaşı İbrahim Ağa bir sandal ile Aynalıkavak'a gönderilmiş, peksimetleri yüklenip Fevaid vapuruna nakletmiştir. Çark tamiri için iki İngiliz ustayı Peyk-i Zafer kalyonuna göndermiştir. Yalı köşkünde bulunan altı parça çark aleti fabrikaya gönderilmiştir. Bunun yanında günlük yapılan nöbet tutma, suyu dışarı çıkarma işlemiyle beraber ay sonuna doğru gemide kalafat çalışmaları yapılmıştır.

Tablo 2.17. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Mayıs Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓	✓	✓
2	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
3	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
4	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi		Tersane	✓		
5	6.Tğm. Mustafa Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
6	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓		
7	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
8	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
9	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
10	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı	✓		
11	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓		
12	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
13	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
14	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓	✓	
15	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ahmet Ağa			✓		
16	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓		
17	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
18	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
19	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi		Dışarı			
20	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
21	6.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓		
22	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Tersane	✓		✓
23	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
24	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi		Dışarı	✓		
25	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ahmet Ağa		Tersane	✓		
26	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		
27	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Tersane	✓		
28	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Tersane	✓		
29	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi		Tersane	✓		✓
30	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ahmet Ağa		Tersane	✓		
31	Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		

Mayıs ayı önceki aylara göre biraz farklılık göstermektedir, tabloya bakıldığında ay boyunca gemide düzenli olarak bakım yapılmış ve gemide görevli olan askerlerin çoğunluğu gün içinde tersanede görevlendirilmiştir. Tersane ve gemideki tadilatlar ağırlık verildiği için Mayıs ayında sadece iki kere talim yapılmıştır. Bunların yanı sıra her ay yapıldığı gibi ayın farklı günlerinde Hasan Bey ve Doktor tarafından gemiye alınacak olan erzakların kontrolü yapılmış ve bölge güvenliği açısından karakol nöbetleri tutulmuş, brandalar ve gemi yıkanıp temizlenmiştir. Ayrıca taş ocağı memuru Miralay Hasan Bey'in cenazesine, başlarında Gedikli Hasan Ağa ve beraberinde 18 asker katılmıştır. 28. Gün kereste ihraç etmek için askerler görevlendirilmiştir. İlk defa 19, 20 ve 21 günlerde iplik hanede çalışmak üzere 20 asker gönderilmiştir.

Tablo 2.18. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Haziran Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
2	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
3	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi		Dışarı	✓		
4	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı	✓		
5	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		✓
6	7.Yzb. Mehmet Efendi	Yzb. Mehmet Efendi			✓		
7	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
8	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi		Tersane	✓		
9	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
10	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa	Dört		✓		
11	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
12	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Tersane	✓		
13	Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi					
14	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı	✓		
15	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		
16	7.Yzb. Mehmet Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
17	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		
18	Yzb. İbrahim Ağa	Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
19	6.Tğm. Mustafa Efendi	Yzb. Mehmet Efendi			✓		✓
20	7.Yzb. Mehmet Efendi	Yzb. Ömer Ağa			✓		
21	3.Yzb. Ömer Ağa	Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		
22	3.Yzb. İbrahim Ağa	Tğm. Mustafa Efendi			✓		
23	6.Tğm. Mustafa Efendi	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
24	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Tersane	✓		
25	2.Yzb. Ömer Ağa	Yzb. İbrahim Ağa			✓		
26	Yzb. İbrahim Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
27	6.Tğm. Mustafa Efendi	7.Yzb. Mehmet Efendi		Dışarı	✓		
28	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
29	2.Yzb. Ömer Ağa	Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		
30	Yzb. İbrahim Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		

Haziran ayı diğer aylara göre en yoğun geçen aylardan biridir. Birinci gün Hasan Bey ve doktor İbrahim Efendi erzak kontrolü için teftişte bulunmuş, Saat 9 sularından Rus vapuru boğaza demirlendiğinden güvenlik için Yüzbaşı Ömer Ağa görevlendirilmiştir. İki gün sonra Yüzbaşı İbrahim Ağa gece yarısı saat ikide yedi çift filika ile iki mülazım ve 90 asker ile saray önüne gelerek boğaza demirlemiştir. Beşinci gün tadilat gören Osmaniye zırhlısının havuzdan çıkmasına ve kömür nakline yardım etmiştir. Ertesi gün Kâtip Ali Efendi gemiye gelerek asker mevcuduna bakarak merkeze haber vermiştir. Ömer Ağa 14. gün saat yedi sularında 30 asker ve yedi çift filika ile boğaz içinden alay salını getirmekle görevlendirilmiştir. Ertesi gün saat altıda Kasımpaşa, uzunyol' da yangın çıkmış, Mehmet Efendi 30 asker ile yangına müdahale etmiştir. Haziran ayında bu tarz çok fazla olay yaşanmıştır ayrıca tabloya baktığımızda gemide ay boyunca tadilatlar devam etmiş, gemi çarkının kontrollerinin yapılması için İngiliz ustalar getirtilmiştir.

Tablo 2.19. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Temmuz Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkınması
1	6.Tğm. Mustafa Efendi	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
2	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
3	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		
4	3.Yzb. İbrahim Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
5	6.Tğm. Mustafa Efendi	7.Yzb. Mehmet Efendi		Dışarı			
6	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
7	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		
8	3.Yzb. İbrahim Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
9	6.Tğm. Mustafa Efendi	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
10	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
11	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓		
12	3.Yzb. İbrahim Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
13	6.Tğm. Mustafa Efendi	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
14	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
15	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓		
16	3.Yzb. İbrahim Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
17	6.Tğm. Mustafa Efendi	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
18	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı	✓		
19	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		
20	3.Yzb. İbrahim Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
21	6.Tğm. Mustafa Efendi	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
22	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
23	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		
24	3.Yzb. İbrahim Ağa	Tğm. Mustafa Efendi			✓		
25	Tğm. Mustafa Efendi	7.Yzb. Mehmet Efendi		Dışarı	✓		
26	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı	✓		
27	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		
28	3.Yzb. İbrahim Ağa	Yzb. Ahmet Ağa		Dışarı	✓		
29	Yzb. Ahmet Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi		Dışarı	✓		
30	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı	✓		
31	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		

Temmuz ayında bir önceki ayda olduğu gibi tadilat işleri sürekli olarak devam etmiştir. Düzenli olarak yapılan işlerde devam etmiş, farklı günlerde güvenliği sağlamak için karakol nöbetleri tutulmuş, erzak kontrollü için Hasan Bey ve İbrahim Efendi teftişlerde bulunmuşlardır. Farklı olarak 17. Günde Teğmen Mustafa Efendi saat dört civarında çürüğe ayrılan askerleri posta vapuru ile tersaneye göndermiş, bir sonraki gün yeni havuzdan suyu çıkarmak için asker gönderilmiştir. İki gün sonra trompetleri Kasımpaşa kışlasında talim etmek üzere askerler gönderilmiş ve geminin en alt kısmına biriken suyu dışarı atmak için tulumbacılar çağırılmıştır ve gemi tamir edilmiştir. Ayrıca Mahmudiye kalyonunun lengerini atmak için üç gün üst üste 10 15 asker görevlendirilmiş, son olarak 30. günde Kulaksız diye anılan yerde çıkan yangına müdahale etmek için 30 asker gönderilmiştir.

Tablo 2.20. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Ağustos Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	3.Yzb. İbrahim Ağa	6. Yzb. Ahmet Ağa			✓		
2	6. Yzb. Ahmet Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi		Dışarı	✓		
3	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
4	2.Yzb. Ömer Ağa	7. Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
5	7. Yzb. İbrahim Ağa	6. Yzb. Ahmet Ağa			✓		
6							
7	6. Yzb. Ahmet Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı	✓		
8		3.Yzb. İbrahim Ağa					
9	3.Yzb. İbrahim Ağa	Yzb. Ahmet Ağa		Dışarı			
10	Yzb. Ahmet Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
11	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
12	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓		
13	3.Yzb. İbrahim Ağa	6. Yzb. Ahmet Ağa			✓		
14	6. Yzb. Ahmet Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
15	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
16	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓		
17	3.Yzb. İbrahim Ağa	6. Yzb. Ahmet Ağa			✓		
18	6. Yzb. Ahmet Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi			✓		
19	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı	✓		
20	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa					
21	3.Yzb. İbrahim Ağa	6. Yzb. Ahmet Ağa					
22	6. Yzb. Ahmet Ağa	7.Yzb. Mehmet Efendi					
23	7.Yzb. Mehmet Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı	✓		
24	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa					
25	3.Yzb. İbrahim Ağa	6. Yzb. Ahmet Ağa					
26	6. Yzb. Ahmet Ağa	7. Yzb. Ahmet Ağa					
27	7. Yzb. Ahmet Ağa	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
28	2.Yzb. Ömer Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓		
29	3.Yzb. İbrahim Ağa	Tğm. Mustafa Efendi			✓		
30	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
31	2.Yzb. Ömer Ağa	Teğmen Efendi			✓		

Tabloya baktığımızda boş bırakılan yerler direk olarak dikkatimizi çekmektedir, bazı yerler deftere kaydedilmediği için boş bırakılmıştır. Sürekli yapılan işlerin dışında farklı günlerde yapılan erzak kontrolüne ve karakol nöbetlerine devam edilmiştir. Bunların dışında Yüzbaşı Ahmet Ağa yedi çift filika ile Boğaziçi'nde İsmail Paşa yalısına gönderilmiş, ne için gönderildiğine dair bilgi verilmemiştir. Farklı günlerde Mahmudiye Kalyonunda çalışmak üzere sayıları 20 ila 30 arasında değişen asker gönderilmiş, ek olarak yedinci günde gönderilen askerlerin beraberinde sekiz takım yorgan gönderilmiş, bunlardan iki tanesi eskimiş olduğu için kabul edilmeyip geri gönderilmiştir. Mahmudiye kalyonunun yanında Saik-i Şadi vapuru ve Feyz-i Bahri vapurlarına erzak nakledilmiş, daha sonra yine Saik-i Şadi vapuruna çalışmak üzere iki gün üst üste ateşçi ve askerler gönderilmiştir. Ağustos ayında gemide yapılan tadilatlar sadece geminin kalafatlanması üzerine yapılmıştır.

Tablo 2.21. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Eylül Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	7. Yzb. Ahmet Ağa	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
2	3.Yzb. İbrahim Ağa	7. Yzb. Ahmet Ağa			✓		
3	Tğm. Mustafa Efendi				✓		
4	2.Yzb. Ömer Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
5	7. Yzb. Ahmet Ağa				✓		
6	3.Yzb. İbrahim Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
7	7. Yzb. Ahmet Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓		
8	2.Yzb. Ömer Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı	✓		
9	7. Yzb. Ahmet Ağa	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
10	3.Yzb. İbrahim Ağa	7. Yzb. Ahmet Ağa			✓		
11	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
12	Yzb. Mehmet Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi					
13	7. Yzb. Ahmet Ağa	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
14	3.Yzb. İbrahim Ağa	7. Yzb. Ahmet Ağa			✓		
15	6.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa			✓		
16	2.Yzb. Ömer Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
17	7. Yzb. Ahmet Ağa						
18	3.Yzb. İbrahim Ağa	7. Yzb. Ahmet Ağa					
19	Tğm. Mustafa Efendi						
20	2.Yzb. Ömer Ağa	Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
21	7. Yzb. Ahmet Ağa			Tersane	✓		
22	3.Yzb. İbrahim Ağa	7. Yzb. Ahmet Ağa		Dışarı	✓		
23	Tğm. Mustafa Efendi				✓		
24	2.Yzb. Ömer Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
25	7. Yzb. Ahmet Ağa	2.Yzb. Ömer Ağa			✓		
26	3.Yzb. İbrahim Ağa	7. Yzb. Ahmet Ağa			✓		
27	Tğm. Mustafa Efendi	Yzb. Ömer Ağa					
28	2.Yzb. Ömer Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
29	7. Yzb. Ahmet Ağa	2.Yzb. Ömer Ağa					
30	3.Yzb. İbrahim Ağa	7. Yzb. Ahmet Ağa		Dışarı			

Tabloyu incelediğimizde ilk dikkatimizi çeken olay bir önceki ayda olduğu gibi bu ayda da eksiklikler göze çarpmasıdır. Kalyonda yapılan tadilat işleri devam etmekte talimlere ise ara verilmiş, karakol nöbetleri tutulmaya devam etmiştir. Beşinci gün geminin makara takımları sökülerek tersanede mağazaya gönderilmiş, erzak kontrolü Yüzbaşı Ömer Ağa, Ahmet Ağa ve Hasan Beyler tarafından farklı günlerde yapılmıştır. Gemiye bakım için karaya çekmek için lengeri (demir zinciri) yukarı çekilmiştir. Gemiye 16. günde 12 adet sarnıç getirilmiş, 3 gün sonra görevli memur gemiye gelerek askerlerin aylıklarını dağıtmıştır. Gemide bulunan mancana, soba takımları, makara, arma takımı ve filika makaraları mahzene indirilmiştir.



Tablo 2.22. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Ekim Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					
2	2.Yzb. Ömer Ağa	Tğm. Mustafa Efendi					
3	7. Yzb. Ahmet Ağa	2.Yzb. Ömer Ağa					
4	3.Yzb. İbrahim Ağa	Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
5	7. Yzb. Ahmet Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa					
6	2.Yzb. Ömer Ağa	6. Yzb. Ahmet Ağa					
7	Tğm. Mustafa Efendi				✓		
8	3.Yzb. İbrahim Ağa	7. Tğm. Mustafa Efendi					
9	7. Yzb. Ahmet Ağa				✓		
10	2.Yzb. Ömer Ağa	6. Yzb. Ahmet Ağa					
11	7. Tğm. Mustafa Efendi			Dışarı			
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18	Tğm. Mustafa Efendi						
19	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Tersane			
20	Gedikli Hasan Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi					
21	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
22	3.Yzb. İbrahim Ağa	Gedikli Hasan Ağa		Dışarı			
23	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					
24	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					
25	Gedikli Hasan Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi					
26	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi			✓		
27	3.Yzb. İbrahim Ağa	Gedikli Hasan Ağa		Dışarı			
28	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					
29	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa					
30	Gedikli Hasan Ağa	Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
31	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			

Ekim ayı tablosuna baktığımızda eksik günlerin eylül ayından daha fazla olduğu gözümüze çarpmaktadır. Ekim ayı içerisinde tabloda da görüldüğü gibi önceki aylara göre kalafat, talim ve kıyafetlerin yıkanmasına oranla büyük farklılıklar vardır. Bu farklılığın tabloda eksik olan günlerden de kaynaklandığını söylemek mümkündür, tabloda kalafat çalışmasının yapılmadığı görülmekle beraber, ay içerisinde farklı alanlarda çalışmalar yapılmıştır. Örnek olarak marangozların gelip lombar kapaklarının tamir etmiş, tulumbacıların tulumba tamiri gibi farklı tadilat işleri yapılmıştır. Düzenli yapılan işlerde herhangi bir aksama yaşanmamış, nöbetler tutulmuş gemi içine sızan sular dışarıya aktarılmış, erzak kontrolü yapılmış, bölgesel olarak karakol nöbeti tutulmuştur. Bunların yanında Zeytinburnu yakınlarında görevde olan Orhaniye Firkateyninin erzakları tersaneden alınıp vapurla gönderilmiştir.

Tablo 2.23. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Kasım Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	3.Yzb. İbrahim Ağa	Gedikli Hasan Ağa		Dışarı			✓
2	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
3	Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
4	Gedikli Hasan Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
5	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
6	3.Yzb. İbrahim Ağa	Gedikli Hasan Ağa		Dışarı		✓	
7	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa					
8	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
9	Gedikli Hasan Ağa	Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
10	2.Yzb. Ömer Ağa	Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
11	3.Yzb. İbrahim Ağa	Gedikli Hasan Ağa		Dışarı			
12	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
13	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı		✓	
14	Gedikli Hasan Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı		✓	
15	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
16	3.Yzb. İbrahim Ağa	Gedikli Hasan Ağa		Dışarı			
17	6.Tğm. Mustafa Efendi	Tğm. Hakkı Efendi		Dışarı			
18	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
19	Gedikli Hasan Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
20	2.Tğm. Mustafa Efendi	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
21	3.Yzb. İbrahim Ağa	Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
22	Tğm. Mustafa Efendi	2. Tğm. Hakkı Efendi		Dışarı			✓
23	Gedikli Hasan Ağa	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
24	Gedikli Hasan Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
25	Tğm. Hakkı Efendi	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
26	3.Yzb. İbrahim Ağa	Gedikli Hasan Ağa		Dışarı			
27	6.Tğm. Mustafa Efendi	Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
28	2. Tğm. Hakkı Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
29	Gedikli Hasan Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
30	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			

Tabloyu incelediğimizde önceki aylarda sürekli olarak yapılan tadilat aşamasının bittiğini söyleyebiliriz. Fakat tadilatın bitmesiyle talimlere ağırlık verilmesi gerekirken bu alanda da minimuma düşüş görülmektedir. Bunu da şu şekilde açıklayalım, defterden elde ettiğim bilgilere dayanarak her ne kadar bir savaş ismi geçmese de üçüncü günde Ömer Ağanın yedi çift filikayı Kandiye vapuruna yardım amaçlı cepheye çıkarmıştır. Daha sonra altıncı gününde saat 12’de Sinop korvetinin şamandıraları takip ederken çarpması sonucu korvetin içindeki mancana (temiz su deposu) ‘sı kırılmıştır. Ayın farklı günlerinde sancakların çekilmiş olması, doktorun farklı günlerde gemide durumu kötü olan askerlerle ilgilenmesi örnek olarak verilebilir. Düzenli günlük işleyişin yanında Kasımpaşa’da çıkan yangına müdahale edilmesi için 40 asker gönderilmiştir.



Tablo 2.24. 1867-1869 Fethiye Kalyonu Aralık Ayı Nöbet Listesi

Gün	Gündüz	Akşam	Filika Sandal	Askerlerin Bozmahaneye Gönderilme saati	Gemide Kalafat Yapımı	Kılıç ve Tüfek Talimi	Gece Kıyafetlerin Yıkanması
1	3.Yzb. İbrahim Ağa	Gedikli Hasan Ağa		Dışarı			
2	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
3	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
4	Gedikli Hasan Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
5	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi					
6	3.Yzb. İbrahim Ağa	Gedikli Hasan Ağa		Dışarı			✓
7	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
8	5.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
9	5.Gedikli Hasan Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
10	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
11	3.Yzb. İbrahim Ağa	5.Gedikli Hasan Ağa		Dışarı			
12	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
13	Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
14	5.Gedikli Hasan Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
15	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
16	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Hayri Efendi		Dışarı			
17	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
18	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
19	7.Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
20	2.Yzb. Ömer Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			✓
21	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Hayri Efendi		Dışarı			
22	Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
23	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
24	7.Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
25	2.Yzb. Ömer Ağa	5.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
26	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Hayri Efendi		Dışarı			
27	6.Tğm. Mustafa Efendi	2.Yzb. Ömer Ağa		Dışarı			
28	5.Tğm. Mustafa Efendi	3.Yzb. İbrahim Ağa		Dışarı			
29	7.Yzb. Hayri Efendi	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
30	2.Yzb. Ömer Ağa	6.Tğm. Mustafa Efendi		Dışarı			
31	3.Yzb. İbrahim Ağa	7.Yzb. Hayri Efendi		Dışarı			

Aralık ayı tablosuna baktığımızda şekil olarak Kasım ayından pek bir farkı gözükmemektedir. Yalnız defterden elde ettiğimiz bilgilere göre düzenli olarak yapılan işlerin yanı sıra İstanbul'un farklı bölgelerinde çıkan yangınlarla ilgilenmek zorunda kalınmıştır. Örnek olarak altıncı gün Kasımpaşa, Yeniçeşme yakınlarında yangın çıkmış, 28 asker yardım için gönderilmiş, daha sonra 10. gün saat 11 civarında Beyoğlu tarafından çıkan yangın için Mahmudiye kalyonundan 22 asker alınarak başlarında Mülazım Mustafa Efendi, yangın mahalline gönderilmiştir. Bunların yanında farklı olarak yedinci gün çorba kazanlarının kalaylanması için tersaneye gönderilmiş, geminin yemekleri Selimiye firkateyninde pişirilmiş, 40 asker hamama gönderilmiştir. Ve ay içerisinde çevre güvenliği için bolca karakol nöbetleri tutulmuştur.



SONUÇ

Buharlı makinenin icadı ve gemilerde kullanılmasından sonra, Avrupalı devletlerin donanmaları karşısında zayıf kalan Osmanlı donanması, Navarin ve Sinop baskınlarında ciddi zaiyat vererek ağır yaralar almıştır. Durumun vahametini acı tecrübelerle fark eden Osmanlı Devleti, donanmanın modernleştirilmesi gerektiğini anlamıştır. Hatta bunun için çeşitli kanunlar çıkarılmış, yeni inşa edilecek olan gemilerin buharlı makine kullanımına uygun olarak üretilmesine karar verilmiştir. Osmanlı Devleti 1852'de yayınladığı nizamname ile yelkenli gemi üretimine kesin olarak son vermiştir. Bu tarihten itibaren Osmanlı Devleti, İngiltere'den buharlı gemi almak için teşebbüste bulunmuş, bundan sonra Osmanlı tersanelerinde yapılacak olan gemilerin buharlı gemiye dönüştürülebilecek tarzda yapımına başlanmıştır. 1852 tarihinde çıkarılan bu mazbata, devletin modernleşme konusuna ne denli önem verdiğini gözler önüne sermektedir. Bu doğrultuda inşa edilen kalyonlardan biriside tezimizin ana konusu olan Fethiye kalyonudur.

1853 yılında Aynalıkavak tersanesinde yapımına başlanan Fethiye kalyonu, Osmanlı deniz modernleşmesi adı altında atılan ilk adımlardan biridir. Dönemin şartlarına uygun olarak inşa edilen bu gemi, Osmanlı donanma modernleşmesinin ilk örneklerinden birini teşkil etmesi sebebiyle dikkate değer bir konudur. 3580-ton ağırlığında, 66 top kapasitesinde ve 650 beygir kuvvetinde olan bir makinenin monte edilebileceği şekilde yeniden inşasına başlanan Fethiye Kalyonu, ilerleyen yıllarda İngiltere'ye yollanarak 33800 lira bedelle kış tarafına buharlı makine monte edilmesiyle, Osmanlı'nın buharlı makineye sahip ilk gemilerinden biri olmuştur. Ayrıca bu kalyon, buharlı makineyle çalışan bir gemi haline dönüştürülmek amacıyla Avrupa'ya gönderilirken, devlet de pek çok öğrenciyi bu konuda ihtisas yapmaları için Fethiye kalyonu ile beraber İngiltere'ye yollamıştır. Burada ki asıl amaç, modern denizcilik alanında devletin ihtiyaç duyduğu kalifiye elemanların yetiştirilmesi ve bundan sonra yapılacak ve modernize edilecek olan gemilerin inşası için gerekli bilgi birikimini elde etmektir. Ayrıca üretim ve modernleşme alanında kullanılacak olan yedek parçaların temini için Zeytinburnu Demir Fabrikası bu işe tahsis edilmiştir. Fethiye kalyonu modernizasyonu tamamlandıktan sonra, belli bir süre talim gemisi

olarak kullanılan kalyon, modern gemilerin kullanımı hakkında gerekli birikime sahip olmayan askeri personelin eğitiminde önemli bir rol üstlenmiştir.

Fethiye kalyonu özelinde yürütülen bu çalışma, Osmanlı deniz modernleşmesi hakkında araştırma yapan kişilere rehberlik yapacak bir niteliğe sahip olmasının yanında, devrin gerekliliklerine göre yeniden inşa edilen veya modernizasyona tabi tutulan bir geminin ne gibi aşamalardan geçtiği, hangi parça ve makinelere ihtiyaç duyduğu hakkında fikir verebilecek bir içeriğe sahiptir. Tüm bunların yanında Osmanlı donanmasında bulunan bir gemi olan Fethiye kalyonunun seyir defteri transkripte edilerek, geminin iki yıllık faaliyetleri incelenmiş ve bu doğrultuda çeşitli tablolar oluşturulmuştur. Böylece ilgili dönemde, Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nde yer alan bir geminin ne gibi faaliyetlerde bulunduğu, arşiv belgeleriyle ortaya koyulmuştur. Ayrıca oluşturulan tablolar ve hemen atında bulunan açıklamalar incelendiğinde, geminin komuta kademesi hakkında çeşitli bilgilere ulaşılırken, gemide yapılan günlük rutin işler hakkında bilgi elde etmek mümkündür. Mürettebat, geminin görevli olmadığı dönemlerde tersane ve taşrada görevlendirilir, ayrıca sultan ve paşaların teftişi sırasında merasim hazırlanması, vapur ve ticaret gemilerinin geçişi esnasında güvenliğin sağlanması gibi çeşitli vazifeleri yerine getirmişlerdir.

Osmanlı Devletindeki denizcilik alanında başlayan modernleşme hareketi çok öncelere dayanmaktadır. Özellikle ile III. Selim ile başlayan bu süreç Sultan II. Mahmut ile devam etmiştir. Yaşanan gelişmeler genel olarak çıkan isyanlar ve ayaklanmalar sonucu istenilen hedeflere ulaşmasına engel olduğu gibi önüne birer set çekilmesine neden olmuştur. Ancak Osmanlı modernleşmesi her ne kadar kesintiye uğramış olsa da kendinden sonra gelecek padişahlara yol gösterici olmuştur. Sultan Abdülmecit döneminde başlayan buharlı gemiye geçiş aşamaları, Sultan Abdülaziz devrinde en üst seviyeye ulaşmıştır. Osmanlı Devleti'nin 1853-1856 Kırım Savaşı münasebetiye, İngiltere ve Fransa'nın donanmalarında bulunan hem buharlı hemde yelkenli gemileriyle yakından görme ve aynı cephede savaşma imkanı yakalamalarıdır. Sultanın 1869 yılında çıkmış olduğu İngiltere ve Fransa gezisi padişahi buharlı ve zırhlı gemiler açısından oldukça etkilemiştir. Bu gezi sonrası İngiltere ve Fransa'dan zırhlı gemi siparişleri verilmeye başlanmıştır.

KAYNAKLAR

(Bu tez çalışmasında APA 6 atıf sistemi kullanılmıştır.)

ARŞİV BELGELERİ

BOA, A. MKT. NZD. 00097.00101.001, 24 M 1270/27 Ekim 1853.

BOA, DMA, Mektubi 24-11, 22 M 1270/ 25 Ekim 1853.

BOA, HR, SFR, 3,30,3,9, 6 CA 1273/ 2 Ocak 1857.

BOA, HR, SFR,3.30,3,3, 19 Ş 1273/ 19 EKİM 1856.

BOA, HR. MKT. 218.54. 01/ 3 Aralık 1857.

BOA, HR. MKT. 220. 92. 01 .01/ 23 Aralık 1857.

BOA, HR. MKT. 233,30, 13 Ş 1274/ 29 Mart 1858 lef1.

BOA, HR. MKT. 234, 30, 23 Ş 1274/ 8 Nisan 1858 lef1.

BOA, HR. MKT. 236, 77, 17 R 1274/ 1 Mayıs 1858 lef1.

BOA, HR. MKT. 279, 32, 01 /7 Mart 1859.

BOA, HR. MKT. 317, 64, 01/ 10 Aralık 1859.

BOA, HR. MKT.224, 27, 4 C 1274/ 20 Ocak 1858 lef1.

BOA, HR. TO, 487-2-2-1/ 23 Ekim 1857.

BOA, HR.MKT. 413, 31,01/ 7 Ekim 1862.

BOA, HR. SFR. 30, 03, 38 / 18 Ocak 1859.

BOA, İ. DH, 00383, 29 Z 1273/ 20 Ağustos 1857.

BOA, İ. DH, 13639, 12 Rebiyülevvel 1267 /15 Ocak 1851.

BOA, İ. DH, 15890, 3 Zilkade 1268 / 28 Ağustos 1852, lef 2.

BOA, İ. DH, 15890, 3 Zilkade 1268/ 19 Ağustos 1852, lef 2.

BOA, İ. MMS,8,329, 23 R 1273/ 21 Aralık 1856, lef2.

BOA, İ. MMS,8,329, 23 R 1273/ 23 Aralık 1856, lef3

BOA, İ.DH. 442, 29212, 01/ 17 Eylül 1859 lef 2.

BOA, İ.DH. 535, 37, 37/ 11 Nisan 1865.

BOA, İ.DH. 613/26 Haziran 1870 lef 1.

BOA, İ.DH. 613/26 Haziran 1870 lef 3.

BOA, İ.MMS,8,329, 23 R 1273/ 21 Aralık 1856, lef1

BOA, İ.MVL, 222-7528, 11 Ramazan 1267/10 Temmuz 1851, lef 3.

BOA, İDH,17719, 7 M 1270/ 10 Ekim 1853, lef 3.

BOA, İDH,17719, 7 M 1270/ 10 Ekim 1853, lef 4.

BOA, İHD, 310 19784, 11 S 1271/ 3 Kasım 1854, lef3.

BOA, İHD, 310 19784, 11 S 1271/ 3 Kasım 1854, lef6

BOA, İHD, 310 19784, 11 S 1271/ 3 Kasım 1854, lef7.

BOA, MKT. MHM. 166, 39, 01/ 25 Eylül 1859.

BOA, MKT. MHM. 174, 74, 01/ 9 Ocak1860.

BOA, MKT.361,98,01/ 3 Ocak 1861.

BOA, MKT.MHM. 178, 20/ 22 Şubat 1860 lef 1.

BOA, MKT.MHM. 193. 25. 01/ 18 Ağustos1860.

BOA, Y.A.RES. 08, 20, 01/31 Ekim 1880.

BOA. HR, SFR,3,30,3, 27 R 1273/ 25 Kasım 1856.

BOA. İHD, 310 19784, 11 S 1271/ 3 Kasım 1854, lef5.

DMA, 1-DH-282-17719-003-01, 7 M 1270/ 10 Ekim 1853

DMA, Meclis-i Bahriye 37-7, 4 M 1272/ 16 Eylül 1855.

DMA, Meclis-i Bahriye, 37-119, 22 L 1272/ 27 Mayıs 1856.

DMA, Meclis-i Bahriye, 43-203, 25 Ca 1273/ 21 Ocak 1857.

DMA, Meclis-i Bahriye, 47-179, 9 L 1274/ 23 Mayıs 1858.

DMA, Meclis-i Bahriye-14-206/ 2 Mart 1853.

DMA, Mektubi, 106-29/ 9 Nisan 1870.

DMA, Mektubi, 121-18/ 1 Eylül 1870.

DMA, Mektubi, 45-27/ 16 Ocak 1861.

DMA, Mektubi, 82-2 /27 Temmuz 1870.

DMA, Mektubi,54-39/12 Ekim1863.

TEZLER

- Aydın, Zeynep (2020). *Osmanlı Denizciliğindeki Teknolojik Dönüşüm*. Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi.
- Bal, Nurcan (2010). *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesinde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, 2010.
- Başer, Nur Erkin (2011). *I. Sanayi Devriminde Teknolojik Gelişmenin Rolü*. Doktora Tezi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Demircioğlu, Fatih (2019). *Bir Geminin Hikayesi: Germanic/Gülcemal Vapuru (1874-1950)*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Hacettepe Üniversitesi.
- Genç, Elif Süreyya (2005). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri*. Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi.

- İnan, Meral (2016). *XVI. Yüzyıl Osmanlı Deniz Savaşlarının Anatomisi*. Yüksek Lisans Tezi, Ordu: Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü.
- Kırmızıgül, Ercüment (2008). *Buhar Gücü İcadının Küreselleşmeye Etkileri*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi.
- Budak, Mustafa (1993). *1853-1856 Kırım Savaşı'nda Kafkas Cephesi*. Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 62.
- Oran, Erdoğan (2012). *Osmanlıdan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekaleti*. Doktora Tezi, Ankara: Hacettepe Üniversitesi.
- Özdemir, Mustafa Murat (2016). *XIX. Yüzyılda Denizcilik Teknolojisindeki Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Etkisi*. Yüksek Lisans Tezi, Ordu: Ordu Üniversitesi.

KİTAPLAR VE MAKALELER

- Arı, K. (2009) *Yelkenliden Buharlıya Geçiş XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi 2*, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Asimov, I. (2006). *Bilim ve Buluşlar Tarihi*, çev. Elif Topçugil Ankara: İmge Kitapevi Yayınları.
- Aşık Paşazade, (2018). *Aşık Paşazade Tarihi*, haz. Ayşenur Kala İstanbul: Kamer Yayınları.
- Aydın, Y. A. (2011). *Sultanın Kalyonları*, Ankara: Küre Yayınları.
- Başaran, S. ve Düzcü, L. (2016). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Denizciler Yelkenli ve Buharlı Çağın Emektarları*. İstanbul: Kriter Yayınevi.
- Bostan İ. (2002). "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği". Ankara: *Yeni Türkiye Yayınları*, 16.
- Bostan İ. (2017). *Osmanlılar ve Deniz*. 4. Baskı. İstanbul: Küre Yayınları.
- Bulgurcuoğlu, H. (2006). "Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu", *Türk Deniz Harp Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahsiyetler*, İstanbul: *Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları*, 44.
- Daş, M. (2009). *Türklerin Bizans ve Venedik'le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleler Türk Denizcilik Tarihi 1*, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Düzcü, L. (2013). "Osmanlı Denizciliğinde Teknolojik Transformasyon: Yelkenliden Buharlıya Geçiş Dönemi (1828-1862)" *Yeni Bir Askeri Tarih Özlemi Savaş, Teknoloji ve Deneysel Çalışmalar*. Ed. Kahraman Şakul, 183-185. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 184.
- Düzcü, L. (2013). "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies, International Journal of History*, Cilt 5, 115.
- Düzcü, L. (2017). *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*. İstanbul: Küre Yayınları.
- Erdoğan, K. (2008). "Kırım Savaşı'nda (1853-1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi," *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirisi*, 151.
- Gülen N. (1988). *"Dünden Bugüne Bahriyemiz"*. İstanbul: Karataş Yayınları.
- Gülen N. (2000). *Şanlı Bahriye Türk Bahriyesinin İki Yüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973*. 2. Baskı. İstanbul: Karataş Yayınları.
- Güleryüz, A. (2014). *Tarih Boyunca Türk Yelkenli Gemileri*. İstanbul: Ofset Yapımevi.

- Hut, D. (2011). “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı” *Osmanlı’da Ulaşım*. Ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar. İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- İnalcık, H. (2009). *Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar Türk Denizcilik Tarihi 1*, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Joseph von Hammer-Purgstall (2010). *Büyük Osmanlı Tarihi*. Çev. Mümin Çevik. Cilt:1. İstanbul: MMP Baskı Tesisleri.
- Kurat, Akdes N. (2014). *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917’ye Kadar*. 6. Baskı. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Külcü, R. (2016). “Sanayi Devriminden 1700 yıl Önce Yapılmış Erken Bir Keşif: Heron’un Buhar Türbini”, *Akademia Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 2, s.33.
- Langensiepen, B. (2000). *Osmanlı Donanması 1828-1923*, çev. Ahmet Gülerüz. İstanbul: Kaptan Yayıncılık.
- Louis C. H. (1993). “Steamboats on the Western Rivers: An Economic and Technological History”, *Dover Publication*, New York, s. 3-8.
- Mercan, E. (2017), “Buhar Devrinde İzmit Tersanesi”, *Uluslararası Gazi Süleyman Paşa ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu 3*. Kocaeli: 2433.
- Örenç, A. F. (2007). “Savaşın Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856)”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi*, İstanbul, s.30.
- Örenç, A. F. (2009). “1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması”, *Tarih Dergisi*, Sayı: 46, İstanbul, s. 38.
- Örenç, A. F. (2017). “Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii”, *Osmanlı Askeri Tarihi*, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Panzac, D. (2018). *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, İstanbul: İşbankası Kültür Yayınları.
- Pultar, M. (2011). *Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Püryani F. (2017). “İmparatorluğa Geçiş sürecinde Osmanlı Denizciliği,” *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, sy.50.
- Soyluer, S. (2017). “Osmanlı Devleti’nde Ağır Sanayi Yatırımlarına Bir Örnek: Yalı Köşkü Demir ve Makine Fabrikası” *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 5.
- Şakiroğlu, M. (2009). *Rodos Adası’nın Fethinden 1540 tarihli Türk-Venedik Antlaşmasına Türk Denizcilik Tarihi 1*, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Terzi, A.T. (2004). “Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası”, *Tarih Boyunca Dünya ve Türklerde Denizcilik Semineri*, İstanbul, s. 150, 152.
- Tezel, H. (1973). *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*. 1. Cilt. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Uçarol, R. (1995). *Siyasi Tarih (1789-1994)*. 4. Baskı. İstanbul: Filiz Kitapevi.
- Uyanık, V. ve Aksoy, Y. (2016). *Tarihteki Ünlü Savaşlar*. İstanbul: Siyah Beyaz Yayınevi.
- Uzunşarşılı İ.H. (1988). *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*. 3. Baskı. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Uzunşarşılı İ.H. (2019). *Osmanlı Tarihi Cilt:1* Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Yıldırım, M. Z. (2018). “Jurnal Defterleri ve Jurnal Defterlerinde Menteşe Sancağı” *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* Ankara, 319.

Zorlu, T. (2014). *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Timaş Yayınları.

DERGİLER

Acar, K. (2019). “Kırım Savaşı (1853-1856) Döneminde Propaganda: Rus Popüler Kültüründe Savaş ve Düşman İmgesi” *Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı.88:114.

Andrew L. (2003). “The Royal Navy, John Ericsson, and The Challenges Of New Technology,” *International Journal of Naval History*, c.2, sy.3:1-8.

Bedirhan, Y. ve Atabey, F. (2013). “Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Danışmanlar (1808-1918),” *Uluslararası Türk ve Türk Dilleri, Edebiyatları ve Tarihi Süreli Yayınları*, Cilt8/5:130.

Besim, Ö. (2007). “Bir Baskın Anatomisi: Sinop Faciası,” *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*-, sy. 2:7-8.

Çakır, İ. E. (2009). “İnebahtı (Lepato) Savaşı ve Osmanlı Donanmasının Yeniden İnşası Üzerine Bazı Bilgiler”. *Turkish Studies International Periodical for The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Academic Journal*, 516,517.

Demir, T. (2005). “Osmanlı İmparatorluğu’nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları” *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* Ankara,

Emecen, F. (2009). “Fatih Sultan Mehmet ve Etrafındaki Dünya: Osmanlı Devleti’nin Doğu Komşuları”. *Osmanlı Araştırmaları XXXIII*, 73.

Eyyub, Ş. (2017). “Sinop Baskınının Fransız Kamuoyuna Yansımaları ve Fransız Filosunun Karadeniz’e Girişi (1853-1854),” *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* sy.3:72.

Kırlı, E. (2019). “Osmanlık Mülkünde İnşa Olunan İlk Zırhlı Vapur” *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* Ankara.

Kurt, B. (2015). “Osmanlı Donanmasında Modern Teknolojiyi Yakalamak: Bahriye Sanayi Alayları,” *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* Sayı. 28:83.

Özdemir, M. M. (2018) “Denizcilikte Yelkenliden Buharlılara Geçiş Dönemindeki Tereddütler ve Tartışmalar,” *Atatürk ve Türkiye Tarihi Dergisi*-, sy.3 2018:115.

Özsaraç, H. ve Akince, H. C. (2021). “Preveze Deniz Savaşı’ndan Türk Deniz Kuvvetleri’ne Dersler”, *Mavi Vatan’dan Açık Denizlere Dergisi* Sayı.8 2021: 38,43.

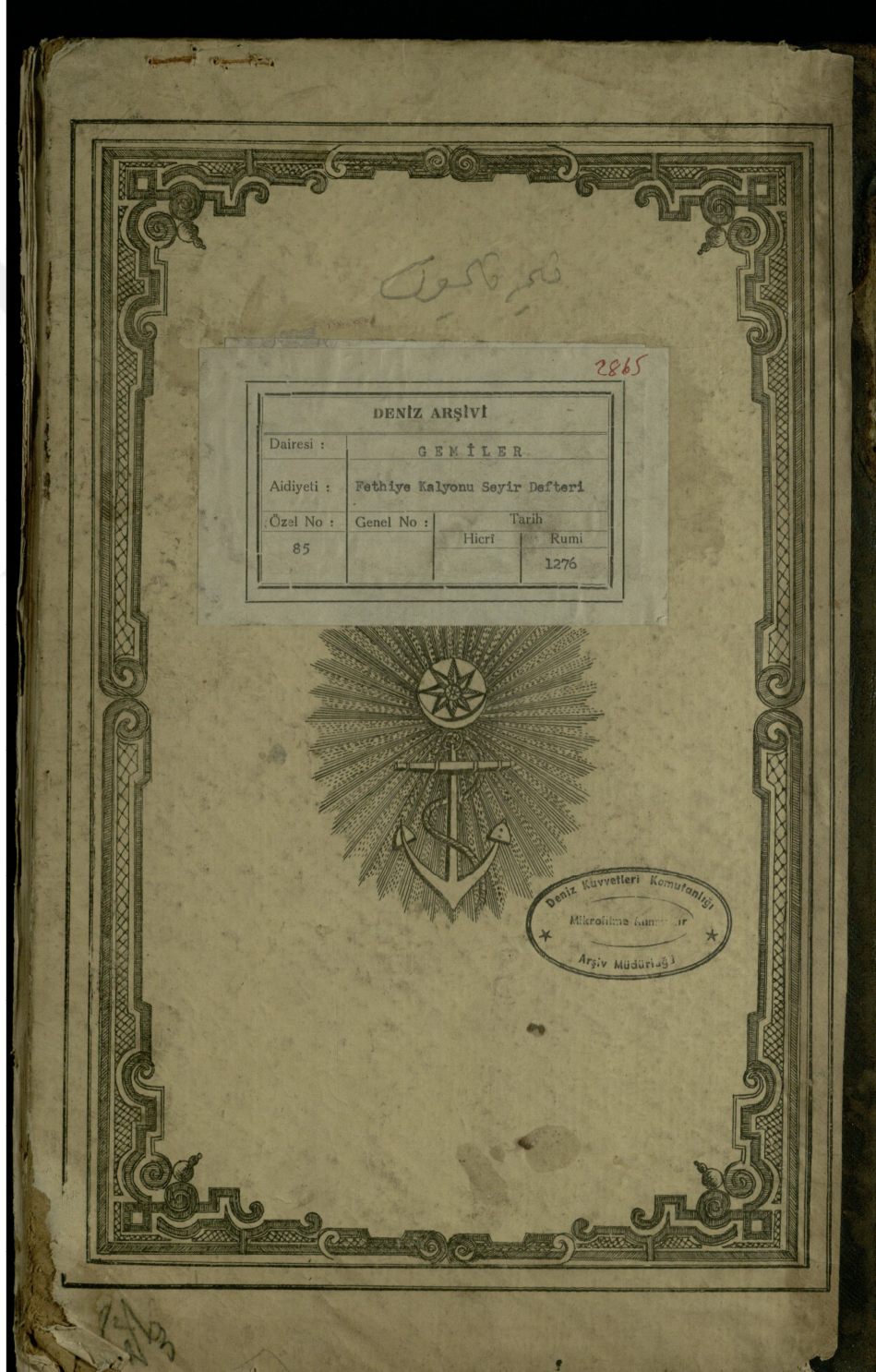
Sorgun, F. (2017). “Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanması”. *II. International Academic Research Congress Full Text*. Ed. Erdal Hamarta. Konya: Çizgi Kitapevi, 1633.

Şensoy, F. (2018). “Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi Taşımacılık Şirketi,” *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, özel sayı 2018: 242.

EKLER

Deniz Müzesi Arşiv Belgeleri

Ek-1: 1861-1862 Fethiye kalyonu seyir defteri giriş kapağı Deniz Müzesi Arşividen alınmıştır.



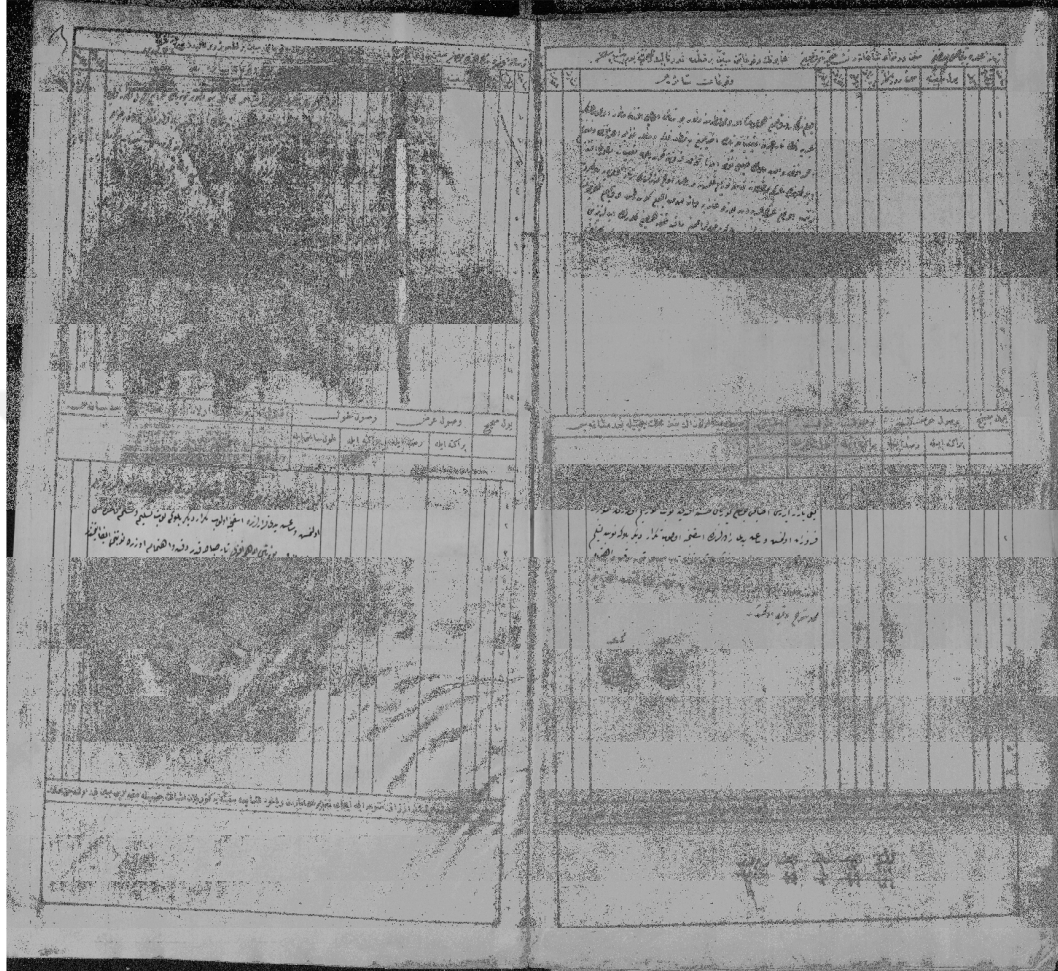
Ek-1: 1861-1862 Fethiye Kalyonunun Seyir Defterinin Açıklaması

T.C.
DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI
DENİZ TARİHİ ARŞİVİ
DEFTER BİLGİ FORMU

TARİH : 24.01.2017

FON KODU	SIRA NU.	ENVANTER NU.
EHB.J.d	00099	2865
DEFTER ADI		
FETHİYE KALYONU SEYİR DEFTERİ		
BAŞLANGIÇ TARİHİ		BITİŞ TARİHİ
1861		1862
EBADI (mm)		230X360
CİLTİ		
NUMARALAMA USULÜ		TOPLAM SAYFA SAYISI
SAYFA USULÜ		TOPLAM VARAK SAYISI
	VARAK USULÜ	181
NUMARALI BOŞ SAYFALAR		NUMARASIZ BOŞ SAYFALAR
1-2		BAŞTA : SONDA :
MÜKERRER SAYFA NUMARALARI :		
EKLER: ARKA CİLT İÇ KAPAKTA 1 EK BELGE MEVCUTTUR.		
AÇIKLAMA:		

Ek-2: 1861-1862 seyir defterinin Ocak ayı defterinin orijinali



Ek-3: 1861-1862 seyir defterinin Aralık ayı defterinin orijinali

The image shows an open historical document, specifically a travel notebook (seyir defteri) for the month of December 1861-1862. The notebook is open to two pages, showing handwritten entries in Ottoman Turkish. The pages are aged and slightly stained. The left page has a large, dark, rectangular area in the upper half, possibly a redacted section or a large ink blot. The right page has a similar dark area in the upper half. Both pages have a header section with columns for date, location, and other details. The handwriting is in a cursive Ottoman script. At the bottom of each page, there are small tables or summaries of the entries.

Ek-4: 1867-1869 Fethiye Kalyonu Seyir Defteri, Deniz Müzesi Arşividen alınmıştır.



Ek-4: 1867-1869 Fethiye kalyonun seyir defterin açıklaması

T.C.
DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI
DENİZ TARİHİ ARŞİVİ
DEFTER BİLGİ FORMU

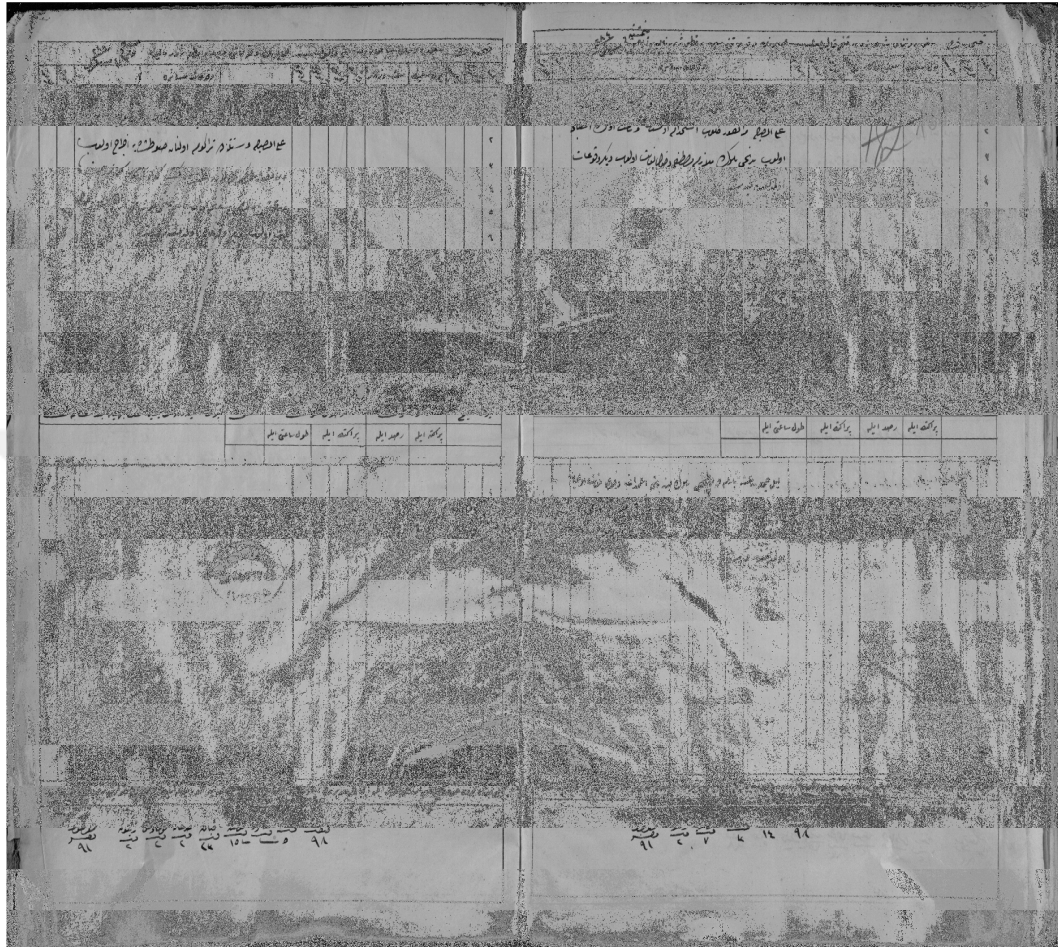
TARİH : 24.01.2017

FON KODU	SIRA NU.	ENVANTER NU.
EHB.J.d	00325	3084
DEFTER ADI		
FETHİYE KALYONU SEYİR JURNALI		
BAŞLANGIÇ TARİHİ		BİTİŞ TARİHİ
1867		1869
EBADI (mm)		240X360
CİLT Lİ		
NUMARALAMA USULÜ		TOPLAM SAYFA SAYISI
SAYFA USULÜ		TOPLAM VARAK SAYISI
	VARAK USULÜ	182
NUMARALI BOŞ SAYFALAR		NUMARASIZ BOŞ SAYFALAR
182		BAŞTA : SONDA :
MÜKERRER SAYFA NUMARALARI :		
EKLER:		
AÇIKLAMA:		

Ek-4: 1867-1869 seyir defterinin ocak ayı defterinin orijinali

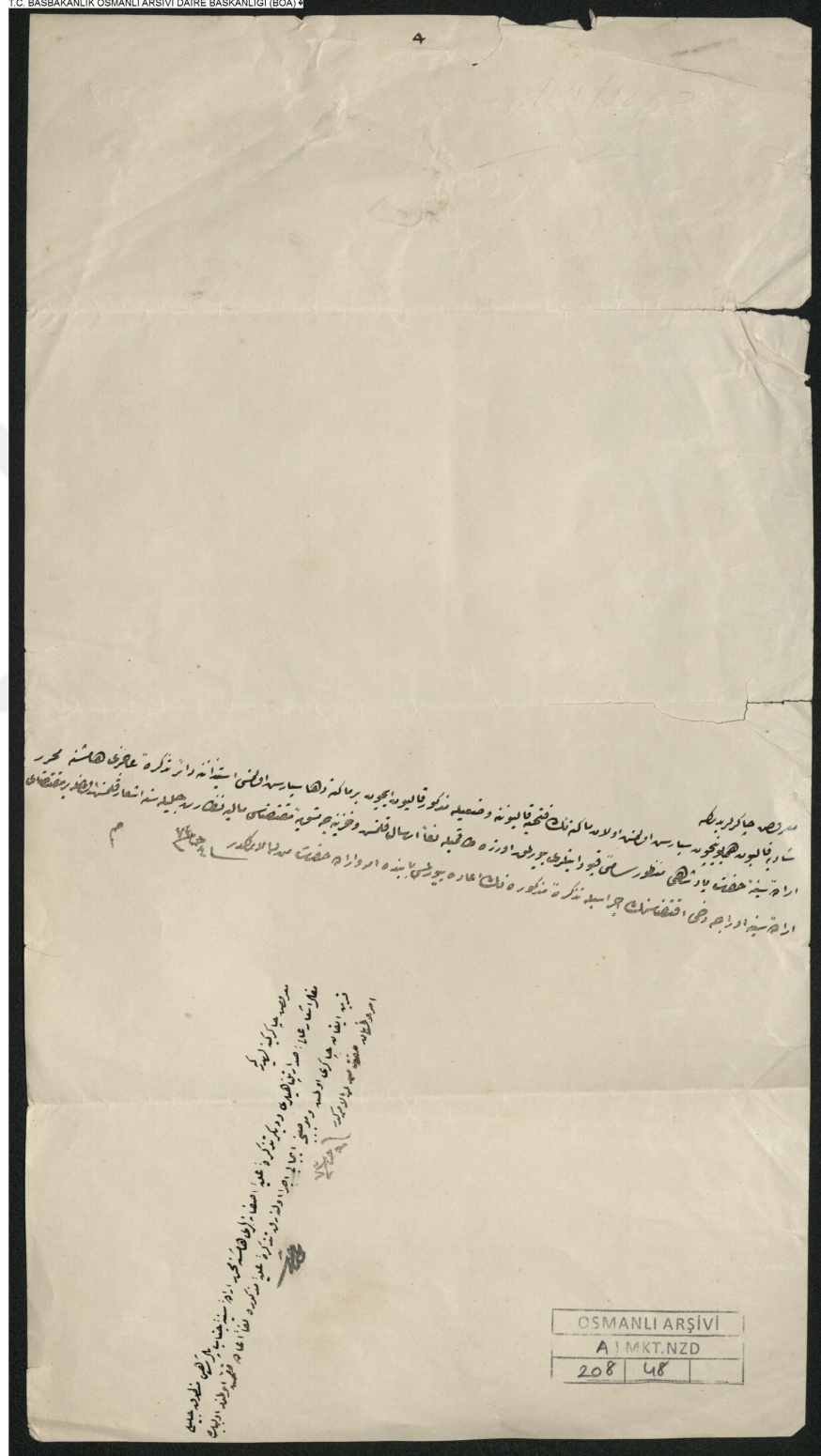


Ek-5: 1867-1869 seyir defterinin Aralık ayı defterinin orijinali



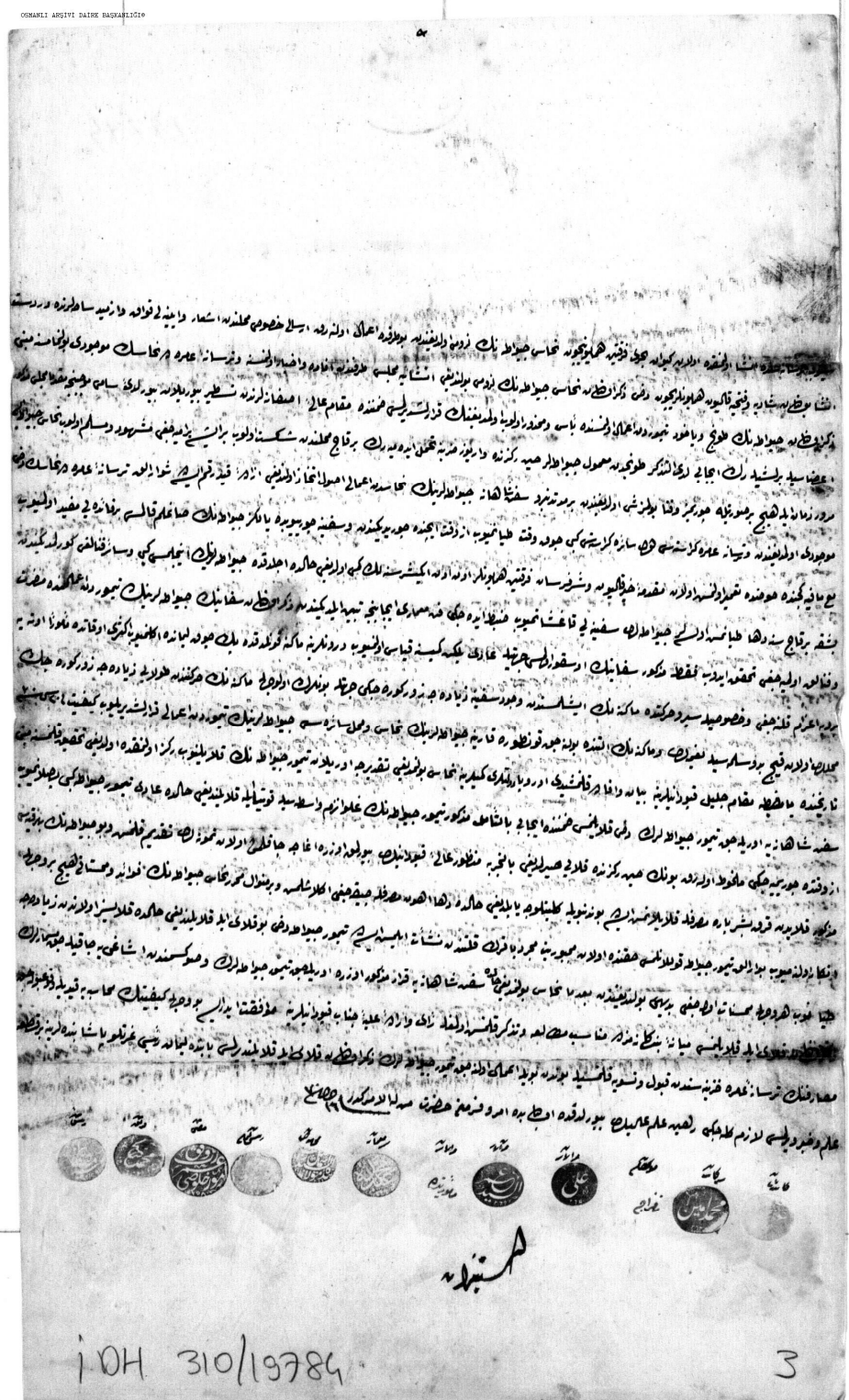
Ek-7: Şadiye Kalyonu için sipariş edilen makinenin Fethiye Kalyonuna takılarak yeni bir makine daha sipariş edilmesi emrine uyulduğu

T.C. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA)



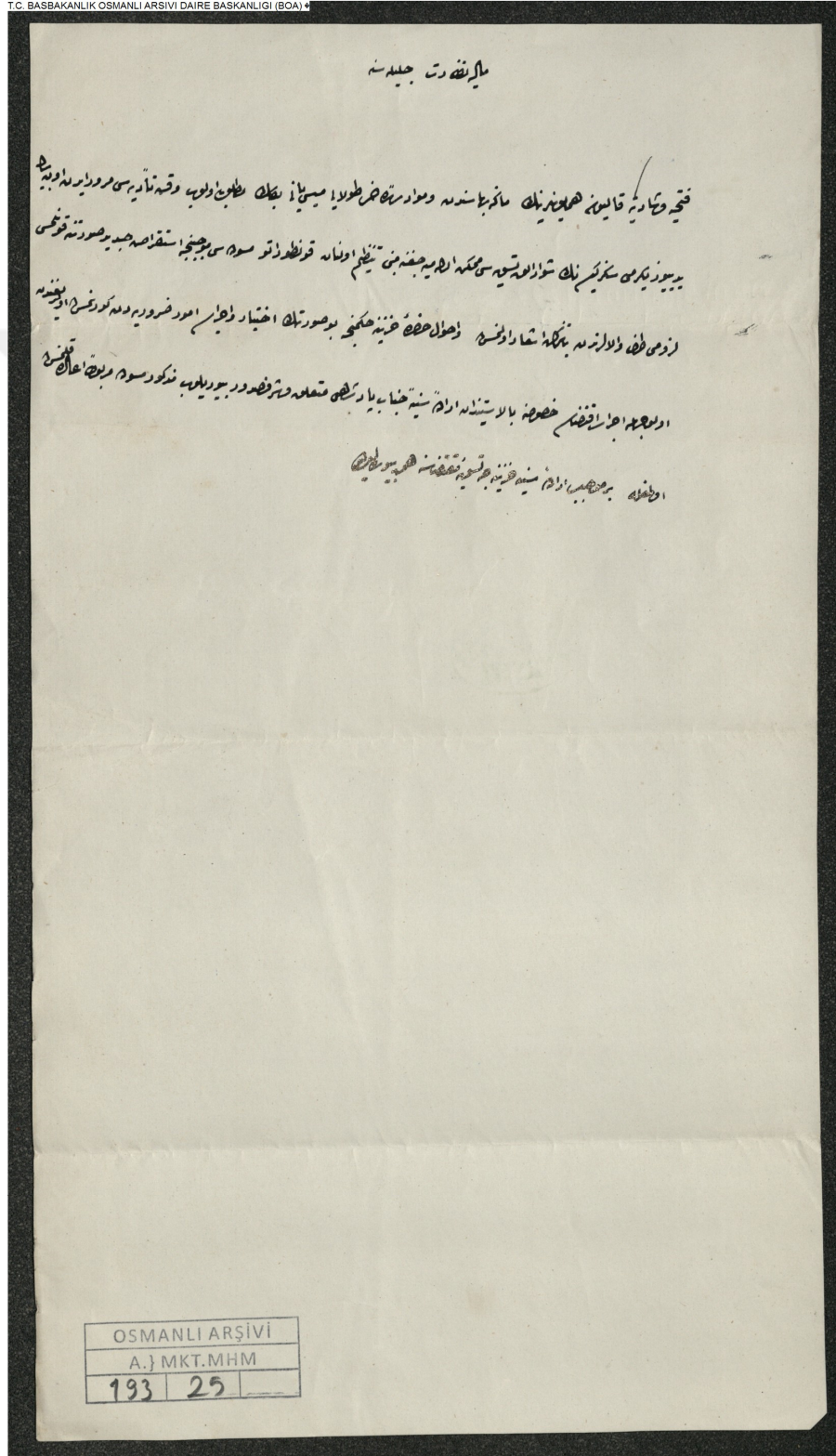
A: MKT.NZD.00208.00048.001

Ek-8: İnşası devam eden Şadiye ve Fethiye kalyonları ile Keyvan-ı Bahri fırkateyni için civata imali.



İ.DH.00310

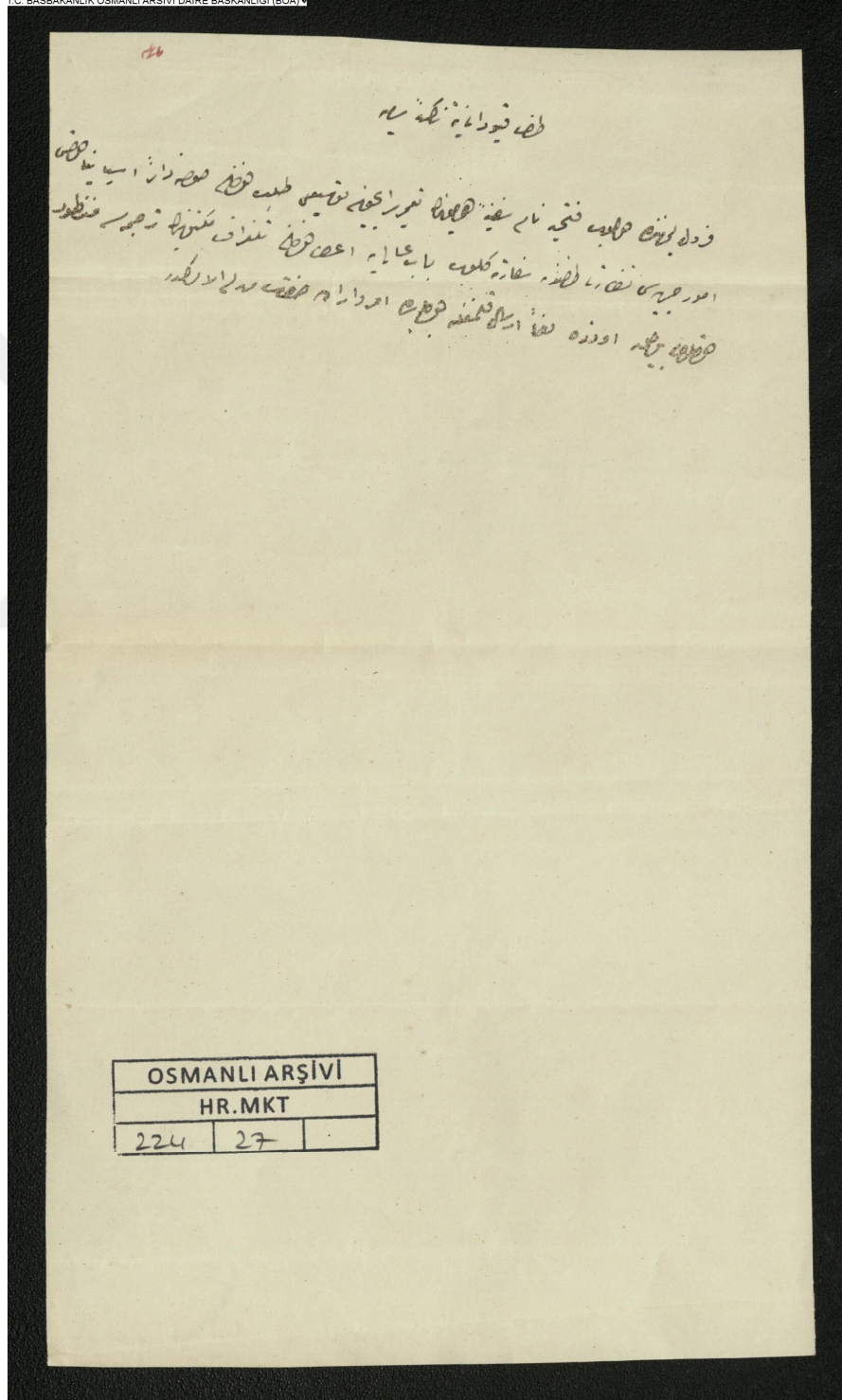
**Ek-8: Fethiye ve Şadiye kalyonları makine bahasından dolayı Misyoni
Bey'e olan borcun tesviye olunması.**



A.}MKT.MHM.00193.00025.001

**Ek-9: Fethiye Sefine-i Hümayunu'nun tamiri için genişletilmesi taleb
olunan havuza dair İspanya Devleti Umur-ı Harbiyesi tarafından
çekilen telgraf.**

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAİRE BASKANLIĞI (BOA)



HR.MKT.00224.00027.001

