

**T.C.
MİLLÎ SAVUNMA ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK STRATEJİK ARAŞTIRMALAR VE LİSANSÜSTÜ
EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
HARP TARİHİ ANABİLİM DALI
HARP TARİHİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**KAPUDAN-I DERYÂ ATEŞ MEHMED SALİH
PAŞA'NIN HAYATI (1820-1865) VE DÖNEMİ
DENİZCİLİK FAALİYETLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**İBRAHİM EGE AKŞAHİN
2122104101**

TEZ DANIŞMANI: DOÇ.DR MEHMET KORKMAZ

**İSTANBUL
TEMMUZ 2023**

**T.C.
MİLLÎ SAVUNMA ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK STRATEJİK ARAŞTIRMALAR VE LİSANSÜSTÜ
EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
HARP TARİHİ ANABİLİM DALI
HARP TARİHİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**KAPUDAN-I DERYÂ ATEŞ MEHMED SALİH
PAŞA’NIN HAYATI (1820-1865) VE DÖNEMİ
DENİZCİLİK FAALİYETLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**İBRAHİM EGE AKŞAHİN
2122104101**

TEZ DANIŞMANI: DOÇ.DR MEHMET KORKMAZ

**İSTANBUL
TEMMUZ 2023**

T.C.
MİLLÎ SAVUNMA ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK STRATEJİK ARAŞTIRMALAR VE LİSANSÜSTÜ
EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
HARP TARİHİ ANABİLİM DALI
HARP TARİHİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**KAPUDAN-I DERYÂ ATEŞ MEHMED SALİH
PAŞA’NIN HAYATI (1820-1865) VE DÖNEMİ
DENİZCİLİK FAALİYETLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İBRAHİM EGE AKŞAHİN
2122104101

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih: 15.07.2023

Tezin Savunulduğu Tarih: 15.06.2023

Tez Oy birliği / Oy çokluğu ile başarılı bulunmuştur.

	Unvan	Ad Soyad	İmza
Tez Danışmanı	Doç.Dr.	Mehmet KORKMAZ	
Jüri Üyeleri	Prof.Dr.	Tuncay ZORLU	
	Doç.Dr.	Salim AYDIN	
	Doç.Dr.	Evren MERCAN	
	Dr.Öğr. Üyesi	Dilara DAL	

İSTANBUL
TEMMUZ 2023

ÖZGÜNLÜK RAPORU

Tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve ç) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 229 sayfalık kısmına ilişkin, 15/07/2023 tarihinde şahsım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 8'dir.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar hariç/dâhil
- 3- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Millî Savunma Üniversitesi Atatürk Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Lisansüstü Tez Çalışması Özgünlük Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Usul ve Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

İbrahim Ege AKŞAHİN

15.07.2023

ETİK BEYAN

Millî Savunma Üniversitesi Enstitüleri Dönem Projesi ve Lisansüstü Tez Hazırlama Kılavuzu'nda yer alan kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; 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 çalışmasında 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.

Bu tezdeki düşünce, görüş, varsayım, sav veya tezler bana aittir; Millî Savunma Bakanlığı, Millî Savunma Üniversitesi ve Atatürk Stratejik Araştırmalar Enstitüsü sorumlu tutulamaz.

İbrahim Ege AKŞAHİN

15.07.2023

*Kıymetli hocam Doç. Dr. Mehmet Korkmaz'a ve
Ateş Mehmed Salih Paşa'nın aziz hatırasına...*



ÖNSÖZ ve TEŞEKKÜR

Bir insanın yaşam serüveninin izini sürmenin, binlerce belge, gazete sütunu ve mecmua arasından o kişiye dair ufak bir bilgi tanesine ulaşmanın umuduyla uzun süreler çalışmanın oldukça meşakkatli fakat bir o kadar da keyif verici bir uğraş olduğu malumdur. Hele ki bahse konu kişi Ateş Mehmed Salih Paşa gibi kariyerinin çeşitli dönemlerinde farklı ülkelerde ve coğrafyalarda bulunup her rütbeden pek çok insanla alaka kurmuş, kimi zaman bir prensle gemide öğle yemeği yemiş, kimi zaman bir devlet başkanıyla yüz yüze görüşmüş, kimi zaman da yabancı bir ülkenin bakanıyla fikir istişaresinde bulunmuş bir denizci olunca bu yaşam öyküsünü kaleme almak âdeta bir roman karakterinin serüvenini yazmaya benziyor. Bu karakteri, yalnızca tanıdığı insanlar ve bulunduğu mekanlar değil, muharebe sahasında gösterdiği üstün gayret ve başarıyla devrin büyük amirallerinin takdir ve hayranlıklarına mazhar olması ve mezar taşının padişah tarafından bizzat özenle tasarlanması gibi istisnai durumlar da özel kılmaktadır.

Sultan Abdülmecid devrinde temayüz edip Sultan Abdülaziz devrinin ilk yıllarında bahriyeye damgasını vurmuş olan Ateş Mehmed Salih Paşa hem içerisinde yetiştiği dönemin etkilerini yansıtan hem de bir dönemin denizcilik stratejisini, donanma programını ve bahriye ıslahatını şekillendiren önemli bir şahsiyettir. Onun kariyeri ve kapudan-ı deryâlığı esnasındaki faaliyetleri yalnızca bir biyografinin parçası olmaktan öte bir dönemin panoramasını da yansıtmaktadır. Biyografi çalışmasında dönem ve şahsiyet arasındaki dengeyi korumak önem arz etmektedir. Zira dönemin olayları içerisinde şahsiyeti kaybetme veya şahsiyetin etrafında bir dönem anlatısı inşa ederek tarihsel gerçeklerden uzaklaşma tehlikesi mevcuttur. Çalışmamızda bu hassas dengenin korunmasına azami gayret gösterilmiştir.

Çalışmanın fikir aşamasında ve ortaya çıkışı esnasında değerli vaktini ve fikirlerini benimle paylaşan gerek tez sürecinde ve gerek akademik hayatın her noktasında tecrübesiyle bana rehber olup destek ve yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen tez danışmanım, kıymetli hocam Doç. Dr. Mehmet Korkmaz'a teşekkürü ve kendisine duyduğum minnet ve hürmeti ifade etmeyi bir borç bilirim. Tez jürisine katılmayı kabul ederek çalışmam hakkındaki kıymetli fikir ve görüşlerini benimle paylaşan, kendisiyle tanıştığımız ilk andan beri ufkumu açıp yardımlarını esirgemeyen değerli hocam Prof. Dr. Tuncay Zorlu'ya şükranlarımı sunarım. Jüriye katılmayı kabul eden ve kıymetli fikirleriyle tez çalışmasına katkı sunan, lisans eğitimim esnasında tanıdığım kıymetli hocam Dr. Öğr. Üyesi Dilara Dal'a teşekkür ederim. Tez jürisine katılan, daima kapısını biz öğrencilerine açık tutup bizi dinleyen, tarihsel bilgilerin doğruluğunu mantık ışığında akademik şekilde sorgulamayı öğreten değerli hocam Doç. Dr. Salim Aydın'a teşekkür ederim. Türk Tarih Kurumu'nun yüksek lisans bursuna başvurduğum dönemde bana referans olup bursu kazanmamda büyük pay sahibi olan değerli hocam Dr. Öğr. Üyesi Zekeriya Türkmen'e teşekkür ederim. Yüksek lisans eğitimim boyunca benimle iletişim halinde olup vakit ayıran ve sık sık yardımına başvurduğum Ar. Gör. Oğuzhan Konuk'a teşekkür ederim. Çalışmanın

hazırlanış sürecinde ve hayatın her aşamasında beni daima motive eden, bana benden daha fazla güvenen ve hiçbir zaman desteklerini benden esirgemeyen dostlarım Beren Salihoğlu ve Lara Yener'e şükranlarımı sunarım. İlmin peşinde beraber çıktığımız yolda her basamakta yanımda olan, tezin fikir ve araştırma aşamasında, kaynakların taranmasında ve yazım safhasındaki paha biçilmez yardımlarıyla bana güç katan kıymetli yoldaşlarım Doğucan Çoban ve Hakkı Lermioğlu'na da özellikle teşekkür etmeyi bir borç bilirim. Yüksek lisanstan dönem arkadaşlarım Osman Çelebi, Abdülkerim Şimşek ve Fatih Erol'a bana verdikleri destek ve gösterdikleri anlayıştan ötürü müteşekkirim. Ayrıca tez formatının düzenlenmesi noktasındaki yardımlarından dolayı Ömer Çavuş ve Mustafa Haki Uyar'a teşekkür ederim. Fransızca bir belgenin çevirisinde yardımcı olan Dr. Öğr. Üyesi Murat Yiğit'e ve Mehmed Salih Paşa'nın mezar taşını okumamda desteklerini esirgemeyen Bilal Küçükçaya'ya müteşekkirim. Yüksek lisans bursiyeri olduğum Türk Tarih Kurumu'na, bu süreçte maddi dayanağım olan burs imkânını bana sağladığı için minnettarım. Ateş Mehmed Salih Paşa'ya ait görsel malzeme talebimi geri çevirmeyen İstanbul Deniz Müzesi'ne ve müze memurlarından Hüseyin Piroğlu'na teşekkür ederim. Son olarak beni yetiştirip bu günlere getiren, haklarını asla ödeyemeyeceğim annem Ayşe Akşahin'e ve babam Turgay Akşahin'e derin hürmet ve sevgilerimi sunarım.

Bu tez, Mehmed Salih Paşa hakkında kaleme alınmış ilk biyografi çalışmasıdır. Bu yüzden ilerleyen dönemlerde bu konuda ortaya çıkacak yeni çalışmalara kaynaklık etmesini ümit ediyorum. Ortaya konulan çaba ve titizliğe rağmen çalışmada mevcut olabilecek hata ve noksanlıklar sadece yazara aittir.

İstanbul; Temmuz 2023

İbrahim Ege AKŞAHİN

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZGÜNLÜK RAPORU	
ETİK BEYANI	
İTHAF	
TEŞEKKÜR VE ÖNSÖZ	
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar LİSTESİ	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
KISALTMALAR	xiii
TÜRKÇE ÖZ	xiv
İNGİLİZCE ÖZ (ABSTRACT)	xv
1. GİRİŞ	1
2. ATEŞ MEHMED SALİH PAŞA’NIN EĞİTİMİ VE ASKERİ KARIYERİ	5
2.1. Babası Yeniçeri Ağası Barlı Ali Ağa	5
2.2. Eğitimi	7
2.3. Askerî Kariyeri	9
2.3.1. İlk Yurtdışı Vazifesi: Mir’at-ı Zafer Fırkateyni Süvariliği ile İngiltere Seyahati	10
2.3.2. İstanbul’a Dönüşü ve Teşrifîye Kapağı Süvariliği	12
2.3.3. Meclis-i Bahriye Azalığı	13
2.3.4. Selanik Kereste Memuriyeti	14
2.3.5. Kırım Harbi’nde Mahmudiye Kalyonu Süvariliği	15
2.3.6. Riyâle-i Hümâyûn Tayin Edilmesi	19
2.3.7. Mirlivalık Rütbesi Tevcihi	21
2.3.8. İkinci Yurtdışı Vazifesi: Amerika Birleşik Devletleri’nde Kalyon İnşası Teşebbüsü	22
2.3.9. Kapudane-i Hümâyûn (Donanma Komutanı) Tayin Edilmesi	39
2.3.10. İzmir’de İngiltere Prensi Alfred’i Karşılması	40
2.3.11. Avusturya İmparatorluğu Tarafından Ödüllendirilmesi	41
2.3.12. Üçüncü Yurtdışı Vazifesi: İngiltere Tezgâhlarında Gemi İnşa Projesi	42
3. ATEŞ MEHMED SALİH PAŞA’NIN KAPUDAN-I DERYÂLIĞI VE BAHRİYEDE TEKNOLOJİK MODERNİZASYON FAALİYETLERİ	51
3.1. Kapudan-ı Deryâ Tayin Edilmesi	51
3.2. Tuna Tersaneleri (Ruşuk ve Vidin) ile Tuna Filosunun Vaziyeti	54
3.2.1. Tuna Filosunun Modernizasyonuna Yönelik Çözüm Arayışları	62
3.2.2. Tuna Filosu İçin Beş Adet Zırhlı Duba Satın Alımı	65
3.3. Basra Tersanesi’nin ve Filosunun Vaziyeti	72
3.4. Tersâne-i Âmire’de Zırhlı Gemi İnşasına Yönelik Teşebbüsler	76

3.5. Ana Filonun Kuvvetlendirilmesi İçin Modernize Edilen ve Satın Alınan Gemiler	80
3.5.1. İngiltere'ye Sipariş Edilmiş Olan Zırhlı Fırkateynlerin İnşa Süreci	80
3.5.2. Ahşap Korvet ve Fırkateyn Filosunun Yenilenmesi ve Makine Montajı	96
3.5.3. Sipariş Edilen Gambotlar	98
3.5.4. Sipariş Edilen Silahlı Vapurular	99
3.6. Donanma Gemilerinin Sınıflandırılması	100
4. ATEŞ MEHMED SALİH PAŞA'NIN KAPUDAN-I DERYÂLIĞI DÖNEMİNDE TEŞKİLATTA, EĞİTİMDE VE İDARİ YAPIDA YENİ DÜZENLEMELER.....	104
4.1. Meclis-i Bahriye'nin Yapısının Düzenlenmesi	104
4.1.1. Meclis-i Bahriye Memurlarının Yeni Görev ve Rütbeleri	109
4.1.2. Meclis-i Bahriye ve Alt Birimlerinin Kadroları	110
4.2. Ereğli Kömür Havzasının İdaresi ve Kömür Ambarları İnşası	113
4.3. Mekteb-i Bahriye'de Yapılan Düzenlemeler	117
4.4. Sinaî-i Bahriye Alayları (Bahriye Sanayi Alayları)	121
4.5. Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Sınıfının Kuruluşu	123
4.6. Dönemin Atamaları ve Bahriye Kadrolarında Değişim	126
4.7. Sapanca Gölü ile İzmit Körfezi Arasında Bir Kanal İnşası Girişimi ...	128
4.8. Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi	129
5. ATEŞ MEHMED SALİH PAŞA'NIN KAPUDAN-I DERYÂLIĞI DÖNEMİNDEKİ BAHİRİYE ISLAHATININ FİKRÎ ALTYAPISI, PAŞANIN VEFATI VE AİLESİ.....	132
5.1. Dönemindeki Bahriye Islahatının Fikrî Altyapısı ve Teşkil Ettiği Donanma	132
5.2. Mehmed Salih Paşa'nın Selefî ve Yardımcısı İngiliz Mustafa Paşa....	140
5.3. Mehmed Salih Paşa'nın Bir Diğer Yardımcısı ve Halefî Hacı Ahmed Vesim Paşa	141
5.4. Mehmed Salih Paşa'nın Ardında Bıraktığı Donanmanın İlk İmtihani: Girit İsyanı	143
5.5. Mehmed Salih Paşa'nın Vefatı.....	145
5.6. Kişisel Özellikleri.....	147
5.7. Sahip Olduğu Nitelikler	148
5.8. Aile Fertleri	150
5.8.1. Eşi Ayşe Hanım	150
5.8.2. Oğlu Miralay Hacı Ali Rıza Bey	151
5.8.3. Oğlu Bahriye Nâzırı Arif Hikmet Paşa	152
5.8.4. Oğlu Miralay Galib Bey	154
5.8.5. Oğlu Aziz Efendi	155
6. SONUÇ	158
KAYNAKÇA	162
EKLER	177
Ek 1: Ateş Mehmed Salih Paşa Yağlı Boya Tablosu, Ressam: Şeref Akdik...	177
Ek 2: Ateş Mehmed Salih Paşa Yağlı Boya Tablosu, Ressam: Cemal Tollu ..	178
Ek 3: Ateş Mehmed Salih Paşa Kara Kalem Çizimi.....	179
Ek 4: Sivastopol Bombardımanında Üç Ambarlı Mahmudiye Kalyonu ve Ateş Mehmed Salih Paşa	180

Ek 5: Cerîde-i Bahriye’de Ateş Mehmed Salih Paşa’ya Dair Bir Yazı ve Fotoğraf.....	181
Ek 6: Ateş Mehmed Salih Paşa’nın Fotoğrafı.....	182
Ek 7: Padişah Yaverlerinden Kaymakam Arif Hikmet.....	183
Ek 8: Ateş Mehmed Salih Paşa’nın Oğlu Arif Hikmet Paşa.....	184
Ek 9: Arif Hikmet Paşa’nın İleri Yaşlarındaki Bir Fotoğrafı.....	185
Ek 10: Mehmed Salih Paşa’nın Londra’dayken Siparişini Verdiği Zırhlı Aziziye Fırkateyni.....	186
Ek 11: Mehmed Salih Paşa’nın Londra’dayken Siparişini Verdiği Zırhlı Osmaniye Fırkateyni (Tadilat Sonrası Hâli)	187
Ek 12: Mehmed Salih Paşa’nın Londra’dayken Siparişini Verdiği Zırhlı Orhaniye Fırkateyni	188
Ek 13: Mehmed Salih Paşa’nın Londra’dayken Siparişini Verdiği Zırhlı Mahmudiye Fırkateyni	189
Ek 14: Mehmed Salih Paşa’nın Kırım Harbi Esnasında Süvariliğini Yaptığı Üç Ambarlı Mahmudiye Kalyonu.....	190
Ek 15: Mehmed Salih Paşa’nın Tersâne-i Âmire’de İnşa Ettirdiği Taşkızak ..	191
Ek 16: Mehmed Salih Paşa’nın Kapudan-ı Deryâ Olduğu Dönemde Siparişini Verdiği Zırhlı Semendire Dubası.....	192
Ek 17: Mehmed Salih Paşa’nın Kapudan-ı Deryâ Olduğu Dönemde Siparişini Verdiği Zırhlı Feth’ül-İslam Dubası	193
Ek 18: Mehmed Salih Paşa’nın Selefî ve Yardımcısı İngiliz Mustafa Paşa	194
Ek 19: Mehmed Salih Paşa’nın Yardımcısı ve Halefî Hacı Ahmed Vesim Paşa	195
Ek 20: Mehmed Salih Paşa’nın Kapudan-ı Deryâ Olarak Tayin Edildiğini Gösteren Belge	196
Ek 21: Mehmed Salih Paşa’nın Vefat Ettiğini ve Onun Yerine Hacı Ahmed Vesim Paşa’nın Tayin Edildiğini Gösteren Belge	197
Ek 22: Miralay Mehmed Salih Bey’in Mahmudiye Kalyonu Süvariliğine Tayin Edildiğini Gösteren Belge.....	198
Ek 23: Mehmed Salih Paşa’nın Mahmudiye Kalyonuyla Bombardımana Tuttuğu Sivastopol’ün Kırım Harbi Esnasındaki Haritası	199
Ek 24: Mehmed Salih Paşa’nın, Kılıç Ali Paşa Camii Haziresinde Bulunan Mezarının Lahit Kısım.....	200
Ek 25: Mehmed Salih Paşa’nın Mezarındaki Yelken, Direk ve Halat Detayları.....	201
Ek 26: Mehmed Salih Paşa’nın Mezarındaki Kitabe	202
Ek 27: Mehmed Salih Paşa’nın İki Yaşında Vefat Eden Oğlu Aziz’in Mezar Taşındaki Apolet ve Fes Detayları.....	204
Ek 28: Mehmed Salih Paşa’nın Oğlu Aziz’in Mezarındaki Kitabe	205
Ek 29: Aziz’in Mezarındaki Lahit Kısımının Kenarında Bulunan Çapa Detayı.....	206
Ek 30: Aziz’in Mezarındaki Lahit Kısımının Kenarında Bulunan Çapa ve Çiçek Detayları.....	207
Ek 31: Rusçuk Tersanesi’ne Yapılan ve Yapılmakta Olan Eklemeler	208
Ek 32: Günümüz Sınırlarıyla Mehmed Salih Paşa’nın Görev Yaptığı Yerler.....	209
Ek 33: Mehmed Salih Paşa’nın Amerika Vazifesi Esnasında	

Kullandığı Mühür.....	210
Ek 34: Mehmed Salih Paşa'nın İkinci İngiltere Vazifesi Esnasında Kullandığı Mühür.....	211
Ek 35: Mehmed Salih Paşa'nın Eşi Ayşe Hanım'ın Kullandığı Mühür	212
Ek 36: Yıllara Göre Mehmed Salih Paşa'nın Rütbeleri ve Süvarilik Yaptığı Gemiler.....	213
Ek 37: Yıllara Göre Mehmed Salih Paşa'nın Bahriye Kariyeri.....	213
ÖZGEÇMİŞ	214



TABLOLAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 2.3.1: 1847 Tarihli Düzenleme ile Rütbe Karşılıkları	10
Tablo 2.3.2: Mahmud Şevket Paşa'nın Eserinde Aktarılan Sayılara Göre Kırım Harbi Esnasında Osmanlı Donanmasının Mevcudu	16
Tablo 2.3.3: Sivastopol'de Bulunan Osmanlı Filosu ve Gemilerin Süvarileri	20
Tablo 3.2.1: Raporda İncelenen Lloyd Kumpanyası Vapurları	56
Tablo 3.2.2: Raporda İncelenen Lloyd Kumpanyası Şilepleri	57
Tablo 3.2.3: Rusçuk ve Vidin Tersanelerinde Bulunan Mistika, Kotra ve Sandallar	62
Tablo 3.2.4: Zırhlı Dubaların Mukavelede Belirlenen Tekne Özellikleri	66
Tablo 3.2.5: Ziya Karamursal'ın Eserine Göre Fransız Firmasına Sipariş Edilen Zırhlı Dubaların Maliyetleri	69
Tablo 3.2.6: Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa Tarafından Siparişleri Verilen Zırhlı Dubalar	71
Tablo 3.3.1: Mehmed Salih Paşa'nın Kapudan-ı Deryâlığı Döneminde Basra Filosu	74
Tablo 3.5.1: 4 Ocak 1864 Tarihinde Londra Sefiri Musurus Bey'e Sunulan, Osmanlı Devleti İçin İnşa Edilmekte Olan Zırhlı Fırkateynlerin İnşaatındaki İlerlemeyi Gösteren Rapor.....	85
Tablo 3.5.2: 26 Eylül 1864 Tarihinde Londra Sefiri Musurus Bey'e Sunulan, Osmanlı Devleti İçin İnşa Edilmekte Olan Zırhlı Fırkateynlerin İnşaatındaki İlerlemeyi Gösteren Rapor.....	90
Tablo 3.5.3: Zırhlı Fırkateynlerin Teknik Özellikleri	95
Tablo 3.5.4: Mehmed Salih Paşa Devrinde Makineyle Teçhiz Edilen Ahşap Korvet, Kalyon ve Fırkateynler.....	97
Tablo 3.5.5: Mehmed Salih Paşa Devrinde Tedarik Edilen Gambotlar.....	98
Tablo 3.5.6: Mehmed Salih Paşa Döneminde Siparişi Verilen Silahlı Vapurlar ...	99
Tablo 3.6.1: Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa Devrinde Osmanlı Donanmasının Gemi Sınıflarına Göre Taksimâtı (31 Ocak 1864).....	101
Tablo 4.1.1: Meclis-i Bahriye'ye Yapılan Atamalar	105
Tablo 4.1.2: 1863 Senesi Meclis-i Bahriye Kadrosu	110
Tablo 4.1.3: 1863 Senesi İnşaiyye Meclisi Kadrosu	110
Tablo 4.1.4: 1863 Senesi Liman Meclisi Kadrosu	111
Tablo 4.1.5: 1864 Senesi Meclis-i Bahriye Kadrosu	111
Tablo 4.1.6: 1864 Senesi Meclis-i İmalât-ı Bahriye Kadrosu	112
Tablo 4.1.7: 1864 Senesi Ticaret-i Bahriye Meclisi Kadrosu	112
Tablo 4.1.8: 1864 Senesi Mesalih-i İflasiye Komitesi Kadrosu	113
Tablo 4.2.1: Akdeniz Sahillerinde İnşasına Karar Verilen Kömür Ambarları Ve Depolama Kapasiteleri	116
Tablo 4.2.2: Karadeniz Sahillerinde İnşasına Karar Verilen Kömür Ambarları Ve Depolama Kapasiteleri	116
Tablo 4.6.1: Temmuz 1863'te Bahriyede Yapılan Yeni Atamalar ve Emekliliğe Sevk Edilenler	127

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 5.8.1: Ateş Mehmed Salih Paşa'nın Tespit Edilebilen Aile Fertleri	157



KISALTMALAR

A.} AMD	: Sadaret-Amedi Kalemi
A.} DVN	: Sadaret-Divan Kalemi
A.} DVN.MHM	: Sadaret-Mühimme
A.} MKT.MHM	: Sadaret-Mühimme Kalemi
A.} MKT.NZD	: Sadaret-Nezâret ve Devâir
a.g.e.	: Adı geçen eser.
BEO	: Bab-ı Âlî Evrak Odası
BOA	: Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
C. BH	: Cevdet-Bahriye
çev.	: Çeviren
der.	: Derleyen
DH. SAİD.d	: Sicill-i Ahvâl Defterleri
DİA	: Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi
DTA	: Deniz Tarihi Arşivi
DTA. MB.d	: Meclis-i Bahriye Defterleri
ed.	: Editör
HAT	: Hatt-ı Hümayun
haz.	: Hazırlayan
HR. MKT	: Hariciye Mektûbî Kalemi
HR. SFR.3	: Londra Sefâreti
HR. TO	: Tercüme Odası
HR. UHM	: Umur-ı Hukukiye-i Muhtalita Müdiriyeti
İ.Ü.	: İstanbul Üniversitesi
İ. DH	: İrade-Dahiliye
İ. HR	: İrade-Hariciye
İ. MTZ. (04)	: İrade-Eyâlât-ı Mümtâze Kalemi (Bulgaristan)
İ. TAL	: İrade-Taltifat
MB.d.	: Meclis-i Bahriye Defterleri
MB. İ	: Mabeyn-i Hümayun İradeleri
S.	: Sayı
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
yay. haz.	: Yayına Hazırlayan

ÖZ

Kapudan- Deryâ Ateş Mehmed Salih Paşa'nın Hayatı (1820-1865) ve Dönemi Denizcilik Faaliyetleri

İbrahim Ege AKŞAHİN

Millî Savunma Üniversitesi, Atatürk Stratejik Araştırmalar Enstitüsü

İstanbul, Temmuz 2023

Mehmed Salih Paşa, XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin yetiştirdiği önemli denizcilerden birisidir. O, Tanzimat devrinde ortaya çıkan, yenilikçi, dünyayı tanıyan ve yabancı dil bilen aydın devlet adamı profilinin askerî sahadaki bir temsilcisidir. 45 yıllık yaşamı esnasında, kariyerine bahriyenin en alt kademelerinden başlayarak adım adım tüm basamakları çıkmıştır. Bu çalışmada, Mehmed Salih Paşa'nın hayatı ağırlıklı olarak askerî kariyeri üzerinden ele alınmıştır. Kariyerinin ilk safhasındaki vazifelerine, kapudan-ı deryâ olduktan sonra Osmanlı donanmasını ıslah etmek için yürürlüğe koyduğu donanma programına, donanmadaki teknolojik modernizasyonun yanı sıra bahriyenin idari ve eğitim sahasındaki düzenlemelerine değinilmiştir. Ayrıca paşanın aile fertlerine de çalışmada yer verilmiştir. Bu çalışma vesilesiyle, bir yandan Mehmed Salih Paşa'nın tarihteki büyük Türk denizcileri arasındaki yeri hatırlatılmak istenirken bir yandan da paşanın hayatı üzerinden bir dönemin panoramasının yansıtılması hedeflenmiştir. Onun, umumi kanaatle çöküş devri olarak nitelendirilen bir dönemde Osmanlı bahriyesinin ıslahı için ortaya koyduğu icraat aktarılmıştır. Böylelikle ilk kez Mehmed Salih Paşa hakkında akademik bir çalışma vücuda gelmiştir. Bu konunun ilk kez ele alınıyor oluşu, kullanılan kaynakların ekseriyetinin arşiv belgesi olmasına sebebiyet vermiştir.

Anahtar Sözcükler: Ateş Mehmed Salih Paşa, Kapudan-ı Deryâ, Osmanlı Bahriyesi, Donanma, Islahat.

Bilim Kodu : 116104

Sayfa Sayısı : xv+214

Tez Danışmanı : Doç.Dr. Mehmet KORKMAZ

ABSTRACT

Grand Admiral Ateş Mehmed Salih Pasha's Life (1820-1865) And Maritime Activities During His Period

İbrahim Ege AKŞAHİN

Turkish National Defense University, Atatürk Institute of Strategic Studies

İstanbul, July 2023

Mehmed Salih Pasha is one of the important sailors trained by the Ottoman Empire in the 19th century. He is a representative in the naval field of the enlightened statesman profile who emerged in the Tanzimat period, was innovative, knew the world and knew foreign languages. During his 45-year life, he started his career from the lowest echelons of the navy and climbed all the steps step by step. In this study, the life of Mehmed Salih Pasha is discussed mainly through his military career. His duties in the first phase of his career, the navy program he put into effect to reform the Ottoman navy after he became grand admiral, and the technological modernization of the navy, as well as the regulations in the administrative field and education field of the navy are also mentioned. In addition, the family members of the pasha were also included in the study. On the one hand, it is aimed to remind the place of Mehmed Salih Pasha among the great Turkish sailors in history, on the other hand, it is aimed to reflect the panorama of a period through the life of the pasha. The actions that he put forward for the improvement of the Ottoman navy in a period that is generally described as the collapse period are conveyed. Thus, an academic study about Mehmed Salih Pasha came into existence for the first time. The fact that this subject is handled for the first time has caused the majority of the sources used to be archival documents.

Keywords: Ateş Mehmed Salih Pasha, Grand Admiral, Ottoman Navy, Fleet, Reform.

Science Code : 116104

Pages : xv+214

Supervisor : Assoc.Prof. Mehmet KORKMAZ, Ph. D.

1. GİRİŞ

Bazı meşhur denizciler haricinde Osmanlı bahriye ümerasının çoğunun hayatları hakkında müstakil akademik çalışma bulunmamaktadır. Özellikle yakın dönem Osmanlı denizcilik tarihinin mühim simalarına dair akademik çalışmaların sayısı son dönemlerde artsa da hâlâ yetersizdir. Bu eksiklik tarihte önemli görevlerde bulunmuş ve büyük roller oynamış bir şahsın hayatının meçhul kalmasından öte, dönemin denizcilik politikasının da layıkıyla anlaşılmasını zorlaştırmaktadır. Zira Osmanlı Devleti örneğinde her ne kadar bahriyede kurumsallaşmaya yönelik çabalar olsa da netice itibarıyla dönemleri tanımlayanlar ve damga vuranlar büyük ölçüde yine şahıslar ve şahsi gayretler olmuştur. Dolayısıyla bu şahısların hayatlarının kaleme alınmasıyla birlikte denizcilik tarihimizin farklı dönemleri de aydınlatılmış olacaktır.

Bu çalışmanın konusu olan Ateş Mehmed Salih Paşa, Osmanlı bahriyesinin yakın dönemde yetiştirdiği en önemli denizcilerden biridir. 45 yıllık ömründe, Mekteb-i Bahriye'ye girdiği günden, hastalığından dolayı vefat ettiği güne kadar 30 seneyi aşkın süre aralıksız Osmanlı bahriyesine hizmet etmiştir. Sultan Abdülaziz devrinin vakanüvisi Ahmed Lûtfi Efendi, paşayı devrinin ikinci Barbaros Hayreddin'i olarak niteleyerek belki de onun kariyerini ve Osmanlı bahriyesine hizmetlerini tarif edebilecek en iyi ve kısa ifadeyi kullanmıştır. Paşanın hayatı ve kariyeri esasında bir dönemin atmosferini, diplomatik ilişkilerini, donanma programını ve denizcilik faaliyetlerini de gözler önüne sermektedir. Böylesine önemli bir denizcinin yaşamına dair müstakil bir çalışmanın olmayışı tez konusu olarak seçmemizin temel sebeplerinden biridir. Bu konuda daha önce bir akademik çalışma yapılmamış olması hatta bazı eski kitapların satır aralarındaki ufak bilgiler dışında müstakil herhangi bir çalışmanın mevcut olmaması çalışma konusunu orijinal kılmakla birlikte bazı zorlukları da beraberinde getirmiştir. Mesela ortada herhangi bir iskelet olmadan bir yaşam hikâyesini sıfırdan inşa etmek mecburiyeti ortaya çıkmıştır. Diğer taraftan Mehmed Salih Paşa'nın doğum tarihine dair kaynaklarda açık bir bilgi bulunmamaktadır. Zira paşa 1865 senesinde vefat ettiği için, 1879 senesinde Dâhiliye Nezâreti'ne bağlı olarak kurulmuş olan Sicill-i Ahvâl Komisyonu tarafından kendisine

ait bir Sicill-i Ahvâl kaydı oluşturulamamıştır. Bu da doğum tarihi, ailesi, kariyerindeki tüm vazifeleri, aldığı madalyalar ve vefat tarihi gibi bilgilere derli toplu bir şekilde erişme imkânını ortadan kaldırmıştır. Paşanın hayatı ve kariyerindeki basamaklar, arşiv vesikaları, dönemin gazete ve mecmuaları tek tek incelenerek ortaya çıkarılmıştır. Mehmed Salih Paşa'nın ismine Mahmud Şevket Paşa'nın "*Osmanlı Teşkilât ve Kıyâfet-i Askeriyyesi*" isimli eserinde rastlanmıştır. Burada paşanın Osmanlı bahriyesindeki hizmetlerine dair bir kısım dikkatimizi çekmiş ve o günden itibaren detaylandırılan araştırma neticesinde tez konumuz ortaya çıkmış ve şekillenmiştir. Bu konuya dair literatürde *Sicill-i Osmanî* ve *Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi* gibi dönemin eserleri dışında kayda değer bir kaynak bulunmamaktadır. Paşanın hayatına dair ufak satır arası bilgilerin çoğunda kaynak olarak yukarıda bahsi geçen iki eser kullanılmış olsa da Prof. Dr. İdris Bostan'ın çalışması¹ haricinde, bu ikincil çalışmaların sunduğu bilgiler oldukça eksik ve hatalıdır.² Hem tez konusunun literatürde henüz fazla bir yeri olmaması hem de mevcut dar bilgileri sunan kaynakların tutarsızlığı, çalışmada arşiv belgelerinin ağırlık kazanmasına yol açmıştır. Tezde başvuru kaynakların ekseriyeti arşiv evrakı veya defterleridir. Arşiv kaynağı olarak Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nin muhtelif fonlarından, bu arşive yeni taşınmış olan Deniz Müzesi Arşivi'ne ait defterlerden ve Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt ve Denetleme Başkanlığı Arşivi'nden istifade edilmiştir. Dönemin kadrolarının tespitinde de devlet salnamelerinden yararlanılmıştır. Resmî belge dilinin ördüğü duvarı aşp bir insanın yaşam hikayesini yazmak için kaçınılmaz olarak, dönemin tanıklarının gözlemlerini içeren ve biyografinin oluşmasında kilit öneme sahip detay bilgileri ihtiva eden başka kaynaklara da başvurma ihtiyacı duyulmuştur. Bahsi geçen kaynakların başında Cerîde-i Bahriye, Donanma Mecmuası, Cerîde-i Askeriye, Takvîm-i Vekâyî, Cerîde-i Havâdis, Tercüman-ı Ahvâl ve Tasvir-i Efkâr gibi dönemin yayın organları gelmektedir. Mehmed Salih Paşa'ya ait tablo ve fotoğraf gibi

¹ İdris Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2014), 232.

² Mehmed Salih Paşa'nın hayatına dair bilgiler içeren bazı eserler şunlardır: Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. 5, çev. Seyit Ali Kahraman, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları), 1470.; Ahmed Lûtfî Efendi, *Lûtfî Tarihi*, C. 10, haz. Münir Aktepe, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988), 129.; Yayın Heyeti, "Ateş Mehmet Salih Paşa", *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C. 2, İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, 1999), 187.; İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 5, (İstanbul: Türkiye Yayınevi, 1971), 234.; Zihniye Özçetin, "Osmanlı İmparatorluğunda Son Asır Bahriye Nazırları 1840-1921", (Bitirme Tezi, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, 1949), 11.; Sinan Kunalalp, *Son Dönem Osmanlı Erkân ve Ricali (1839-1922)*, (İstanbul: İSİS, 1999), 66.

görsel malzemeler ise Deniz Müzesi koleksiyonundan temin edilmiştir. Fotoğraflar için başvuru alan bir diğer kaynak da Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü olmuştur.

Paşanın hayatı yazılırken ağırlıklı olarak askerî kariyeri üzerinden ilerlenmiştir. Harp sahasında ve idarî alanda aldığı vazifelerin tamamına detaylı bir şekilde yer verilmiştir. Bölümleme yapılırken paşanın kapudan-ı deryâ olmadan önceki kariyeri için müstakil bir bölüm ayrılmış, kapudan-ı deryâlığı dönemindeki ıslahat ve denizcilik faaliyetleri içinse iki ayrı bölüm oluşturularak, teknolojik modernizasyon faaliyetleri ve idari düzenlemeler ekseninde ele alınmıştır. Paşanın dönemindeki ıslahatı şekillendiren etkenler ve paşanın vefatı için ayrı bir bölüm ayrılarak bölümleme tamamlanmıştır. Tezin ilk bölümünde tamamen kronolojik bir anlatım tercih edilirken ikinci ve üçüncü bölümlerde konu bütünlüğünün muhafaza edilebilmesi için ıslahatın uygulandığı alanlar üzerinden bir ayırım yapılması uygun görülmüştür. Son bölümde de bir olay örgüsü olmadığından ayırım yine dönem üzerinden değil konular üzerinden yapılmıştır.

Bu tez çalışması dört bölümden oluşmaktadır. “*Ateş Mehmed Salih Paşa’nın Eğitimi ve Askerî Kariyeri*” başlıklı ilk bölümde, onun babası, doğumu, eğitimi ve kapudan-ı deryâ oluncaya kadarki askerî kariyeri yer almaktadır. Muhtelif gemilerde yaptığı süvarilik vazifeleri, bahriyenin idari kısmında aldığı vazifeler, Kırım Harbi esnasındaki rolü ve yurtdışı vazifeleri askerî kariyerinin alt başlıkları olarak ele alınmıştır. Bu bölümde, paşanın bahriyede kariyer basamaklarını birer birer çıkışı ve kapudan-ı deryâ oluşuna kadar edindiği tecrübeler izah edilmiştir.

“*Ateş Mehmed Salih Paşa’nın Kapudan-ı Deryâlığı ve Bahriyede Teknolojik Modernizasyon Faaliyetleri*” başlıklı ikinci bölümde ise paşanın kapudan-ı deryâ tayin edilmesi ve akabinde Osmanlı bahriyesinin ıslahı için öncü olduğu faaliyetlere değinilmiştir. Faaliyetlere değinilirken ayırım coğrafi olarak yapılmıştır. Zira geniş bir coğrafyaya sahip olan Osmanlı Devleti’nin İstanbul merkezli ana filosu haricinde çeşitli yerlerde de filo ve tersaneleri mevcut olup bulundukları bölgenin vaziyetine göre farklı personel, platform ve kuvvet planlamasına ihtiyaç duyulduğu malumdur. Bu kapsamda ayrı ayrı ele alınan Tuna ve Basra filolarının akabinde Tersâne-i Âmire’de zırhlı gemi inşasına yönelik teşebbüslere de bu bölümde yer verilmiştir. Ayrıca ana filonun kuvvetlendirilmesi için satın alınan ve modernize edilen gemilerden bahsedilmiştir. Bölümün son alt başlığında ise paşanın devrinde oluşturulan bu deniz kuvvetinin sınıflandırılmasını sağlayan bir düzenlemenin detayları izah edilmiştir.

“Ateş Mehmed Salih Paşa’nın Kapudan-ı Deryâlığı Döneminde Teşkilatta, Eğitimde ve İdari Yapıda Yeni Düzenlemeler” başlıklı üçüncü bölümde, paşanın Meclis-i Bahriye’de yaptığı düzenlemeler ve bu husustaki yeni nizamname yer almıştır. Ayrıca paşanın devrinde, kömür havzasının idaresinde yapılan düzenlemeler, Mekteb-i Bahriye’deki ıslahat, bahriye sanayi alayları, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye’nin kuruluşu ve 1864 Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi gibi konular bu bölümün kapsamında olmuştur.

“Ateş Mehmed Salih Paşa’nın Kapudan-ı Deryâlığı Dönemindeki Bahriye Islahatının Fikrî Altyapısı, Paşanın Vefatı ve Ailesi” başlıklı dördüncü bölümde, paşanın devrindeki bahriye ıslahatının fikrî altyapısı irdelenmiştir. Paşanın kariyeri boyunca edindiği tecrübelerin ve sahip olduğu birikimin ıslahatın gerçekleştirildiği dönemde kendini gösterdiği noktalar belirgin bir biçimde ortaya konulmuştur. Bölümün devamında paşanın vefatına, kişisel özelliklerine, sahip olduğu niteliklere ve aile fertlerine değinilmiştir. Bölümün son kısmında ise paşanın vefatının ardından geride bıraktığı donanmanın ilk imtihanı olan Girit İsyanı esnasındaki rolü izah edilmiştir.

Bu tez çalışmasındaki araştırmanın temel soruları, Ateş Mehmed Salih Paşa’nın kim olduğu, paşanın Osmanlı bahriyesindeki hizmetlerinin neler olduğu ve kendisinin Türk denizcilik tarihindeki yeri ve öneminin ne olduğu, olmuştur. Bu sorular çerçevesinde paşanın biyografisinin ortaya çıkarılması hedeflenmiş ayrıca paşanın hayat hikayesiyle beraber bir dönemin denizciliğinin panoraması da yansıtılmak istenmiştir. Bu sayede hem Türk denizcilik tarihinin mühim simalarından biri olan Mehmed Salih Paşa’nın hatırlatılması hem de Sultan Abdülaziz dönemini kapsayan denizcilik faaliyetlerine dair bazı önyargıların değiştirilebilmesi hedeflenmiştir. Bahsi geçen dönemdeki denizcilik faaliyetleri dönemin önemli denizci aktörlerinin isim ve icraatının dahil edilmesiyle somut bir zeminde ele alınmıştır. Bu dönemdeki donanma hamlesinin yalnızca padişahın şahsi gayret ve teşebbüslerinden ileri gelmediği ve Mehmed Salih Paşa’nın gerek kapudan-ı deryâ olmadan önce ve gerek kapudan-ı deryâ olduktan sonra, devletin denizcilik faaliyetlerine ve hatta kimi zaman padişahın fikirlerine yön verdiği noktaların ortaya konulması amaçlanmıştır.

2. ATEŞ MEHMED SALİH PAŞA’NIN EĞİTİMİ VE ASKERÎ KARIYERİ

Mehmed Salih Paşa’nın doğum tarihine dair doğrudan bir malumat elde edilemediğinden vefat ettiği döneme ait kaynaklara başvurulmuştur. Paşanın vefatının ardından, *Tercümân-ı Ahvâl* gazetesinin 24 Şaban 1281 (22 Ocak 1865) tarihli sayısında, kendisinin vefat ettiğinde 44 yaşını çoktan tamamlamış olduğu ifade edilmektedir.³ Dolayısıyla Mehmed Salih Paşa’nın 45 yaşından gün aldığı ve doğum tarihinin de 1820 olduğu ortaya çıkmaktadır. Ayrıca Prof. Dr. İdris Bostan da eserinde, Ahmed Lûtfî Efendi tarihinde paşanın 45 yaşında vefat ettiğinin söylenmesine istinaden, paşanın 1820 senesinde dünyaya geldiğini belirtmektedir.⁴ Mehmed Salih Paşa’nın doğum yeri ise kaynakların mutabık olduğu üzere Trabzon’dur ve Mehmed Salih Paşa Türk kökenli bir denizcidir.⁵

2.1. Babası Yeniçeri Ağası Barlı Ali Ağa

Mehmed Salih Paşa’nın babası, Sultan II. Mahmud devrinde yeniçeri ağalığı vazifesinde bulunmuş olan Barlı Ali Ağa’dır. Ali Ağa, en buhranlı dönemlerden birinde Yeniçeri Ocağı’nda üç yıl ağalık görevinde kalabilmiştir.⁶ Ali Ağa’nın lakabı, Karadağ’da bir liman şehri olan Bar’dan gelmektedir. Lakabından yola çıkılarak, Ali Ağa’nın İstanbul’a buradan gelmiş olma ihtimali bulunmaktadır. Barlı Ali Ağa 9 Kasım 1817 tarihli bir Hatt-ı Hümayun ile yeniçeri ağası tayin olunmuş ve Ağa Kapısı’na vardığında gerekli merasim icra edilerek kendisine hilat giydirilmiştir.⁷ Görev süresince İstanbul’da ciddi asayiş problemleriyle mücadele etmek zorunda kalmıştır. Özellikle Rum vatandaşların Müslümanlara zulüm etmeleri devletin

³ *Tercümân-ı Ahvâl*, S. 595, 24 Şaban, 1281 (22 Ocak 1865): 1.

⁴ İdris Bostan, *İstanbul’un 100 Denizcisi*, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2014), 232.; Ahmed Lûtfî Efendi, *Lûtfî Tarihi*, C. 10, haz. Münir Aktepe, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988), 129.

⁵ İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 5, (İstanbul: Türkiye Yayınevi, 1971), 234.; Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. 5, çev. Seyit Ali Kahraman, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996), 1470.; Zihniye Özçetin, “Osmanlı İmparatorluğunda Son Asır Bahriye Nazırları 1840-1921”, (Bitirme Tezi, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, 1949), 11.

⁶ Orhan Kılıç, “Son Dönem Yeniçeri Ağası Tayinleri: Sistematiik Bir İnceleme (1750-1826)”, *Türk Tarih Araştırmaları Dergisi*, (Prof. Dr. Mehmet Ali Ünal’a Armağan), Ankara (2018): 259.

⁷ Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, HAT. 341/19478, 29 Z 1232 (09/11/1817).

gündemini ciddi şekilde meşgul etmiş, çoğunluğu Moralı olan bu serseri takımının ve diğer milletlerden serserilik eden ne kadar kişi ve esnaf varsa bunların İstanbul sokaklarından toplanarak başka şehirlere gönderilmesi görevi Yeniçeri Ağası Barlı Ali Ağa'ya verilmiştir.⁸ Ali Ağa yalnızca asayiş bozan dış gruplarla mücadele etmekle kalmamış ayrıca Yeniçeri Ocağı içerisindeki bozulma ile de uğraşmak mecburiyetinde kalmıştır. 1818 senesinde bir cumartesi gecesi Galata'da yetmiş birinci ile altmış dördüncü ortalar bir tarafta ve yirmi beşinci ile yetmiş beşinci ortalar da diğer tarafta olmak üzere sabah namazından itibaren top ve tüfek ile muharebeye başlamışlar ve bu durum Kapudan-ı Deryâ Seyyid Hasan Paşa tarafından sadrazama bildirilerek Yeniçeri Ağası Ali Ağa derhâl çatışmayı sona erdirmek için bölgeye gönderilmiştir. Yeniçeri ağasının nasihatleri işe yaramamış ve bu iki grup çatışmayı sürdürmüştür. Ocak zabıtlarının araya girmesiyle durum güçlkle kontrol altına alınabilmiştir.⁹

Başka bir hadisede, 71 ile 64 numaralı ortalar Balat iskelesi kahvecisine yeniçeri ağasından izin alarak nişan tahtası götürmüşler ve dönüşleri esnasında Fener iskelesi ile Yenikapı iskelesi arasındaki bölgede Yeniçeri Ağası Ali Ağa'ya denk gelmişlerdir. Bunlardan bazılarının terbiyesizliklerine dayanamayan Ali Ağa bu şahısları tutuklatmak istediye de ağaya hücum edip silah (piştov) sıkan zorba takımı bu şahısları teslim etmemişlerdir.¹⁰ Ocağın son dönemlerindeki durumun vahimliğini göstermesi açısından da bu hadiseler önemlidir. Böylesine buhranlı bir dönemde yaklaşık üç yıl süreyle yeniçeri ağası olarak kalabilen Ali Ağa, 7 Ekim 1820 tarihinde ocaklıların kendisinden memnun olmadığı gerekçesiyle görevinden alınmış ve onun yerine yeniçeri ağası olarak, belgede ismi geçmeyen kul kethüdası tayin edilmiştir.¹¹

Yeniçeri Ağası Barlı Ali Ağa, görevinden alındıktan sonra eşiyile birlikte Trabzon'a yerleşmiştir. 1820 senesi Ekim ayında görevinden alınıp aynı sene içerisinde Trabzon şehrine yerleştiği dönemde oğlu Mehmed Salih dünyaya gelmiştir. Ali Ağa'nın görevinden azledildiğini bildiren belgede bir sürgün kararı yer almasa da ocaklıların kendisinden memnun olmadığı ifade edilmektedir. Bu da akla, bahsi geçen dönemde disiplinden uzaklaşmış olan ocaklıların oluşturduğu tehlike sebebiyle Ali Ağa'nın hamile eşiyile birlikte uzak bir yer olan Trabzon'a gönderilmiş olma ihtimalini

⁸ Mehmet Demirtaş, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında İstanbul'da Kamu Düzenini Bozan Gruplara Karşı Yürütülen Mücadele", *Belleten*, C. 81, S. 291, (2017): 487.

⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilâtından Kapıkulu Ocakları*, C. 1, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988), 516.

¹⁰ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e., 517.

¹¹ BOA., HAT, 1270/49209, 29 Z 1235 (07/10/1820).

getirmektedir. Mehmed Salih henüz çocuk yaşlardayken babası Ali Ağa vefat etmiştir.¹² Ali Ağa'nın vefatının ardından Mehmed Salih ve annesinin Trabzon'da durmak için bir sebebi kalmamıştır.

2.2. Eğitimi

Babası Barli Ali Ağa'nın vefatının ardından Mehmed Salih, dayısı olan bahriyeli Yüzbaşı Mustafa Ağa tarafından İstanbul'a getirilmiş, 1249 senesinde (1833-1834) bahriyeye ilk adımını atarak o esnada Tersâne-i Âmire'nin Errehane binasında faaliyetini sürdüren Mekteb-i Bahriye'ye kayıt olmuştur.¹³ Mehmed Salih Paşa'nın mektebe giriş tarihi hususunda bir başka bilgiye ise Cerîde-i Bahriye'nin 23 Zilkâde 1326 (17 Aralık 1908) tarihli sayısında (EK:5), kısa bir biyografisinin yer aldığı sütunda rastlanmaktadır. Bu kısa biyografi yazısında, onun 1247 senesinde (1831-1832) Mekteb-i Bahriye'den mezun olduğu ifade edilmiştir.¹⁴ Fakat 1820 doğumlu olan Mehmed Salih'in 12 yaşında Mekteb-i Bahriye'den mezun olabilmesi için kuruma 7 yaşında girmiş olması gerekmektedir ki bu durum dönemin öğrenci alım teamüllerine aykırıdır. Öte yandan Ahmet Lûtfî Efendi'nin eserinde belirtilen mektebe giriş tarihine göre Mehmed Salih 13 veya 14 yaşında iken mektebe girmiştir. Bu tarih, diğerine nazaran daha doğru olarak değerlendirilmiştir. 1254 senesinde (1838-1839) mektepten başarıyla mezun olan Mehmed Salih Efendi mülazımlık rütbesi ile bahriyede vazifesine başlamıştır.¹⁵

Mehmed Salih Paşa'nın oğlu olan dönemin Bahriye Nâzırı Arif Hikmet Paşa'nın da katkılarıyla hazırlanan bahsi geçen Cerîde-i Bahriye sayısında, Mehmed Salih Paşa'ya "Ateş" lakabının Mekteb-i Bahriye'de talebe iken gösterdiği gayret, azim ve onu akranlarından üstün kılan niteliklerine binaen atfedildiği ifade edilmiştir.¹⁶ Ahmed Lûtfî Efendi de eserinde, Mehmed Salih Paşa'nın, Mekteb-i Bahriye'de iken edindiği "Ateş" lakabını, Sivastopol bombardımanı esnasında emrindeki *Mahmudiye* kalyonu ile Rus tahkimatını yerle bir ederek perçinlediğini belirtmiştir.¹⁷ Sicill-i Osmanî'de belirtilen kişisel özelliklerinde, sert mizaçlı ve cesur bir denizci olması da lakabının doğruluğunu göstermektedir.¹⁸ Fakat yaşadığı döneme ilişkin belgelerde bu lakabıyla

¹² Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 129.

¹³ Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 129.

¹⁴ *Cerîde-i Bahriye*, "Ateş Mehmed Paşa", S. 399, 23 Zilkâde 1326 (17 Aralık 1908), 1.

¹⁵ Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 129.

¹⁶ *Cerîde-i Bahriye*, "Ateş Mehmed Paşa", S. 399, 23 Zilkâde 1326 (17 Aralık 1908), 1.

¹⁷ Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 129.

¹⁸ Mehmed Süreyya, a.g.e., 1470.

anılmadığı, vefatından sonraki döneme ait belge ve kaynaklarda “Ateş” lakabının kullanılmaya başlandığı görülmektedir.

Mehmed Salih Efendi’nin mektepte bulunduğu 1837 senesinde Mekteb-i Bahriye’nin toplam mevcudu 200 civarındaydı. 1838 senesinde mektebe alınacak öğrencilerin 10 yaşından küçük olamayacağı da bir kanunname ile kabul edilmiştir.¹⁹ Yine 1838 senesinde, dönemin padişahı Sultan II. Mahmud’un Tersâne-i Âmire ve Divânthane’ye gerçekleştirdiği bir ziyaret esnasında, Errehane binasında derslerini sürdürmekte olan Mekteb-i Bahriye öğrencilerinin içerisinde bulunduğu kötü koşulların kendisine arz edilmesi üzerine padişah, Cezayirli Gazi Hasan Paşa konağını satın alarak Mekteb-i Bahriye’nin derslerinin burada işlenmesi için emrini vermiştir.²⁰ Padişahın bu ziyareti esnasında Mekteb-i Bahriye öğrencilerinden biri olan Mehmed Salih Efendi’nin Sultan II. Mahmud’u bizzat görmüş olma ihtimali de vardır.

Mehmed Salih Efendi’nin mektepten mezun olduğu 1839 senesinde ilk defa Mekteb-i Bahriye’ye mahsus bir talim gemisi tahsis edilmiştir. Tersâne-i Âmire’de vazifeli olan Ahmed Kaptan’ın, teçhiz edildiği hâlde herhangi bir vazifesi bulunmayan *Feth-i Bülend* guletini²¹ alarak Heybeliada’daki Mekteb-i Bahriye’ye götürmesi emredilmiştir. Böylelikle 200’ü aşkın öğrenci bulunan mektepte, öğrencilere verilen teorik eğitimin, pratik olarak da desteklenmesi hedeflenmiş, tatil ve benzeri boş günlerde uygun miktarda öğrencinin bahsi geçen gemiye alınıp talim yapması böylelikle öğrencilerin denizcilik ilmine yalnızca teorik olarak değil pratik olarak da hâkim olmaları sağlanmak istenmiştir.²² Bu uygulama Mehmed Salih Efendi’nin mektepteki son yılına denk geldiğinden kendisinin buna tâbi olup olmadığı bilinmemektedir.

Mekteb-i Bahriye’ye tahsis edilen talim gemileri içerisinde, belgeyle tespit edilebilmiş olan en eski gemi *Feth-i Bülend* guletidir. Dolayısıyla mektep öğrencilerinin gemi ile talim usulüne geçişi de ilk kez bu gemiyle olmuş ve denizcilik tarihimiz açısından bir ilk gerçekleşmiştir. Ayrıca bu belgeden de anlaşıldığı üzere bir sene öncesinde Errehane’dan Cezayirli Hasan Paşa konağına taşınmış olan Mekteb-i Bahriye, 1839

¹⁹ Mustafa Şanal, Timur Demir, “Heybeliada Bahriye Mektebi ve Türk Eğitim Tarihindeki Yeri”, *Belleten*, C. 76, S. 275, (2012), 172,178.

²⁰ Fevzi Kurtoglu, *Deniz Mektepleri Tarihçesi*, (İstanbul: Deniz Matbaası, 1931), 6,7.

²¹ Gulet, brikten küçük iki direkli, hafif armalı, pruvası kabasorta donanımlı bir çeşit uskunadır.; Lütfi Gürçay, *Gemici Dili* (İstanbul: Deniz Basımevi, 1943), 187.

²² BOA., İ. DH, 1/18, 25 Ca 1255 (06/08/1839).

senesi itibariyle Heybeliada'ya nakil olunmuştur. Mehmed Salih Efendi bu durumda eğitimi süresince Mekteb-i Bahriye'nin üç farklı binasında da bulunmuş ve taşınma süreçlerine de bizzat tanıklık etmiştir.

2.3. Askerî Kariyeri

Mülazım Mehmed Salih Efendi, Mekteb-i Bahriye'den mezuniyetinin akabinde 1845 senesinde yüzbaşılığa ve kırk sekiz gün sonra da kolağalığına (kıdemli yüzbaşı) terfi edilmiştir.²³ Kolağalığı esnasında iki yıl boyunca *Ahter* isimindeki guletin süvariliğini yapmıştır. 7 Şubat 1847 tarihinde, vefat etmiş olan *Gül-i Sefid* korveti²⁴ süvarisi Hüseyin Kaptan'ın yerine, belgedeki ifadeye göre dirayet ve liyakati sebebiyle, Kolağası Mehmed Salih Bey'in atanmasına karar verilmiştir.²⁵ Fakat getirilen yeni bir düzenleme ile 9 Şubat 1847 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere bahriye zabitlerinin rütbelerinin harbiye zabitlerinin rütbelerindeki karşılıklarına değişiklik getirilmiştir. Bu düzenleme Kolağası Mehmed Salih Bey'in de rütbesinin değişmesine sebep olmuştur.

Şöyle ki, yeni vaziyete göre üç ambarlı süvariliği, harbiye miralaylığından üst rütbede, kapak süvariliği, miralaylık ile aynı rütbede, fırkateyn süvariliği, kaymakamlık ile aynı rütbede ve korvet süvariliği de binbaşılık ile aynı rütbede kabul edilmiştir. Bunların tümüne “Bey” şeklinde hitap edilmesi de kararlaştırılmıştır.²⁶ Düzenlemenin iki gün öncesinde korvet süvarisi tayin edilen Mehmed Salih Bey'in rütbesi de yeni düzenleme neticesinde binbaşılık rütbesine denk hâle gelmiştir. Mehmed Salih Bey, korvet süvariliği esnasında idaresindeki *Gül-i Sefid* korveti ile Tunus sahillerinde de görev yapmıştır.²⁷ Böylelikle Osmanlı Devleti'nin hâkim olduğu geniş coğrafyanın en uç noktalarını görmüş ve açık denizlerde seyir tecrübesi yaşamıştır.

²³ Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 129.

²⁴ Korvet, üç direkli harp gemilerinden olup güvertesinde 20-30 top bulunmaktadır. Korvetlerin iki direği kabasorta ve üçüncü direği sübye donanımlı olup güverteleri düzdür.; Lûtfî Gürçay, a.g.e., 263; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020), 468.

²⁵ BOA., A.} DVN.MHM, 3/62, 20 S 1263 (07/02/1847).

²⁶ BOA., A.} DVN, 22/59, 22 S 1263 (09/02/1847).

²⁷ Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 129.

Tablo 2.3.1: 1847 Tarihli Düzenleme ile Rütbe Karşılıkları

Bahriye Rütbeleri	Harbiyedeki Karşılıkları
Kapak Süvariliği	Miralaylık
Fırkateyn Süvariliği	Kaymakamlık
Korvet Süvariliği	Binbaşılık
Üç Ambarlı Süvariliği	Miralayın Üstü

2.3.1. İlk Yurtdışı Vazifesi: Mir'at-ı Zafer Fırkateyni Süvariliği ile İngiltere Seyahati

Binbaşı Mehmed Salih Bey 1848 senesinde kaymakamlık (yarbaylık) yani fırkateyn süvariliği rütbesine terfi etmiştir.²⁸ Bu dönemde idaresindeki *Mir'at-ı Zafer* fırkateyni²⁹ ile İngiltere'ye seyahat etme fırsatı bulmuştur. Bu seyahatin maksadı, Osmanlı denizcilerinin İngiltere tersanelerini ve gemilerini inceleyerek, modern denizcilik usullerini öğrenmeleri olmuştur. 5 Ağustos 1850 tarihinde Mehmed Salih Bey'in idaresindeki *Mir'at-ı Zafer* fırkateyni ve *Sürağ-ı Bahrî* briki³⁰ İstanbul'dan ayrılıp Çanakkale, Çuha³¹ ve Malta'ya uğradıktan sonra Tunus, Cezayir ve Malaga sahillerinden geçerek 19 Eylül'de Cebelitarık'a ulaşmışlardır. Burada bir süre kaldıktan sonra 9 Ekim 1850'de Cebelitarık'tan ayrılarak yola devam etmişlerdir. 2 Kasım 1850'de *HMS Queen Victoria* ile karşılaşmış ve selamlama merasimi gerçekleşmiştir. Merasimin ardından Osmanlı gemileri İngiltere'nin Portsmouth Limanı'na giriş yapmıştır.³²

Mehmed Salih Bey, bu şehirde idaresi altındaki diğer Osmanlı denizcileriyle birlikte Portsmouth Tersanesi'ni gezmiştir. Portsmouth Tersanesi'ndeki incelemelerin ardından, Mehmed Salih Bey'in idaresindeki *Mir'at-ı Zafer* fırkateyninin ikinci süvarisi Mustafa Bey yazdığı raporda Portsmouth Tersanesi'ne dair detaylı bilgilere yer vermiştir. Şehsuvaroğlu'nun bahsettiği rapora göre, bu tersanede gemi tamir etmek

²⁸ Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 129.

²⁹ Fırkateyn, üç direkli, güverte ve ambarında top taşıyan ve üç direği de kabasorta olan gemi türüdür.; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 470.

³⁰ Brik, iki direkli ve iki direği de kabasorta armalı ve tam serenli olan yelkenli gemidir. Lutfi Gürçay, a.g.e., 72.

³¹ Mora Yarımadası'nın güneyinde bulunan ve günümüzde Yunanistan sınırlarına dahil olan bir ada.

³² Büşra Arabacı, "Sailing Through Modernity: Journey Of Mirror Of Victory To Portsmouth And Connected History Of The Ottoman Naval Modernisation", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2020), Ankara, 192.

için altı adet büyük ve altı adet küçük havuz bulunmaktadır. Büyük havuzların içerisinde altı gemi yerleştirilip tamir edilebilmekte ve havuz içerisindeki su makineler vasıtasıyla çıkarılabilmektedir. Ayrıca üç ambarlı türünden büyük muharebe gemilerinin inşa edilebildiği dört adet tezgâh mevcuttur. Tersanede sekiz adet kereste mağazası ve bu mağazaların hemen yanında on iki adet kereste tezgâhı, her tezgâhta üçer testere ile makine vardır. Tersanede dört adet mühimmat deposu bulunmakla birlikte bu depolarda gemilerde ihtiyaç duyulacak mühimmatın her biri ayrı ayrı numaralandırılarak düzenli bir şekilde muhafaza edilmektedir. Ayrıca bu mühimmatın numunelerinin olduğu bir depo da mevcuttur zira ihtiyaç duyulduğu takdirde bu numuneler tüccar fabrikalarına gönderilerek malzemeler tersane dışında da üretilmektedir. Tersanede ayrıca vapur makinesi ve diğer aletleri inşa edebilmek için bir fabrika, pirinç ve demir aletler dökümlük için bir dökümhane, bir demirhane ve bir bakırhane bulunmaktadır. Tersanede beşer bin tüfek ve kılıç bulunmakla birlikte amelelere kış mevsiminde bazı günler talim yaptırılmaktadır. Tersanedeki on beş beygir kuvvetinde yandan çarklı küçük bir vapur, talim yapabilmeleri için İngiliz bahriye mektebinde makine ilmini tahsil eden mühendislerle tahsis edilmiştir.³³ Mehmed Salih Bey, emrindeki Osmanlı denizcileriyle birlikte, Portsmouth Tersanesi'nde uygulanan tüm bu usulleri ve bahsi geçen deniz harp sanayi tesislerini bizzat gözlemlene fırsatı bulmuş ve kariyerinde ilk defa başka bir devletin tersanesine girmiştir.

Mir'at-ı Zafer fırkateyni süvarisi Kaymakam Mehmed Salih Bey buradaki incelemelerinin ardından 20 Aralık 1850'de Portsmouth şehrinden ayrılarak, muhtemelen henüz İstanbul'dayken aldığı emirle İngiltere donanmasını, İngiltere'deki diğer tersaneleri, gemilerin manevra ve talim usullerini gözlemlenmek üzere Londra'ya doğru yola çıkmıştır. Fırkateynin ikinci süvarisi olan Mustafa Bey geminin idaresini almıştır. Mehmed Salih Bey, gezinin, Londra Sefareti Başkâtibi Kabuli Paşa'dan sonraki en yetkili kişisi ve karar alıcısı konumunda olmuştur. 12 Haziran 1851 tarihinde Osmanlı gemileri dönüş yoluna çıkmış, 10 Eylül 1851'de merasimle Boğaziçi'ne giren *Mir'at-ı Zafer* fırkateyni sarayın önüne gelerek geziyi böylece tamamlamıştır. İngiltere vazifesi için yola çıkarken iki geminin toplamda 470 personeli bulunmaktaydı. Fakat askerlerin bir kısmı İngiltere'de hastalanıp vefat ettikleri için

³³ Haluk Şehsuvaroğlu, "1849'da İki Harb Gemimizin İngiltereyi Ziyareti", *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1965), 301,302.

geri dönen mürettebatın sayısı 446 olmuştur. Vefat eden 34 denizciden 26'sı Haslar Hastanesi'nin mezarlığına gömülerek burada Türk denizciler için bir şehitlik oluşturulmuştur.³⁴

2.3.2. İstanbul'a Dönüşü ve Teşrifiye Kapağı Süvariliği

Mir'at-ı Zafer fırkateyni 10 Eylül 1851'de İstanbul'a varsa da gemiden daha önce ayrılmış olan Mehmed Salih Bey'in, 19 Ağustos 1851 tarihli bir belgeden zaten İstanbul'a gelmiş olduğu anlaşılmaktadır. Aynı belgede inşası tamamlanmış olan gemilerin denize indirilmesinden bahsedilmiş ve süvarisi bulunmayan gemilere süvari atanması gerektiği belirtilmiştir. Bu cihetle Londra'dan dönmüş olan Mehmed Salih Bey'in Mekteb-i Bahriye'den mezun bir zabıt olması ve Londra'da bulunduğu süreçte İngiliz donanmasının manevra ve talim usullerini öğrenme fırsatı bulmuş olmasından dolayı kendisine miralaylık (albaylık) rütbesi verilerek *Teşrifiye* kapağına³⁵ süvari olarak atanması kararlaştırılmıştır.³⁶ Fakat geminin sağlam olmadığı anlaşılarak tamire alınması uygun görülmüştür. Geminin onarım sürecinde 1849 Bahriye Nizamnamesi'nin 26. Maddesindeki hükümlere göre hareket edilmiştir. Tamire ihtiyaç duyan gemi hakkında İnşaiyye Meclisi tarafından bir rapor hazırlanarak liman reisine sunulduktan ve onay alındıktan sonra Meclis-i Bahriye'ye havale edilmiş ve buradan çıkan kararla geminin tamirata başlamıştır.³⁷ Mehmed Salih Bey'in süvariliğine atanmış olduğu *Teşrifiye* kapağı, İnşaiyye Meclisi³⁸ mazbatasına göre havuzda tamire alınmış, yapılan incelemede bahsi geçen kapak iki defa denize çıkarılmış ve geminin endazesinin eski ve uygunsuz olması sebebiyle seyir esnasında denize dayanamadığı görülmüş ve bu durumda yalnızca tamirat yapılmasının yetersiz olacağı, geminin endazesinin değiştirilmesi ve dolayısıyla yeniden inşa edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu mesele 28 Haziran 1851'de gündeme gelmiş ve gerekli adımlar atılmıştır.³⁹

³⁴ Büşra Arabacı, a.g.t., 90,192.

³⁵ Kapak, kalyon sınıfından iki ambarlı bir gemidir. Bordalarında iki sıra top vardır. Toplamda 80-110 top mevcuttur.; Lütfi Gürçay, a.g.e., 224; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 472.

³⁶ BOA., İ. DH, 239/14471, 21 L 1267 (19/08/1851).

³⁷ *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, çev. Sabahattin Öksüz, haz. Coşkun Güngen, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1996), 10.

³⁸ İnşaiyye Meclisi, mirliya rütbesinde bir reis, Tersâne Baş-mimarı, iki miralay, kaymakam rütbesinde Tâmirat Baş-mimarı ile Kalafatçı-başından oluşmaktaydı.; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2001), 205.

³⁹ BOA., İ. DH, 236/14220, 28 Ş 1267 (28/06/1851).

Mehmed Salih Bey'in süvarilik görevi süresince bu tamir durumundan dolayı *Teşrifîye* kapağı aktif bir görev alamamıştır.

2.3.3. Meclis-i Bahriye Azalığı

Miralay Mehmed Salih Bey, 1851 senesinin son altı ayında ve 1852 senesi içerisinde Osmanlı bahriyesinin karar alma mercii olan Meclis-i Bahriye'de azalık vazifesinde bulunmuştur. Bu dönemde meclisin başında reis olarak Ferik Ragıp Paşa bulunurken, Ferik Cemaleddin Paşa, Fabrikalar Nâzırı Ferik Salih Paşa, Miralay Süleyman Bey, Miralay Osman Bey, Miralay İslam Bey, Miralay Yusuf Bey, Miralay Mehmed Salih Bey, Miralay Ömer Bey, Kaymakam Emin Bey ve Ömer Efendi aza olarak mecliste yer almışlardır. Ayrıca iki kâtip de meclis kadrosunda görev yapmıştır.⁴⁰ Mehmed Salih Bey'in de mecliste aza olarak yer aldığı 1852 senesinde bahriyede eğitimi düzenlemek üzere bazı müzakereler gerçekleştirilmiştir. Mekteb-i Bahriye'ye alınacak öğrencilerin ilk etapta hazırlık sınıfından geçirilmesi fikri meclisin gündemine gelmiştir. Müzakereler neticesinde Mekteb-i Harbiye'de olduğu gibi Mekteb-i Bahriye için de dört sınıflı bir idadi kurulmasına, idadi kısmını başarıyla tamamlayan öğrencilerin Mekteb-i Bahriye sınıflarına kabul edilmesine karar verilmiştir.⁴¹

Mehmed Salih Bey'in azalık vazifesinde bulunduğu Meclis-i Bahriye ilk olarak 25 Ocak 1840 tarihinde kurulmuş fakat kurumun faaliyetleri yeterli düzeyde görülmeyince bir sene sonra kapatılmıştır. 8 Eylül 1845 tarihinde ise Meclis-i Bahriye daimî olarak açılmıştır.⁴² Meclis-i Bahriye, bahriyeye dair satın alım ve gemi inşaa faaliyetlerini yürütmüş, Mekteb-i Bahriye'nin müfredat ve kadrosunu düzenlemiş, Tersâne-i Âmire'nin tüm esnaf ve personeliyle muntazam bir şekilde faal vaziyette bulunmasını sağlamış ve bahriyeye dair akla gelebilecek hemen her konuda meclisin fikrine danışılmıştır.⁴³

Meclis-i Bahriye azalığı Mehmed Salih Bey'in bahriyenin üst düzey idarî kadrosunda aldığı ilk vazife olarak göze çarpmaktadır. Önceleri *Ahter* guleti, *Gül-i Sefîd* korveti, *Mir'at-ı Zafer* fırkateyni ve *Teşrifîye* kapağı gibi gemilerde süvarilik görevleriyle

⁴⁰ Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1268/1852, 45.

⁴¹ Safvet, *Bahriyemiz Tarihinden Filasalar*, (İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1329), 61.; Dilara Dal, "The Modernization of the Ottoman Navy During the Reign of Sultan Abdülaziz (1861-1876)", (Doctoral Thesis, Birmingham: The University of Birmingham, 2015), 151.; Bahri S. Noyan, "Bahriye Mektebine Dair", *Hayat Tarih Mecmuası*, S. 9, İstanbul, (1970): 86.

⁴² Ali İhsan Gencer, "Bahriye", *DİA*, C. 4, (İstanbul: TDV, 1991), 508.

⁴³ Ali İhsan Gencer, "Bahriye Meclisi'nin Kuruluşu ve Önemi", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S. 31, (1984): 153.

sahada askerî deneyim kazanan Mehmed Salih Bey meclis azalığı görevi esnasında da bahriyenin idarî kısmında ve karar alma merciinde tecrübe edinme fırsatı bulmuştur.

2.3.4. Selanik Kereste Memuriyeti

Miralay Mehmed Salih Bey Meclis-i Bahriye azası iken kereste memuriyeti vazifesinde de bulunmuştur. Tersâne-i Âmire için muhtelif yerlerden kerestelerin kesilip toplanmasını ve bu kerestelerin İstanbul'a naklini sağlamak üzere Tersâne-i Âmire'den düzenli olarak memurlar atanmaktaydı. Fakat daha önce kereste hususu için kurulmuş olan bir komisyonda bu kereste memurlarının asker zabitlerinden seçilmesi gerektiği kabul edildiğinden ülkenin her tarafındaki kereste memurları teker teker görevlerinden alınarak yerlerine zabitlerin vazifelendirilmesi için çalışmalara başlanmıştır. Bu uygulamanın ilk örneği olarak da 10 Kasım 1851 tarihinde Meclis-i Bahriye Azası Miralay Mehmed Salih Bey gemi inşa tekniği hususundaki bilgi ve kabiliyeti sebebiyle Selanik kereste memuriyetine atanmıştır. Önceki kereste memurunun 800 kuruşluk maaşı da hazineye devredilmiştir.⁴⁴ Bu bilgidен yola çıkılarak Mehmed Salih Bey'in de eski memur gibi 800 kuruş tutarında bir maaş aldığı anlaşılmaktadır.

Yeni düzenlemeyle birlikte kereste memurlarının vazifeleri de netleştirilmiştir. Yukarıda bahsi geçtiği üzere kerestelerin kesilip toplanmasının yanı sıra, kereste kesim ve nakliye ücretlerinin, kesim işinde çalışan ahaliye eksiksiz olarak verilmesi, Tersâne-i Âmire için yararlı olacak kerestelerin bulunduğu sahaların tespit edilip gerekli işlemlerin yapılması ve Tersâne-i Âmire için ayrılmış olan kerestelerden başka kimsenin bir dal bile kesmesine müsaade edilmemesi gibi görev tanımları ortaya çıkmıştır. Ayrıca aynı düzenlemeyle birlikte kereste naklinin gerçekleştiği limanlarda, güvenliği sağlayıp hırsızlığı önlemek adına birer nefer bulundurulması kararlaştırılmıştır.⁴⁵

Bu dönemde Osmanlı donanmasının harp filosunun tamamı ahşap gemilerden oluştuğu için gemi inşası ve tamirinin etkin bir şekilde sağlanabilmesi adına Tersâne-i Âmire'ye düzenli ve sürekli kereste girişi hayati önemdeydi. Yapılan yeni düzenleme ile Meclis-i Bahriye Azası Miralay Mehmed Salih Bey'in kereste memuriyetine atanması ve atama yapılırken özellikle gemi inşası hususundaki bilgi ve kabiliyetinin

⁴⁴ BOA., İ. DH, 243/14774, 15 M 1268 (10/11/1851).

⁴⁵ BOA., İ. DH, 243/14774, 24 M 1268 (19/11/1851).

altının çizilmesi de bu husustaki hassasiyeti gözler önüne sermektedir. Ayrıca 1 Aralık 1851 tarihinde bir başka Meclis-i Bahriye azası olan Miralay Ömer Bey'in Gemlik kereste memuriyetine getirilmesi de meclisin bu dönemde kereste meselesine ciddi şekilde eğildiğini gösterir nitelikteki bir diğer icraat olmuştur.⁴⁶

2.3.5. Kırım Harbi'nde Mahmudiye Kalyonu Süvariliği

Miralay Mehmed Salih Bey'in Kırım Harbi'ndeki vazifelerine değinmeden önce, harp öncesi ve esnasında Osmanlı donanmasının vaziyetine dair bazı önemli bilgilere yer verilecektir. 18 Nisan 1851 tarihinde Adolphus Slade tarafından yazılan raporda Osmanlı donanmasının Kırım Harbi öncesindeki vaziyeti ortaya çıkmaktadır. Bu rapora göre donanmada iki adet üç ambarlı, üç adet iki ambarlı, iki adet vapur, 18 adet fırkateyn (biri pervaneli, dördü birinci sınıf buharlı, biri ikinci sınıf buharlı, biri Sinop Tersanesi'nde inşa hâlinde, biri tamirde ve biri İngiltere'de), 10 adet korvet (ikisi inşa hâlinde, dördü buharlı), 14 adet brik, altı adet uskuna⁴⁷, yedi adet kotra⁴⁸, dört adet mistika⁴⁹ ve iki adet buharlı muharebe gemisi mevcuttur. Toplamda 68 gemiden oluşan donanmadaki personel sayısı ise 10.100 gemici, 1.000 denizci, 2.200 tersanede müstahdem teknisyen, 500 halat personeli ve Karadeniz'in muhtelif yerlerindeki 1000'den fazla askerle birlikte 14.800 civarındadır.⁵⁰

Mahmud Şevket Paşa'nın eserinde aktarılan bilgilere göre ise Kırım Harbi esnasında Osmanlı donanmasında 12 adet üç ambarlı, altı adet kapak, 11 adet fırkateyn, sekiz adet korvet, 13 adet brik, beş adet uskuna, beş adet mistika, beş adet kotra, küçük ve büyük 22 adet vapur bulunmaktadır. Toplamda 87 parçaya tekabül eden bu deniz kuvveti 20.000 bahriye personelini bünyesinde barındırmaktadır. Ayrıca stratejik öneme sahip olan Tuna Nehri'nin müdafaası için de Rusçuk ve Vidin tersanelerinde 60 adet duba⁵¹ inşa edilmiştir.⁵² Tuna filosu da hesaba dâhil edildiğinde, eserde verilen

⁴⁶ BOA., A.} AMD, 33/87, 6 S 1268 (01/12/1851).

⁴⁷ Uskuna, pruva direği kabasorta ve grandisi sübye donanım olan iki direkli yelkenli gemidir.; Lütfi Gürçay, a.g.e., 396; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 467.

⁴⁸ Kotra, çoğunlukla tek direkli, randası olan ince gövdeli ve yelkenli gemidir. (TDK)

⁴⁹ Mistika, teknesi ve arması uskuna tarzında yapılmış olan fakat direkleri uskunanın grandisi gibi hep sübye olarak donatılmış, lumbarsız, yelkenli gemidir. Mistikanın boyutu uskunadan daha küçüktür.; Lütfi Gürçay, a.g.e., 294.

⁵⁰ Besim Özcan, "Rus Donanmasının Sinop Baskını (30 Kasım 1853)", (Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1990), Erzurum, 66.

⁵¹ Duba, nakliyat vazifelerinde kullanılan, düz veya döşekli, ahşaptan veya sacdan yapılan gemidir. Dubalar kullanıldıkları vazifelere göre isim almışlardır. Su dubası, top dubası, cephanedubası, köprü dubası, çamurdubası ve tarakdubası gibi türler mevcuttur.; Lütfi Gürçay, a.g.e., 137.

⁵² Mahmud Şevket Paşa, *"Osmanlı Teşkilât ve Kıyafet-i Askeriyesi"*, C. 2, haz. Murat Babuçoğlu, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2010), 35.

bilgiler ışığında Osmanlı Devleti Kırım Harbi'ne toplamda 147 parça gemi ile dâhil olmuştur. Fakat Mahmud Şevket Paşa'nın donanmadaki gemi sayısını hesaplarken Mısır gemilerini ayrı olarak görmeyip onları da Osmanlı donanması içerisinde saymış olma ihtimali yüksektir. Zira özellikle üç ambarlı kalyon sayılarında iki sene öncesindeki sayı ile Kırım Harbi esnasındaki sayı arasında ciddi bir fark mevcuttur.

Tablo 2.3.2: Mahmud Şevket Paşa'nın Eserinde Aktarılan Sayılara Göre Kırım Harbi Esnasında Osmanlı Donanmasının Mevcudu

Gemi Türü	Gemi Sayısı
Üç Ambarlı	12
Kapak	6
Fırkateyn	11
Korvet	8
Brik	13
Uskuna	5
Mistika	5
Kotra	5
Vapur	22
Tuna'daki Dubalar	60
TOPLAM	147

Miralay Mehmed Salih Bey, kariyerinin başından itibaren gulet, korvet, fırkateyn ve kapak türünden gemilerin hepsinde süvarilik vazifeleri yaptıktan sonra, 9 Mayıs 1853 tarihinde, Kırım Harbi'nin hemen öncesinde Osmanlı donanmasının en büyük gemisi olan üç ambarlı *Mahmudiye* kalyonunun süvariliğine tayin edilmiştir.⁵³ Mehmed Salih Bey yukarıda sayısı verilen Osmanlı donanmasının devasa sancak gemisine süvari tayin edilmiş olduğundan harp esnasında çok ciddi bir sorumluluk omuzlarına yüklenmiştir. Harbin ilk safhalarında filo taksimatına göre Mehmed Salih Bey'in

⁵³ BOA., A.} MKT.MHM. 55/62, 30 B 1269 (09/05/1853); Ahmed Lûtfi Efendi, a.g.e., 129. *Mahmudiye* kalyonu süvarisi olan Reşid Bey'in vefat eden Tuna Bahriye Kumandanı Riyâle-i Hümayun Ahmed Bey'in yerine atanmasıyla birlikte Mehmed Salih Bey'in bu göreve tayin edilmesinin önü açılmıştır.

idaresindeki üç ambarlı *Mahmudiye* kalyonu (EK:14) bizzat Kapudan-ı Deryâ Mahmud Paşa'nın komutasındaki kalyon filosunun içerisinde İstanbul Boğazi'nda beklemede kalmıştır.⁵⁴

Patrona Osman Paşa kumandasındaki Osmanlı filosunun, 30 Kasım 1853 tarihinde Sinop'ta Amiral Nahimov kumandasındaki Rus filosu tarafından baskına uğratılması neticesinde filoda bulunan 12 adet gemiden 11 adedi batmış ve yalnızca *Taif* vapuru sürati sayesinde bu baskından kurtulabilmiştir.⁵⁵ Taif vapuru 4 Aralık günü İstanbul'a gelerek baskının haberini getirmiştir.⁵⁶ Miralay Mehmed Salih Bey'in binbaşı iken yaklaşık bir yıl süvariliğini yapmış olduğu *Gül-i Sefid* korveti de bu baskın esnasında Rus donanmasının *Paris* isimli kalyonunun yoğun ateşiyle batmıştır.⁵⁷ Kaderin bir cilvesi olarak Sinop Baskını esnasında korvetin süvariliğini yine Salih Bey isminde bir zabitan yaptığı görülmektedir.⁵⁸

Sinop Baskını'nın önemli yankılarından biri de İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı Devleti safında savaşa girmesi olmuştur. Baskının ardından İngiltere ve Fransa'da basın savaş lehinde yazılar yazmaya başlamış, Boğazlar'ın ve dolayısıyla Osmanlı başkentinin tehlike altında olduğu anlaşılmış ve Rus Çarlığı'na ultimatö verilerle Eflak-Boğdan'ı boşaltması talep edilmiş, aksi takdirde bunun savaş sebebi olacağı belirtilmiştir. Rus tarafının talepleri reddedip ileri harekât planlamaya başlaması üzerine İngiltere ve Fransa 12 Mart 1854'te Osmanlı Devleti'nin safında Rus Çarlığı'na karşı savaş ilanında bulunmuştur.⁵⁹ İngiltere ve Fransa devletlerinin Rus Çarlığı'na harp ilanının ardından 16 Mart 1854'te İngiliz ve Fransız filolarıyla birlikte Patrona Ahmed Paşa kumandasında Karadeniz'e çıkan Osmanlı filosu bir adet üç ambarlı, iki adet kapak, iki adet fırkateyn, iki adet korvet ve beş adet vapurdan oluşmakla birlikte filo kumandanı olan Patrona Ahmed Paşa, Miralay Mehmed Salih Bey'in süvariliğini yaptığı üç ambarlı *Mahmudiye* kalyonunun içerisinde bulunmaktaydı.⁶⁰ 2 Ekim 1854'te Bâb-ı Âlî'den donanma kumandanı Kayserili

⁵⁴ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C. 2, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1970), 386.

⁵⁵ Mozgfesky, *Rus Karadeniz Filosu Tarihi*, çev. Fevzi Kurtoglu, (İstanbul: Deniz Matbaası, 1935), 42.

⁵⁶ Besim Özcan, "Bir Baskının Anatomisi: Sinop Faci'ası", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, C. 1, S. 2, (2007): 14.

⁵⁷ Gökhan Atmaca, Doğan Tanrıverdi, *Türklerin Tarihinde 30 Büyük Deniz Savaşı*, (İstanbul: Denizler Kitabevi, 2016), 358.

⁵⁸ Süleyman Nutki, *Muharebat-ı Bahriye-i Osmaniye*, (İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1307), 128.

⁵⁹ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi-Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri 1789-1856*, C. 5, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2017), 236,237

⁶⁰ Süleyman Nutki, a.g.e., 131.

Ahmed Paşa'ya gönderilen emirde *Mahmudiye* kalyonunun İngiliz ve Fransız kalyonlarıyla beraber Sivastopol'ün bombardımanına katılacağı belirtilmiştir.⁶¹

Bombardıman öncesinde Osmanlı, Mısır, İngiliz ve Fransız donanmaları arasında kura çekilerek harekâtı başlatacak taraf seçilmek istenmiştir. Kura neticesinde Osmanlı donanması ilk ateşi açma hakkını elde etmiştir. Miralay Mehmed Salih Bey, idaresindeki *Mahmudiye* kalyonuyla kuvvetli tahkimata sahip olan Sivastopol'ü top atışlarıyla önemli ölçüde tahribata uğratmış ve muhasaranın zafere ulaşmasında önemli pay sahibi olmuştur.⁶² Muharebe esnasında *Mahmudiye* kalyonunun kumandan kamarası hizasından geçen bir Rus güllesinin perdeleri söküp alması üzerine, bundan ürken gemi kâtibi Muhiddin Efendi'nin telaşla köprü üstüne koşup süvari Miralay Mehmed Salih Bey'e durumu rapor ettiğinde muharebeye odaklanmış olan Mehmed Salih Bey'in "Haydi Def Ol!" diyerek kâtibi azarladığı nakledilmektedir.⁶³ Mehmed Salih Bey muharebedeki başarılarıyla Mekteb-i Bahriye'de edinmiş olduğu "Ateş" lakabının ne kadar yerinde olduğunu ispat etmiştir.⁶⁴ *Mahmudiye* kalyonunun Kırım Harbi esnasındaki başarıları halk arasında efsaneleştirilerek gemi "Gazi" ve "Veli" gibi sıfatlara layık görülmüştür. Osmanlı donanması Sinop'ta darbe almış olsa da Sivastopol'da müttefik donanmalardan geri kalmayarak, savaşın kazanılmasına büyük katkı sağlamıştır. Bombardıman öncesinde *Mahmudiye* kalyonunu ziyaret eden bir İngiliz amirali, geminin süvarisi Mehmed Salih Bey'i küçümseyen bazı hareketlerde bulunmuş fakat bombardıman sona erdiğinde, gösterdiği başarılarından dolayı bizzat gelip Mehmed Salih Bey'in elini sıkarak onu tebrik etmiştir. Bu hareketin ardından Mehmed Salih Bey meşhur Avrupalı amirallerin takdirini kazanmıştır.⁶⁵ Bu konun detaylarına ilerleyen kısımlarda değinilecektir.

⁶¹ Hacer Bulgurcuoğlu, *Türk Deniz Harp Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar-Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 2006), 89

⁶² Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 129.

⁶³ *Akşam Gazetesi*, Haluk Şehsuvaroğlu, "Mahmudiye Kalyonu", S. 10688, 17 Temmuz 1948, 5

⁶⁴ Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 129.

⁶⁵ *Donanma Mecmuası*, S.15, 13 Mayıs 1911, 1382,1383.

2.3.6. Riyâle-i Hümâyûn Tayin Edilmesi

Mahmudiye kalyonu süvarisi Mehmed Salih Bey, Sivastopol’de gösterdiği başarıların ardından henüz harp sürmekteyken 24 Ocak 1855 tarihinde Tersâne-i Âmire’de riyâle-i hümâyûnluk⁶⁶ vazifesine getirilmiştir.⁶⁷

Sivastopol’de müttefik donanmalarla birlikte bombardımana iştirak eden Osmanlı filosuna mensup gemiler, Meclis-i Bahriye mazbatasında detaylı bir şekilde izah edilmiştir. Bu mazbataya göre, 30 Ocak 1855 tarihi itibarıyla *Mahmudiye* kalyonu⁶⁸, *Teşrifîye* kalyonu⁶⁹, *Saik-i Şadi* vapuru, *Taif* vapuru, *Muhbir-i Sürur* vapuru⁷⁰, *Mecidiye* vapuru, *Şehper* vapuru ve *Peyk-i Ticaret* vapuru bu filonun içerisinde yer almıştır. *Saik-i Şadi* vapuru, Riyâle-i Hümâyûn Mehmed Bey’in süvariliğini yapmakta olduğu *Mahmudiye* kalyonunun bordasına bağlanmıştır. *Taif* vapuru ise *Teşrifîye* kalyonunun bordasına bağlanmıştır. Bu iki vapur bombardımana doğrudan ateş gücü sağlayarak katılmamıştır. Buhar makinelerinin yardımıyla, yüksek ateş gücüne sahip iki kalyonun bombardıman esnasında uygun atış pozisyonuna çekilmesi noktasında hizmet vermişlerdir. *Mahmudiye* kalyonunun Riyâle-i Hümâyûn Mehmed Salih Bey’in ardından gelen ikinci süvarileri, Kaymakam Mehmed ve Osman Beyler iken, kalyona bağlı vaziyette bulunan *Saik-i Şadi* vapurunun birinci süvarisi Miralay İsmail Bey ve ikinci süvarisi de Binbaşı Osman Bey olmuştur.⁷¹

14 Şubat 1855 tarihinde Sivastopol bombardımanında bulunmuş olan gemilerin süvarilerinin ödüllendirilmesi hususu gündeme gelmiştir. Fransa başkumandanı olan Nandober(?) muharebede bulunmuş olan ümera ve zabitanın isimlerini filo kumandanı Patrona Ahmed Paşa’ya resmi evrak ile sormuştur. Akabinde Fransa başkumandanı ile Ahmed Paşa arasında geçen bir konuşmada, Fransızların, muharebede faydaları

⁶⁶ Riyâle-i hümâyûn’un mesuliyetlerinin bazıları 1849 Bahriye Nizamnamesi’nde belirtilmiştir. Nizamnamenin 28. maddesine göre, donanma Beşiktaş önlerinde demirlediğinde veya arması üzerinde olarak Tersâne-i Âmire’de bulunduğu zaman kalafat ve boya yapılması gibi işlerde riyâle-i hümâyûn olan zata müracaat olunmalıdır. Ayrıca riyâle-i hümâyûn haftada bir defa gemileri dolaşır kalafat veya boya yapılacak yerleri kontrol edip eksik gördüğü yerleri tamamlamakla mesuldür. Riyâle, tersanedeki gemilerin bakımlı ve her an harbe hazır şekilde tutulmasından da sorumlu olmuştur.; *Bahriye Nizamnamesi* (1849), 10.

⁶⁷ BOA., İ. DH, 315/20245, lef 3, 5 Ca 1271 (24/01/1855); BOA., A.} AMD, 53/75, 9 Ca 1271 (28/01/1855).

⁶⁸ Belgede “kalyon” şeklinde genel bir ifade kullanılsa da gemi aslında kalyonun alt türlerinden biri olan “üç ambarlı” cinsindendir.

⁶⁹ Belgede “kalyon” şeklinde genel bir ifade kullanılsa da gemi aslında kalyonun alt türlerinden biri olan “kapak” cinsindendir.

⁷⁰ Esasında geminin türü fırkateyn olmakla birlikte buhar makinesi monte edilmiş olduğundan belgede geminin türü “vapuru” şeklinde ifade edilmiştir.

⁷¹ BOA., Deniz Tarihi Arşivi, MB.d, 35/176, 11 Ca 1271 (30/01/1855).

görülen altı, yedi adet Osmanlı zabitanı ve ümerasına nişan vermek niyetinde olduğu anlaşılmıştır. Nişan hususunda, Sivastopol’de bulunup bombardımana ateş gücüyle doğrudan iştirak etmiş olan gemilerin süvarilerine öncelik tanınması gerektiği ifade edilmiştir. Bu cihetle *Mahmudiye* kalyonu süvarisi Riyâle-i Hümâyun Mehmed Salih Bey’e, muharebede bombardımana iştirak eden Osmanlı gemileri ve bu gemilerin süvarilerinin isimleri sorularak kendisinden bu hususta bir defter hazırlaması talep edilmiştir. Hazırlanan deftere göre *Mahmudiye* kalyonu, *Teşrifîye* kalyonu ve *Muhbir-i Sürur* vapuru muharebede tahkimata gülle atışında bulunmuş, diğer üç adet vapur ise gülle atışı yapmasa da muhtelif harp hizmetlerinde yer almışlardır. Filonun birinci ve ikinci süvarileri toplamda on altı kişiden ibaret olmuştur. Fakat isimleri özellikle belirtilen gemilerin süvarileri düşman mevzilerine atışta bulunmak suretiyle doğrudan muharebede yer aldıkları için bunların ödüllendirilmesi daha uygun görülmüştür. Patrona Ahmed Paşa ve Müşavir Paşa (Adolphus Slade) da muharebede yer almalarına rağmen bu defterdeki isimlerin arasına dâhil edilmemişlerdir.⁷² Miralay Mehmed Salih Bey Sivastopol bombardımanı esnasında gösterdiği başarıdan dolayı Fransa Devleti haricinde İngiltere ve Sardunya devletlerinden de nişan almıştır.⁷³

Tablo 2.3.3: Sivastopol’de Bulunan Osmanlı Filosu ve Gemilerin Süvarileri⁷⁴

Gemi İsimleri	Birinci Süvari	İkinci Süvari
Mahmudiye Kalyonu	Riyâle-i Hümâyun Mehmed Salih Bey	Kaymakam Mehmed Bey ve Osman Bey
Teşrifîye Kalyonu	Miralay İsmail Bey	Binbaşı Selim Bey
Muhbir-i Sürur Fırkateyni	Miralay İzzet Bey	Binbaşı Osman Bey
Saik-i Şadi Vapuru	Miralay İsmail Bey	Binbaşı Osman Bey
Mecidiye Vapuru	Kandiyeli Miralay İsmail Bey	Binbaşı İsmail Hoca Bey
Taif Vapuru	Miralay Hasan Bey	Binbaşı Hüseyin Bey
Şehper Vapuru	Binbaşı Edhem Bey	Birinci Yüzbaşı Musa Kaptan
Peyk-i Ticaret Vapuru	Kasımpaşalı Kolağası Besim Kaptan	(?)

⁷² BOA., DTA. MB.d, 35/176, 26 Ca 1271 (14/02/1855)

⁷³ Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 131.

⁷⁴ BOA, DTA. MB.d, 35/176, 11 Ca 1271 (30/01/1855).

2.3.7. Mirlivalık Rütbesi Tevcihi

Sivastopol harekâtı tamamlandıktan sonra 26 Kasım 1855 tarihinde Riyâle-i Hümâyûn Mehmed Salih Bey, belgede geçen ifadelerle göre, denizcilik ilmine vâkıf olması ve Sivastopol’de gerçekleşen muharebede büyük gayret, vatanseverlik ve başarı göstermiş olduğundan dolayı ödüllendirilmeye layık görülmüştür. Sinop’ta vazifeli olan Bahriye Mirlivası Hasan Paşa vefat ettiği için ondan boş kalan mirlivalık rütbesinin Riyâle-i Hümâyûn Mehmed Salih Bey’e tevcih buyrulması kararlaştırılarak bundan böyle kendisine “riyâle paşa” şeklinde hitap edilmesi emir buyrulmuştur. Terfi öncesinde 5.000 kuruş olan maaşının da 2.500 kuruş zamlı 7.500 kuruşa yükseltilmesi uygun görülmüştür.⁷⁵ Mehmed Salih Bey aldığı bu terfiden itibaren artık “paşa” unvanıyla anılmaya başlanmıştır. Mehmed Salih Bey henüz riyâle-i hümâyûn iken gösterdiği üstün başarılar sebebiyle mirlivalık rütbesine layık görüldüğü için “paşa” unvanı almış ve belgelerde “riyâle paşa” olarak anılmıştır.

Mehmed Salih Bey’in Sivastopol’de gösterdiği başarı kariyerindeki en büyük saha başarısı olmuştur. Yalnızca kendisi için değil yakın dönem Osmanlı deniz harp tarihinin de kuşkusuz en büyük zaferi Sivastopol bombardımanı olmuştur. Mehmed Salih Bey’in 1853 senesinden 1855 senesine kadar sürdürmüş olduğu *Mahmudiye* kalyonu süvariliği, kariyerindeki son süvarilik vazifesi olarak kayıtlara geçmiştir. Ayrıca bu son süvarilik vazifesi, kendisini hem Osmanlı Devleti nezdinde hem de diğer müttefik devletler nezdinde ispat ettiği, kariyerinde sıçrama noktasına geldiği bir süreci teşkil etmektedir.⁷⁶ Öyle ki yukarıda bahsi geçtiği üzere Miralay Mehmed Salih Bey olarak girdiği Kırım Harbi sona erdiğinde henüz 35 yaşında olmasına rağmen Riyâle-i Hümâyûn Mehmed Salih Paşa olarak karşımıza çıkmıştır ki bu da kariyerinde ortaya koyduğu başarıyı açıkça göstermektedir.

Kırım Harbi’nin sonunda, özellikle Tuna bölgesinde oluşacak yeni sınırların belirlenmesi ve nehirdeki faaliyetlere dair bir statü oluşturulması için hummalı bir çalışma başlamıştır. Bu kapsamda, Riyâle-i Hümâyûn Mehmed Salih Paşa, 11 Ocak 1856 tarihinde Tuna Nehri’nin Karadeniz’e çıkış noktalarından biri olan Sünne Boğazı’nda inşa edilecek fener ve buradan alınacak vergiler hususunda memurlar ile

⁷⁵ BOA, İ. DH, 334/21831, 16 Ra 1272 (26/11/1855); BOA, A.} MKT.MHM, 80/63, 26 Ra 1272 (06/12/1855).

⁷⁶ Yayın Heyeti, “Ateş Mehmet Salih Paşa”, *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C. 2, İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, 1999), 187.

müzakerede bulunup neticeyi İstanbul'a bildirmekle görevlendirilmiştir.⁷⁷ Başlatılan görüşmelerin devamında, Düvel-i Muazzama tarafından Tuna Nehri için yeni bir nizam oluşturulmuştur. 18 Mart 1856'da Tuna Avrupa Komisyonu ve Sahil Komisyonu isminde iki farklı komisyonun kurulmasıyla Tuna Nehri'ndeki gemi işletimi, fenerler, vergi tahsili ve nehrin temizliği gibi konularda bu komisyonun taraf ülkeleri Tuna Nehri üzerinde söz sahibi olarak bu nehirdeki Osmanlı Devleti tekeline sona erdirmişlerdir.⁷⁸ Bu tarihten itibaren Tuna Nehri, Osmanlı Devleti için bir iç su olmaktan çıkmıştır. Rumeli toprakları ve hatta başkent İstanbul için çok önemli bir savunma hattı olan Tuna'da artık çok sayıda devlet varlık göstermeye başlamıştır.

2.3.8. İkinci Yurtdışı Vazifesi: Amerika Birleşik Devletleri'nde Kalyon İnşası Teşebbüsü

Kırım Harbi esnasında muharebe filosunun ana güç unsuru olan kalyonların buhar makinesine sahip olmasının önemi anlaşılmıştır. Sivastopol'deki Osmanlı filosunda bulunan kalyonlarda bu makinelerin olmayışı, bombardıman esnasında buharlı vapurların, kalyonları çekerek uygun atış pozisyonuna getirmesini gerektirmiştir. Osmanlı Devleti'nin donanmadaki bu eksikliği gidermek üzere 27 Ekim 1857 tarihinden itibaren Amerika'da bir adet uskurlu üç ambarlı kalyon inşa ettirilmesi hususunda harekete geçtiği kapudan paşaya gönderilen bir yazıdan anlaşılmaktadır.⁷⁹

19 Kasım 1857'de Riyâle-i Hümâyün Mehmed Salih Paşa'ya verilen talimata göre Amerika'da inşası düşünülen üç ambarlı kalyonun 245 kadem uzunluğunda olması, gemiye 800-1000 beygir gücüne sahip bir makine monte edilmesi ve geminin uskurlu olarak inşa edilmesi istenmektedir. Bu vazifede Mehmed Salih Paşa'nın emrine mimar Süleyman Efendi, yaver Hasan Efendi ve Mülazım Sadık Efendi'nin verilmesi kararlaştırılmıştır. Kontrat işleri halledilip geminin inşası başladıktan sonra Mehmed Salih Paşa'nın, Tersâne-i Âmire'de istihdam edilmek üzere Amerika'dan bir mimar ve bir de mimar yardımcısını üç senelik kontrat yaparak İstanbul'a getirmesi talep edilmiştir.⁸⁰ Paşanın bu görev için seçilmiş olması tesadüfi bir durum değildir. Zira Kırım Harbi öncesinde de gemi inşa tekniği hususundaki bilgi ve kabiliyetinden dolayı

⁷⁷ BOA., HR. MKT, 154/75, 3 Ca 1272 (11/01/1856).

⁷⁸ İlhan Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, (Ankara: Altınpost Yayıncılık, 2014), 186,187.

⁷⁹ BOA., A.} MKT.NZD, 239/96, 3 Ra 1274 (22/10/1857).

⁸⁰ Nurcan Bal, *XIX. Yüzyıl Buharlı Gemiler Dönemi Osmanlı Bahriyesi* (İstanbul: Kopernik Kitap, 2018), 170,171.

Selanik kereste memuriyetinde bulunmuş ve kaymakam (yarbay) rütbesindeyken İngiltere'ye gittiğinde, donanma manevralarını ve tersaneleri inceleyerek denizcilik bilgisini ve İngilizce düzeyini geliştirerek yurtdışı tecrübesi edinmiştir. Mehmed Salih Paşa Amerika'da üç ambarlı kalyon inşası vazifesine bu nitelikleri sayesinde seçilmiştir.

Kapudan-ı Deryâ Mehmed Ali Paşa'nın⁸¹ 2 Aralık 1857 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri Bahriye Vekili Isaac Toucey'e gönderdiği mektupta, Osmanlı sultanının Amerika'da bir adet üç ambarlı muharebe gemisi inşa ettirmek istediği ve Osmanlı donanmasından Mehmed Salih Paşa'nın gemi inşasına nezâret etmek üzere Sultan Abdülmecid tarafından yetkilendirileceği belirtilmiştir. Paşanın yanında Tersâne-i Âmire'den bir mimarın da gönderileceği ve Amerika Birleşik Devletleri hükûmetinin doğru tavsiye ve yönlendirmelerle paşayı destekleyeceğinin umulduğu ifade edilmiştir. Paşanın yetkileri, gemi inşası hususunda Amerika hükûmeti tarafından en uygun mimarların atanmasını sağlamak, gemi inşası için adil hükümler içeren bir kontrat hazırlamak, gemi inşasında kullanılacak materyallere karar vermek ve gemi inşaatında çalışacak işçileri belirlemek gibi konuları kapsamıştır. İnşa faaliyeti için gerekli olacak kereste Osmanlı Devleti tarafından sağlanamadığı için Amerika Birleşik Devletleri Bahriye Vekâleti'nin kendi depolarından, daha sonra yerine konulmak üzere, kereste talebinde bulunulmuştur. Ayrıca geminin Amerika Devleti'nin kendi tersanelerinden birinde inşa edilmesinin daha uygun olacağı ve gemi inşasında Amerika Birleşik Devletleri donanmasının kendi gemilerinin inşaatında hangi usuller takip ediliyorsa Osmanlı Devleti için inşa edilecek gemi için de aynı usullerin uygulanmasına ilişkin esaslar belirlenmiştir.⁸²

Amerikan tezgâhlarında bir adet uskurlu üç ambarlı kalyonun inşası padişah tarafından da onaylandıktan sonra, bu inşa faaliyetine nezâret etmek üzere 9 Aralık 1857 tarihinde Riyâle-i Hümayun Mehmed Paşa resmen tayin olunmuştur. Paşa ve yukarıda isimleri zikredilmiş olan beraberindeki heyetin Amerika Birleşik Devletleri'ne giderken yol üzerinde Londra'ya uğraması ve heyet Londra'ya ulaştığında gerekli muamele ve

⁸¹ Mehmed Ali Paşa hakkında detaylı bilgi için bkz.: Serap Sunay, *Hemşinli Mehmed Ali Paşa*, (İstanbul: Timaş Akademi Yayınları, 2023).

⁸² BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 38, 02/12/1857.

karşılamanın yapılarak kolaylık sağlanması Hariciye Nezâreti tarafından Londra Sefareti'ne emredilmiştir.⁸³

Mehmed Salih Paşa'nın görevi esasında Osmanlı Devleti'nin Amerika Birleşik Devletleri ile denizcilik sahasındaki münasebetlerinin ilk halkası değildir. Zira önceleri Sultan II. Mahmud devrinde de Osmanlı Devleti, 1827 Navarin Baskını sonrasında Avrupa ile bozulan ilişkileri dolayısıyla tersanede buharlı gemi inşası hususunda Amerika Devleti'nden teknik personel desteği talebinde bulunmuştur.⁸⁴ Ayrıca Mehmed Salih Paşa'dan önce Amerika Birleşik Devletleri'ne Mühendis Emin Bey de gönderilmiştir. Emin Bey burada altı aydan fazla kalmış, Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Millard Fillmore ve diğer Amerikan yetkilileriyle bizzat görüşmüştür. Emin Bey vazifesi esnasında Amerikan donanmasını, tersanelerini ve şehirlerini yakından gözlemlemiştir. Denizcilik ilmine dair yabancı dildeki önemli kitapları toplayarak sandıklarla İstanbul'a getirmiş ve Mekteb-i Bahriye'nin kütüphanesine eklenmesini sağlamıştır.⁸⁵ Emin Bey'den sonra Amerika Birleşik Devletleri'ne giden ikinci Osmanlı denizcisi Mehmed Salih Paşa olmuştur. Osmanlı Devleti'nin, Avrupa ile iyi ilişkilere sahip olduğu Kırım Harbi sonrasındaki dönemde bile Avrupa'yı tek seçenek olarak görmeyip Riyâle-i Hümayun Mehmed Salih Paşa'yı uskurlu üç ambarlı kalyon inşası için Amerika Birleşik Devletleri'ne göndermesi, Amerikan tersanelerinin artık bu tarihler itibarıyla denizcilik sahasında Avrupa'ya alternatif oluşturabilecek seviyede teknolojik altyapı ve nitelikli personele sahip olduğunu hatta Amerika Birleşik Devletleri'nin deniz harp sanayii alanında ana seçeneklerden birisi hâline geldiğini göstermektedir.

27 Aralık 1857 tarihli bir belgeden anlaşıldığı üzere Mehmed Salih Paşa ve refakatindekilerin Amerika Birleşik Devletleri'ne varış tarihinin gecikmesine, yoldayken İspanya'nın Ferrol Limanı'nda bulunan *Fethiye* kalyonunu ziyaret etmeleri sebep olmuştur.⁸⁶ Bu esnada *Fethiye* kalyonunun bu limanda bulunma sebebi ise, İngiltere'ye makine montajı için giderken yolda kaza yaparak acilen tamire alınması

⁸³ BOA., HR. SFR.3, 35/1, lef 1, 21 R 1274 (09/12/1857); BOA., HR. MKT, 219/44, 22 R 1274 (10/12/1857).

⁸⁴ Ali İhsan Gencer, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciliği ve Amerika", *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, (İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası, 1986), 37.

⁸⁵ Haluk Şehsuvaroğlu, "Ondokuzuncu Asırda Türk-Amerikan Bahri Münasebetleri", *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1965), 317.

⁸⁶ BOA., HR. SFR.3, 35/20, 27/12/1857.

olmuştur.⁸⁷ Mehmed Salih Paşa ve beraberindeki heyet geminin ve personelin vaziyetini inceledikten sonra tekrar yola koyulmuştur. Türk heyeti 6 Mart 1858'de Amerika Birleşik Devletleri'nin New York şehrine ulaşmıştır.⁸⁸ Yolculuk 9 Aralık 1857'den, 6 Mart 1858'e kadar yaklaşık dört ay sürmüştür.

Amerika Birleşik Devletleri'nde inşa ettirilecek olan uskurlu üç ambarlı kalyonun inşaatına nezâret etmekle vazifeli olan Riyâle-i Hümâyûn Mehmed Salih Paşa'nın o sırada dördüncü rütbeden Mecidiye nişanı sahibi olduğu bilinmektedir. Fakat paşa, belgedeki ifadeye göre, Kırım Harbi esnasında Sivastopol'de bulunup denizcilik ilminin gereklerine uygun bir kumandanlık sergilediği, diğer herkesten daha fazla gayret ve başarı gösterip liyakat, dirayet ve sadakatini ispat ettiği hâlde sahip olduğu nişanın rütbesinin yükseltilmemiş olması şaşırtıcı bir durum olmuştur. Bu durum göz önünde bulundurularak ve mevcut vazifesinde de ona şevk vermesi maksadıyla Sivastopol bombardımanının bitişinden yaklaşık iki yıl sonra, 30 Aralık 1857 tarihinde dördüncü rütbe olan Mecidiye nişanının üçüncü rütbeye yükseltilmesi kararlaştırılmıştır.⁸⁹

Mehmed Salih Paşa'nın yanı sıra, Sivastopol'de Osmanlı donanmasına yaptığı yardımlara başta zabitan ve neferat olmak üzere pek çok kişi tarafından şahitlik edilmiş olduğundan, Kaptan Di Porti Soza Bolgo(?)'ya beşinci rütbeden bir Mecidiye nişanı verilmesinin uygun olacağı Meclis-i Bahriye tarafından bildirilmiştir.⁹⁰ Bahsi geçen ödüllendirmeler 23 Şubat 1858'de Nişan-ı Hümâyûn Meclisi tarafından da onaylanarak vaziyet Serasker'e bildirilmiştir.⁹¹ Mehmed Salih Paşa'nın Sivastopol bombardımanında gösterdiği başarının, hadiseden iki yıl sonra ödüllendirilmiş olmasının hayret verici bir durum olduğu, belgedeki "...riyâle-i hümâyûn paşa bendeleri sâye-i şevket-vâye-i hazret-i şâhânede eğer ki dördüncü rütbe Mecidiye nişan-ı zîşan-ı hümâyûnu hâmil ve hâiz ise de müma-ileyh kulları mukaddemâ mes'ele-i sâbika esnasında donanma-yı hümâyûn ile Sivastopol'de bulunarak... fûnun-ı bahriyeye muvâfık icrâ-yı kumanda ve hareket ederek ispat-ı medâ-yı dirâyet ve sadâkat eylemesi cihetle bil-vücuhatâtîfet ve iltifat-ı seniyye-i cenâb-ı cihanbanîye kesb-

⁸⁷ BOA., HR. SFR.3, 34/25, 03/11/1857; Haluk Şehsuvaroğlu, "Fethiye Kalyonu", *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1965), 207.

⁸⁸ Nurcan Bal, a.g.e., 171.

⁸⁹ BOA., İ. DH, 396/26213, 13 Ca 1274 (30/12/1857).

⁹⁰ BOA., İ. DH, 396/26213, 13 Ca 1274 (30/12/1857); BOA., A.} DVN.MHM, 25/2, 1 B 1274 (15/02/1858).

⁹¹ BOA., A.} MKT.NZD, 252/50, 9 B 1274 (23/02/1858).

i istihkak ve liyâkat eylemiş olup fakat nasılsa nişan-ı mezkûru terfî ve tebdil olunamamış olduğundan bu kerre...” şeklindeki ifadede de anlaşılmaktadır.⁹² Böylelikle Mehmed Salih Paşa, Kırım Harbi esnasındaki başarılarının ödülünü iki sene sonra Amerika Birleşik Devletleri yolundayken alabilmiştir.

Tekrar paşanın Amerika Birleşik Devletleri’ndeki mevcut vazifesine dönecek olursak, oradan İstanbul’a göndermek üzere bizzat hazırladığı rapor oldukça kıymetli bilgiler içermektedir. Raporunda, New York’a varışından birkaç gün sonra New York Kalesi ve tersanesine davet edildiğini belirtmektedir. New York Tersanesi’nde yaptığı incelemelere göre, burada 375 kadem uzunluğunda bir taştan havuz ve gemi inşası için iki adet üstü ahşapla kapalı tezgâh bulunmaktadır. Ayrıca tersanede, Osmanlı donanmasındaki *İclaliye* kalyonu⁹³ gibi yirmi beş senelik bir kalyon mevcut olmakla birlikte buradaki bir başka Amerikan kalyonu da fırkateyne dönüştürülmüştür. Bu iki geminin yanı sıra güverteden 301 kadem tulünde, 64 toplu bir fırkateyn de yine o esnada New York Tersanesi’nde bulunmaktadır.⁹⁴ Mehmed Salih Paşa bahsi geçen gemilere, cephaneliğe ve tersanenin muhtelif bölümlerine dair gözlemlerini ifade ettikten sonra, Amerikan bahriyesi hakkında edindiği diğer bilgileri aktarmaktadır. Bu bilgilere göre, Amerika Birleşik Devletleri’nin New York Tersanesi de dâhil olmak üzere toplamda yedi adet tersanesi bulunmaktadır. New York’ta ayrıca devlet tersanesi haricinde bir de mimar Mr. Vebs’e ait olan bir tüccar tersanesi mevcut olmakla birlikte bu tersanede hem Amerikan donanması hem de Rus donanması için fırkateyn gibi büyük muharebe gemileri inşa edilebilmektedir. Mr. Vebs’in Mehmed Salih Paşa’ya aktardığına göre, üç ambarlı, kapak ve fırkateyn inşası için gerekli olan keresteler şehirden 500-1000 mil mesafe uzaklıktaki bölgelerden kestirilmektedir. Ancak Mr. Vebs’in tersanesinde üstü kapalı olarak inşa edilmiş tezgâh bulunmadığından mevcut tezgâhın üzeri sonradan örtülmüştür. Mr. Vebs’in tersanesinde, gemi inşasında kullanılan demir, zincir vb. gibi pek çok materyal de İngiltere’den satın alınmaktadır. Paşa bu materyallerin neden İngiltere’den satın alındığını sorduğunda Mr. Vebs, İngiltere’nin kullandığı demirin daha dayanıklı olduğunu belirterek cevap vermiştir. Paşa raporunun ilk kısmının sonunda Amerikan donanmasındaki gemi miktarına dair

⁹² BOA., İ. DH, 396/26213, 13 Ca 1274 (30/12/1857).

⁹³ *İclaliye* kalyonu Kırım Harbi esnasında hastane gemisi olarak kullanılmış ve harp sonrasında da tamire alınmıştır.

⁹⁴ BOA., İ. DH, 402/26583, 29 B 1274 (15/03/1858).

tespit edilebilen net bir sayı olmadığından daha sonraki incelemelerinin ardından bu hususta detaylı bilgi vereceğini belirtmiştir.⁹⁵

Mehmed Salih Paşa raporunun devamında ek olarak sunduğu bir diğer yazıda, New York şehrinde bulunan ve mimar Mr. Vebs'e ait olan tüccar tersanesinde Rus Çarlığı için inşa edilmekte olan iki adet muharebe gemisinin detayları yer almaktadır. Bu yazıya göre, gemilerden biri bir sene içerisinde inşası tamamlanan uskurlu bir korvettir. Korvetin güverteden tülü 214 kadem, ambar derinliği İngiliz kademiyle 10 kadem, güverte derinliği 17,6 kadem ölçüsündedir. Silah donanımında ise sancak ve iskele ön lumbar silahları 32 librelik toplardan oluşmaktadır. Geminin makinesi iki silindirlidir ve silindirlerin katarları 51'er pus, pistonun hareketi üç kadem ölçüsündedir. Makine gemiye 350 beygir kuvveti sağlamaktadır. Korvetin Rus Çarlığı'na maliyeti 165.000 dolar yani dönemin kur oranıyla 33.000 lira olmuştur.⁹⁶ Mehmed Salih Paşa'nın yazısında geminin maliyetini hem dolar hem lira cinsinden aktarması sayesinde o tarihlerde beş doların bir lira değerinde olduğu tespit edilebilmektedir.

New York'taki tüccar tersanesinde mimar Vebs tarafından Rus Çarlığı donanması için inşa edilen ikinci muharebe gemisi ise bir uskurlu fırkateyndir. Esasında Rus Çarlığı bu tersaneye Kırım Harbi'nden önce bir uskurlu kalyon inşası için sipariş vermiş fakat harbin patlak vermesiyle inşaat durdurulmuştur. Bundan on beş ay sonra ise Rus Çarlığı tarafından bir kaptan ve birkaç mühendis Amerika Birleşik Devletleri'ne gönderilerek bu geminin inşaatını yeniden başlatmak için teşebbüste bulunulmuştur. Yapılan görüşmelerde uskurlu kalyon yerine uskurlu fırkateyn inşasına karar verilerek yeni bir kontrat yapılmış ve kararlaştırılan dokuz taksitin ilki Ruslar tarafından hemen ödenmiştir. Kontrat imzalandıktan altı ay sonra fırkateynin inşası için gerekli keresteler hazır hâle gelmiş ve geminin inşasına yeniden başlanmıştır.⁹⁷

Rus Çarlığı için inşasına başlanan uskurlu fırkateyn, top ambarı hizasından 305 kadem, arzı (genişliği) 54,8 kadem, ambar derinliği 19 kadem, top ambarından derinliği 26,6 kadem, güverteden derinliği 34 kadem ölçüsündedir. Fırkateynin top ambarında, sancak ve iskele tarafında 44 lumbar, kıç tarafında 4 lumbar, güvertede, sancak ve

⁹⁵ BOA., İ. DH, 402/26583, lef 2, 29 B 1274 (15/03/1858).

⁹⁶ BOA., İ. DH, 402/26583, lef 4, 29 B 1274 (15/03/1858).

⁹⁷ BOA., İ. DH, 402/26583, lef 4, 29 B 1274 (15/03/1858).

iskele tarafında 30 lumbar mevcut olmakla birlikte geminin içerisine yalnızca 68 adet top yerleştirileceği belirtilmiştir. Geminin makinesi 800 beygir kuvveti sağlamaktadır. Fırkateynin Rus Çarlığı'na toplam maliyeti 800.000 dolar yani 160.000 lira civarında olmuştur.⁹⁸

Mehmed Salih Paşa raporun bu kısmının sonunda mührünün üstüne “Mirliya Riyâle Mehmed” yazmak suretiyle kendini tanıtmaktadır. Paşanın raporu bu çalışmada ilk defa kullanılmıştır. Rapordan anlaşıldığı üzere Amerika Birleşik Devletleri seyahatinin gayesi her ne kadar uskurlu üç ambarlı bir kalyon inşa ettirmek gibi görünse de Mr. Vebs'in New York'taki tersanesinde inşaları tamamlanan Rus gemileri de Mehmed Salih Paşa tarafından dikkatle incelenmiş, en ufak teknik detaylar dahi gözden kaçırılmamıştır.⁹⁹ Bu da seyahatin istihbarî bir maksadı da olduğunu göstermektedir. Gemileri bu kadar detaylı inceleyip çok net sayısal veriler sunması da Mehmed Salih Paşa'nın gemi inşa tekniği ve denizcilik hususundaki bilgisinin derinliğini kanıtlamaktadır. Mehmed Salih Paşa bizzat hazırladığı bu raporla, o dönem Osmanlı Devleti için bir numaralı tehdit potansiyeli olan Rus Çarlığı'nın Kırım Harbi esnasında önemli ölçüde kayba uğrayan deniz kuvvetini yeniden oluşturma noktasındaki teşebbüslerine dair kritik bilgiler vermiştir. Ayrıca bu rapordan anlaşılabileceği üzere, o dönem Avrupa ile kötü ilişkileri olan Rus Çarlığı donanmasını takviye edebilmek için yeni bir alternatif arayışına girmiş ve Amerika Birleşik Devletleri'nde bulunan bir tüccar tersanesini tercih etmiştir.

Mehmed Salih Paşa, raporunun devamında bu kez şehirden ayrılmak üzere olduğu bir dönemde New York Valisi, New York Kalesi kumandanı ve New York Tersanesi kumandanının resmî davetiyle icra edilen geziyi anlatmaktadır. Bu rapora göre, New York tersanesi ve kalesine küçük bir vapurla gidilmiş, ilk olarak tersaneye geçildiğinde önceki raporda bahsi geçen yirmi beş yıllık Amerikan kalyonunun içine girilip gemide Osmanlı sancağı göndere çekilerek on beş pare top atışıyla askerî merasim icra edilmiştir. Tersaneden çıkılıp kaleye geçildiğinde bu kez kalede aynı şekilde on beş pare top atılarak merasim gerçekleştirilmiştir. Mehmed Salih Paşa ayrıca New York'ta bulunduğu süreçte kaldığı mekânda da istisnasız her gün Osmanlı sancağının çekilmekte olduğunu ifade etmektedir. Paşa, Amerikalıların bu güzel davranışlarından dolayı onlara dostane bir şekilde davranıp, güzel muamelede bulunduğunu ve teşekkür

⁹⁸ BOA., İ. DH, 402/26583, lef 4, 29 B 1274 (15/03/1858).

⁹⁹ BOA., İ. DH, 402/26583, lef 4, 29 B 1274 (15/03/1858).

ettiğini belirtmiştir. Hatta paşa kendisine gösterilen bu yüksek teveccüh ve ikramın rütbesinin hakkı olmadığını ve mahcup olduğunu Amerikan yetkililerine söylemişse de Amerikalılar, bir Osmanlı Devleti amiralinin ülkelerine gelmesinden dolayı mutluluk duyduklarını, kendisine gösterilen bu yüksek teveccühün de Amerika Birleşik Devletleri'nin Osmanlı Devleti'ne karşı beslediği dostane hislerin bir tezahürü olduğunu ifade etmişlerdir.¹⁰⁰

Mehmed Salih Paşa New York Kalesi ve New York Tersanesi'nin ardından şehrin içini de gezme imkânı bulmuştur. Şehirdeki büyük bir okul içerisinde 6-15 yaşlarında 500'den fazla öksüz ve fakir çocuk bulunmakta olup, bu çocuklar Mehmed Salih Paşa'nın geçeceği güzergâhta bir hat şeklinde dizilerek müzik eşliğinde askerî merasimle karşılama yapmışlardır. Hepsi paşayı gördüklerinde aynı anda “Hey!” diyerek selam vermişler ve içlerinden bir tanesi öne çıkarak nutuk iradıyla Osmanlı Devleti'ne karşı duyulan güzel hisleri, paşanın Amerika Birleşik Devletleri'ne gelmesinden dolayı duydukları memnuniyeti ifade etmiştir. Mehmed Salih Paşa da içten bir şekilde, bu teveccüh ve güzel hislere karşılık vererek kendisi de bir konuşma yapmıştır. Konuşmanın ardından çocuklar bu kez üç defa “Hey Sultan!” demek suretiyle, Sultan Abdülmecid'e selamda bulunmuşlardır. Bu merasimi takip eden diğer devletlerin temsilcileri tarafından bu çocuklara tebrik verilmiş ve Mehmed Salih Paşa da bir tarafında Amerikan bandırası üzerinde sırma işlemeli Osmanlı sancağı olan, diğer tarafında da sırma işleme ile “Devlet-i Âliyye Tarafından Tebrik, Riyâle Mehmed Paşa” yazılı olan bir kumaş vermiştir. Bu kumaştan daha fazlasının üretilerek çocuklara verileceği de ifade edilmiştir. Merasimlerin ardından New York şehrinin hastane, fukarahane, hapishane ve ticaret merkezi gibi bazı yerleri ziyaret edildikten sonra gezi tamamlanmıştır. Paşa, geziye dair detayları verdikten sonra arife gününde New York şehrinden ayrılıp Amerika Birleşik Devletleri'nin başkenti olan Washington şehrine doğru yola çıkacağını da söyleyerek yazısına son vermiştir.¹⁰¹

Mehmed Salih Paşa New York'ta bulunduğu süreçte New York Valisi John A. King tarafından tayin edilen görevlilerin hazırladığı “San Nikoli” isimli mekânda kalmıştır. Ayrıca paşanın bu mekânda kaldığı 10 günlük müddette ortaya çıkan 71 liralık masraf Amerika Birleşik Devletleri tarafından karşılanmıştır. New York'ta ikameti süresince paşayı bazı Amerikalı zabıtlar ziyaret etmiş, bunlara adetleri üzere meyve ve şampanya

¹⁰⁰ BOA., İ. DH, 402/26583, İef 3, 29 B 1274 (15/03/1858).

¹⁰¹ BOA., İ. DH, 402/26583, İef 3, 29 B 1274 (15/03/1858).

ikram olunmuştur. Paşa gösterilen ilgi ve teveccühten dolayı memnuniyetini dile getirmiştir.¹⁰²

Mehmed Salih Paşa'nın raporu 15 Mart 1858 tarihinde sadrazama sunulmuş, cevaben de paşaya gösterilen teveccüh ve ikramdan memnuniyet duyulduğu, onun bu muamele karşısında gösterdiği tavır ve hareketin de gayet doğru bulunduğu ifade edilmiştir. Ayrıca paşanın esas vazifesi olan uskurlu üç ambarlı inşası hususunda da kendisi tarafından gönderilecek bilgilere göre karar verileceği belirtilmiştir.¹⁰³ Bu bilgileri içeren rapor 2 Mayıs 1858 tarihinde kapudan paşanın tezkiresiyle birlikte Sultan Abdülmecid'e sunulmuş ve sultan da sadrazam ile aynı cevabı vererek Mehmed Salih Paşa'ya gösterilen güzel muameleden ve paşanın bu muamele karşısındaki tavrından memnuniyet duyduğunu belirtmiştir.¹⁰⁴

Mehmed Salih Paşa tarafından 26 Mart 1858 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri Bahriye Vekili Isaac Toucey'e gönderilen bir mektupla Osmanlı Devleti'nin Amerika Birleşik Devletleri'nin tersanelerinden birinde üç ambarlı bir muharebe hattı gemisi inşa etme arzusu resmen beyan edilmiştir. Sultanın talimatı uyarınca geminin 265 kadem uzunlukta olması ve gemiye monte edilecek makinelerin 800-1000 beygir gücü sağlaması istenmiştir. Ayrıca geminin mutlaka ya Amerika Birleşik Devletleri'nin tersanelerinden birinde ya da Amerika Birleşik Devletleri memur ve zabitlerinin yönetim ve nezâreti altında, uygun bir başka tersanede inşa edilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Gemi inşa edilirken Amerikan donanmasında gemi inşasında uygulanan usullerin ve en yeni tekniklerin aynen uygulanması talep edilmiştir.¹⁰⁵

Amerika Birleşik Devletleri Bahriye Vekâleti tarafından, Mehmed Salih Paşa'nın Osmanlı Devleti adına Amerikan tersanelerinden birinde gemi inşa ettirme hususundaki başvurusuna 29 Mart 1858'de bir mektupla cevap verilmiştir. Bu cevapta, gemi için talep edilen ölçülerin uygun olmadığı ve üstelik gemi inşasının Amerika Birleşik Devletleri tersanelerinden birinde gerçekleştirilmesi ve gemi inşası için kontrat imzalanması gibi konularda Amerika Birleşik Devletleri Bahriye Vekâleti'nin, Amerikan kanunlarına göre yetkili olmadığı ifade edilmiştir. Bu yüzden Amerika Birleşik Devletleri Başkanı'nın (James Buchanan) bu hususta gerekli adımları atarak Osmanlı Devleti'ne gemi inşası hususunda kolaylık sağlayacağı, inşaat için gerekli

¹⁰² BOA., İ. DH, 405/26806, 28 Haziran 1274 (10/07/1858).

¹⁰³ BOA., İ. DH, 402/26583, lef 5, 29 B 1274 (15/03/1858).

¹⁰⁴ BOA., İ. DH, 402/26583, lef 7, 29 B 1274 (15/03/1858).

¹⁰⁵ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 17, 29/03/1858.

olacak zabıt ve memurların da Amerika Birleşik Devletleri Bahriye Vekâleti tarafından gönderileceği belirtilmiştir.¹⁰⁶

Mehmed Salih Paşa, 30 Mart 1858'de Bahriye Vekili Isaac Toucey'e gönderdiği ikinci mektupta, inşası düşünülen gemi için uygun olacak uzunluk ve genişlik ölçülerinin beyan edilmesini talep etmiş ve Bahriye Vekâleti'nin gemi inşasında yardımcı olacak zabitan ve memurları en kısa sürede göndermesini umduğunu belirterek Amerikan Başkanı'na da imza yetkileri hususunda ve diğer tüm konularda sağladığı kolaylıklar için teşekkürlerini sunmuştur.¹⁰⁷

Bahriye Vekili Isaac Toucey, Mehmed Salih Paşa'ya gönderdiği 6 Nisan 1858 tarihli cevabi mektubunda, gemi inşası için talep edilen memur ve zabıtların 8 Nisan Perşembe günü saat 11.00'de Bahriye Dairesi'nin İnşaiyye Müdüriyeti Odası'nda hazır bulunacaklarını ifade etmiştir.¹⁰⁸ Bu memurların isimleri ve görevleri ilerleyen yazışmalarda detaylandırılmıştır. Gemi inşasında ihtiyaç duyulacak zabıtlara dair bu yazışmaların sürdüğü günlerde Mehmed Salih Paşa, gemi inşası hususunda Bahriye Vekili Isaac Toucey ile yüz yüze görüşmek için de bazı mektuplar yazmıştır.

Mehmed Salih Paşa'nın görüşme talebini beyan etmek üzere Isaac Toucey ile yaptığı ilk yazışma 20 Mart 1858'de gerçekleşmiştir. Paşa mektubunda, bahriye vekiline onunla geminin inşası hususunda bizzat görüşmek niyetinde olduğunu ve uygun gün ve saatin kendisine bildirilmesini istemiştir. Bahriye vekili ise cevabında paşanın görüşme talebini kabul ederek, ertesi gün saat 13.30'a randevu vermiştir. İkili arasındaki yazışmalar, nihayetinde 21 Mart günü saat 13.30 sularında yüz yüze bir görüşme ile perçinlenmiştir.¹⁰⁹

Görüşmeden beş gün sonra Mehmed Salih Paşa'nın bahriye vekiline gönderdiği bir diğer mektupta, gemi inşasına dair detaylar yüz yüze görüşme esnasında kısaca konuşulmuş olsa da teferruata giren bazı bilgilerin yazı vasıtasıyla iletilmek istendiği belirtilmiştir. Osmanlı Devleti, Amerika Birleşik Devletleri'nin Osmanlı donanması için 131 toplu, uskurlu üç ambarlı bir kalyon inşa etmesini istemektedir. Kalyonun su yüzeyinden 265 kadem uzunlukta olması ve içerisine yerleştirilecek makinenin 800-1000 beygir kuvvetine sahip olması talep edilmektedir. Ayrıca kalyonun inşasının

¹⁰⁶ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 15, 29/03/1858.

¹⁰⁷ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 20, 30/03/1858.

¹⁰⁸ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 22, 06/04/1858.

¹⁰⁹ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 32, 20/03/1858.

Amerika Birleşik Devletleri'nin kendi tersanelerinden birinin tezgâhlarında, Bahriye Vekâleti'nin idaresi altında gerçekleştirilmesinin daha uygun olacağı ifade edilmiştir. Fakat eğer devlet tersaneleri istenen özelliklerde bir kalyon inşası için yeterli durumda değilse bir tüccar tersanesinin de tercih edilebileceği söylenmiştir. Fakat kalyonun inşası tüccar tersanesinde gerçekleşse bile yine de Bahriye Vekâleti'nin idaresi altında vekâlet memur ve zabitlerinin denetiminde olması gerektiği belirtilmiştir. Zira bu kalyonun Amerika Birleşik Devletleri donanmasındaki gemiler ile tamamen aynı özelliklere sahip olması ve en yeni teknikler kullanılarak inşa edilmesi ümit edilmiştir.¹¹⁰

Bahriye Vekili Isaac Toucey'nin Mehmed Salih Paşa'ya gönderdiği 29 Mart 1858 tarihli mektupta, Bahriye Dairesi'nin kalyonun içerisine yerleştirilmesi talep edilen silah donanımına göre istenilen uzunluk ölçülerinin yetersiz olacağı kararına vardığı belirtilmiştir. Ayrıca önceki mektuplarda da belirtildiği üzere Bahriye Vekâleti'nin Amerikan kanunlarına göre gemi inşası hususunda karar verme ve kontrat imzalama yetkisi bulunmadığı yinelenerek, Amerika Birleşik Devletleri Başkanı'nın Osmanlı Devleti'nin işini kolaylaştırmak adına gerekli adımları atacağı ve gemi inşası için talep edilen zabıt ve memurların da Bahriye Vekâleti tarafından gönderileceği beyan edilmiştir.¹¹¹

Mehmed Salih Paşa tarafından bahriye vekiline gönderilen üçüncü mektupta, Bahriye Vekâleti'nin gemi inşası hususunda karar verme yetkisinin olmamasından dolayı üzüntü duyulduğu belirtilerek Amerikan Başkanı'nın bu hususta gösterdiği kolaylıklar için kendilerine teşekkür edilmiş ve gemi inşası için ihtiyaç duyulan zabıt ve memurların en kısa sürede gönderilmeleri gerektiği ifade edilmiştir.¹¹²

Mehmed Salih Paşa'nın mektubuna cevaben bahriye vekili, inşası planlanan üç ambarlı kalyonun silah donanımı meselesinin Washington Tersanesi'nin Âlât-ı Harp Nâzırı (Mühimmat Müdürü) Kaptan Dahlgren'e danışıldığını ve Kaptan Dahlgren'in de iki tür silah donanımı üzerinde çalıştığı ve bunlardan birer numune hazırlayarak Bahriye Vekâleti'ne gönderdiğini ifade etmiştir. Ayrıca bir numunenin de paşaya gönderileceği belirtilmiştir. Bundan böyle kalyonun silah donanımı hususunda Kaptan Dahlgren, İnşaiyye Mümeyyizi Con Lenşor(?) ve baş makinist Sabel(?) vazifeli

¹¹⁰ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 32, 26/03/1858.

¹¹¹ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 32, 29/03/1858.

¹¹² BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 32, 30/03/1858.

bulunduklarından paşa ile bu kişiler arasında müzakere gerçekleştirilmesine karar verilmiştir.¹¹³

Mehmed Salih Paşa'nın bahriye vekiline cevabi mektubunda, yukarıda isimleri zikredilen ekibin kalyon inşası hususunda vazifelendirilmelerinden memnuniyet duyulduğu belirtilerek bahriye vekiline teşekkür edilmiştir. Ayrıca Mehmed Salih Paşa, bu kişilerle bir araya gelerek görüşme yapmak için uygun bir yer ve zamanın bahriye vekili tarafından kendine bildirilmesini istemiştir.¹¹⁴

Alınan cevapta, kalyon inşası için paşanın emrine verilen ekibin 8 Nisan Perşembe günü saat 11.00 sularında kalyon inşası meselesini müzakere etmek üzere Bahriye Dairesi'nde inşaiyye mümeyyizinin odasında hazır bulunacakları ifade edilmiştir.¹¹⁵

Bu cevaptan 23 gün sonra Bahriye Vekâleti'nden bir mektup daha gelmiştir. Bu mektupta inşası planlanan üç ambarlı uskurlu kalyon hakkında İnşaiyye Mümeyyizi Con Lenşor(?) tarafından hazırlanan bir layihaya yer verilmiştir. Bu layihanın başında Con Lenşor(?) bahriye vekilinin emri üzerine Mehmed Salih Paşa ile bir araya geldiklerini ve kalyonun özelliklerine dair detayları müzakere ettiklerinden bahsetmiştir.¹¹⁶ Layihanın ilk kısmında, inşası planlanan 131 toplu üç ambarlı kalyonun top ambarına sekiz pus katarında ve 66'şar Osmanlı kantarı ağırlığında 36 adet topun yerleştirilmesi, orta kata yine sekiz pus katarında fakat 59'ar kantar ağırlığında 36 adet topun yerleştirilmesi, palavra kısmına 32'şer librelik ve 47'şer kantar ağırlığında 38 adet topun yerleştirilmesi, güverteye 32'şer librelik ve 35'er buçuk kantar ağırlığında 20 adet topun yerleştirilmesi ve son olarak güverte üzerine 11 parmak katarında ve 94 kantar ağırlığında bir adet topun yerleştirilmesinin planlandığı ifade edilmiştir. Bu dizilimle talep edilen 131 topun kalyona yerleştirilebileceği düşünülmüştür. Layihada silah donanımının yanı sıra kalyonun makineleri ve depolama kapasitesine dair bilgilere de yer verilmiştir. Kalyonun makinesi Osmanlı Devleti tarafından talep edildiği üzere 800-1000 beygir kuvvetinde olacaktır. Ayrıca kalyon üç aylık zahire, 1200 nefer için 30 günlük su ve buhar makinesine sekiz gün boyunca yetecek kadar kömür taşıyabilecektir. Bunun yanı sıra parson, marangoz,

¹¹³ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 32, 05/04/1858.

¹¹⁴ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 33, 06(?) /04/1858.

¹¹⁵ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 33, 07(?) /04/1858.

¹¹⁶ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 33, 30(?) /04/1858.

yelkenci ve makineci dairelerinde 12 ay boyunca yeterli olacak kadar edevatı da depolayabilecektir.¹¹⁷

Kalyonun donatımı, içerisindeki savaş aletleri ve diğer tüm aletlerin inşası Amerika Birleşik Devletleri'nin kalyonları ve vidalı fırkateynlerine uygun şekilde gerçekleştirilecektir. Kalyonun postaları kara meşeden, kaplaması ak meşeden, güverte tahtaları Amerika'nın güneyinde yetişen çırallı çamdan, cıvataları sağlam yapılarak asla ağaç kavı kullanılmayacak, çubukları çırallı çamdan, yelkenleri keten bezinden ve armaları da "su çürüten" ismiyle anılan kendirden yapılacaktır. Kalyonun demir, zincir ve keresteleri tamamen Amerika Birleşik Devletleri'nin tersanelerinde kullanılan malzemelerden olacaktır.¹¹⁸ Tarif edilen özelliklere sahip bir geminin, su kesimi hattından, baş bodoslaması ön tarafından mihver bodoslamasının arka tarafına kadar 283 kadem ölçüsünde olması gerekmektedir. Ayrıca top ambarında olan lumbarların merkezlerinden merkezlerine olan mesafeleri 12 kadem sekiz parmak ya da 13 kadem olacaktır. Postaların yarısı lumbar üzerine gelmeden omurgadan güverteye kadar çıkacaktır. Kalyonun pervanesi gerektiğinde güverteye alınmak üzere imal edilecek, vida, dümen bodoslamasıyla mihver bodoslamasının arasındaki yedi kadem ölçüsündeki bir kısma yerleştirilecektir. Dümen postası 4,5 kadem yassılıkta olacak ve kalyonun arzı çapadan çapaya 60 kadem olacaktır. Omurganın üst ağzından su kesimine kadar 25 kadem ve sudan top ambarı alt ağzı yedi kadem 9'ar parmak ölçüsünde, güverte tahtası üst ağzından kemere alt ağzına kadar olan irtifa altı kadem ölçüsünde, güverte lumbarları alt ağzından omur alt ağzına kadar olan irtifa 54,5 kadem ölçüsünde olacaktır. Top ambarı ve orta kat güverte tahtası üst ağzından lumbar eşiğine olan irtifa iki kadem ölçüsünde, palavra ve güvertenin, güverte tahtaları üst ağzından lumbar eşiklerine kadar olan irtifaları 1,5 kadem ölçüsünde, top ambarı lumbarlarının arzı üç kadem sekiz parmak ve derinliği üç kadem bir parmak ölçüsünde olacaktır. Kalyonun ağırlığı 4.700 ton, kalyonun içine yerleştirilecek olan harp edevatının ağırlığı 800 ton ve makine ile depo edilen kömür 1.300 ton ağırlığında olacaktır. (Her bir ton 2.240 libre ve her bir libre 140 dirhem) Kalyon inşasında kullanılacak 10 adet yelkenin toplam yüz ölçümü 30.000 kadem olacaktır.¹¹⁹

¹¹⁷ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 33, 30(?) /04/1858.

¹¹⁸ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 33, 30(?) /04/1858.

¹¹⁹ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 33, 30(?) /04/1858.

İnşaiyye Mümeyyizi Con Lenşor(?) layihasında kalyon için düşündüğü ölçüleri ve silah donanımını detaylıca yazdıktan sonra, Mehmed Salih Paşa'nın geminin inşasına onay vermesi durumunda geminin inşasının ne kadar süreceği, ödemesinin nasıl yapılacağı, geminin inşası tamamlandıktan sonra nereye teslim edileceği gibi detayların da konuşulacağını ifade etmiştir. Ayrıca geminin inşası kabul edildiği takdirde, geminin Amerika kalyonları ve uskurlu fırkateynleri ile aynı şekilde inşa olunacağı beyan edilerek, kalyonun bir tıpkı modeli yapılması ve kalyonun inşasında kullanılmak üzere ihtiyaç duyulacak kerestenin toplanabilmesi için bir miktar süre gerekeceği ifade edilmiştir.¹²⁰

İnşa edilecek kalyonun maliyeti tayfa ücreti hariç, tüm donanım ve edevatının bedeli dahil olmak suretiyle 1.600.000 dolar civarında olmakla birlikte bu paranın 216.000 doları kalyonun silah donanımı ve muhtelif savaş edevatına harcanacağı ifade edilmiştir. Mimarın resimleri çizip kalyonun tıpkı modelini hazırlaması için iki ay süre tanınması talep olunmuştur. İnşaiyye Mümeyyizi Con Lenşor(?)'un dolar cinsinden verdiği maliyet dönemin kur oranıyla liraya çevrildiğinde kalyonun Osmanlı Devleti'ne maliyeti 320.000 lira civarında olacaktır. Kalyonun maliyetine dair bilgiler verildikten sonra layiha sona ermektedir.¹²¹ Con Lenşor(?)'un layihada tarif ettiği özellikler Osmanlı Devleti'nin talep ettiği tüm hususları fazlasıyla karşılamaktadır. Layihada geminin yapı malzemeleri, makineleri, bölmeleri, yelkenleri, silah donanımı, savaş edevatı, uzunluk ve genişlik ölçüleri, maliyet ve depolama kapasitesi gibi detaylı bilgilere yer verilerek Mehmed Salih Paşa'ya tatmin edici bir proje sunulmuştur. Fakat Amerikan mimarların geminin model ve çizimlerini hazırlanması için de süre istenmiştir.

Mehmed Salih Paşa kalyon inşası görevinde ilerleme kaydettiğinde hem dönüş tarihine dair bilgi vermek hem de kalyona dair detayları merkeze bildirmek adına 10 Temmuz 1858 tarihli bir rapor yazmıştır. Bu rapora göre, Amerika Devleti'nin başkenti olan Washington şehrinde Riyâle-i Hümâyün Mehmed Salih Paşa ve Amerika Birleşik Devletleri Bahriye Vekili Isaac Toucey hem sözlü hem de yazılı olarak birkaç defa iletişim kurmuşlardır. Bu görüşme ve yazışmalarda Isaac Toucey paşaya Amerika Devleti tersanelerinde başka devletlere ait gemilerin inşa edilmesine onay verip imzalama yetkisinin Bahriye Vekâleti'ne ait olmadığını belirtmiştir. Ayrıca Osmanlı

¹²⁰ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 34, 30(?) /04/1858.

¹²¹ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 33, 30(?) /04/1858.

Devleti'nin verdiği ölçülerde yapılacak bir kalyonun bu kadar fazla sayıda topu kaldıramayacağı ve yeni icat edilmiş olan toplardan en fazla 92 adedini taşıyabileceği, bu topların mucidi olan Kaptan Dahlgren'e danışıldıktan sonra paşaya ifade edilmiştir.¹²² Bu durum üzerine o da bahriye vekilinden kalyon için uygun olacak ölçülerin beyan edilmesini talep etmiştir. Bu talebin ardından da Bahriye Vekili Isaac Toucey, kalyon inşası hususunda Washington Tersanesi Âlât-ı Harp Nâzırı Kaptan Dahlgren, İnşaiyye Mümeyyizi Con Lenşor(?) ve baş makinist Sabel(?) görevlendirilerek Mehmed Salih Paşa ile iki gün boyunca müzakere etmişlerdir. Müzakerelerden 23 gün sonra paşaya gelen mektupta Con Lenşor(?)'un kalyonun inşasına dair detayları içeren layihası yer almıştır. Akabinde muteber birkaç mimarın isminin paşaya verileceği ve bu mimarlara hazırlanan layihaya uygun şekilde resim ve model hazırlatılacağı beyan edilmiştir. Fakat resim ve model yapıldığı takdirde kontratın imzalanmasının şart olacağı belirtilerek Mehmed Salih Paşa'ya imza yetkisinin olup olmadığı sorulmuş, eğer kontrat imzalanmayacaksa resim ve modellerin de hazırlatılmayacağı söylenmiştir.¹²³ Raporun ilk kısmında yaptığı görüşmelere yer verdikten sonra ikinci kısımda kalyon inşası hususunda kendi nihai fikirlerini de beyan etmiştir.

Mehmed Salih Paşa meselenin oldubittiye gelmesine müsaade etmeyerek kontratı hemen imzalamamıştır. Zira kendisi Amerika'daki tersaneleri bizzat görüp incelemelerde bulunmuş ve daha önce burada uskurlu üç ambarlı kalyon veya uskurlu kapak inşa edilmemiş olduğundan tereddütte kalmıştır. Gönderilen layihada her edevatıyla birlikte kalyonun masrafının 1.600.000 dolar civarında olacağı belirtilmişse de paşa, bahriye vekiline bir tüccar tersanesiyle kontrat imzalanırsa bu paranın yeterli gelip gelmeyeceğini sormuştur. Bahriye vekili cevabında, layihada belirtilen masraf miktarının tahmini bir sayı olduğunu ve masrafın 2.000.000 dolara kadar çıkabileceğini ifade etmiştir. Fakat paşa bu sayıların aldatıcı olduğunu, bir tüccar tersanesiyle kontrat yapıldığı takdirde masrafın 2.000.000 doları bile geçebileceğini düşünmüştür. Bunun sebebi olarak Amerika'daki yevmiyelerin çok yüksek oluşunu göstermiş, bir marangozun sanatına göre günde iki ila beş dolar kazandığını belirtmiştir. Netice itibarıyla paşa, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki incelemelerinin

¹²² Dahlgren toplarına dair detay için bkz.: Spencer C. Tucker, *Handbook Of 19th Century Naval Warfare*, (Gloucestershire: Sutton Publishing, 2000), 83.

¹²³ BOA., İ. DH, 405/26806, 28 Haziran 1274 (10/07/1858).

ve görüşmelerinin ardından burada bir uskurlu üç ambarlı kalyon inşasının uygun olmadığı yönünde görüş bildirmiş ve herhangi bir kontrat imzalamamıştır.¹²⁴

Mehmed Salih Paşa Amerika Birleşik Devletleri'nden bir mimar ve bir mimar yardımcısıyla üçer senelik kontrat yaparak Tersâne-i Âmire'ye getirmesi hususunda talimat almış olmasına rağmen bazı sebeplerden dolayı bunu gerçekleştirememiştir. Zira Amerika Birleşik Devletleri'nde bulunan mimarlardan yalnızca iki tanesi Tersâne-i Âmire'de çalışmaya uygun görülmekle birlikte bu mimarların da kendi tersaneleri mevcut olduğundan İstanbul'a gelmeleri mümkün değildir. Mehmed Salih Paşa Mr. Vebs'e bizzat teklifte bulunduğu hâlde belirtilen sebeplerden dolayı ret cevabı alınmıştır. Mr. Vebs ve Mr. Vestrolttaki mimarlara Amerika Birleşik Devletleri tarafından kefil olunmadığından ve diğer mimarların çoğu yalnızca nehir ve posta vapurları yapabildiğinden bunlara tevessül edilmemiştir. Her ne kadar fırkateyn ve korvet inşa edebilen bazı mimarlar olsa da Amerika Birleşik Devletleri bunlara kefil olamadığından Mehmed Salih Paşa aldığı talimata rağmen inisiyatif kullanarak bir mimarı Tersâne-i Âmire'ye götürme fikrinden vazgeçmiştir.¹²⁵ Paşa Washington'da bulunduğu süreçte "Belard" isimli bir mekânda 52 gün kalmış ve ikamet ettiği müddette oluşan 551 liralık masraf yine New York'ta olduğu gibi Amerika Birleşik Devletleri tarafından karşılanmıştır.¹²⁶

Mehmed Salih Paşa üç ambarlı uskurlu kalyonun inşası için teşebbüste bulunduğu süreçte Amerika Birleşik Devletleri Bahriye Vekili Isaac Toucey ile hem yazılı hem de birkaç defa yüz yüze görüşmek suretiyle sözlü diyalog kurma fırsatı bulmuştur. Ayrıca Washington Tersanesi Âlât-ı Harp Nâzırı Kaptan Dahlgren ve İnşaiyye Mümeyyizi Con Lenşor ile de Bahriye Dairesi'nde bizzat görüşmüştür. Paşa Amerika'dan ayrılmadan önce Amerika Hariciye Nâzırı (Lewis Cass) ile konuşmuş ve onun vasıtasıyla Amerika Başkanı (James Buchanan) ile de görüşme imkânı bulmuştur. Bu görüşmede kalyon inşası hususunda sağlanan kolaylık için, ahali ve devlet yetkililerinin gösterdikleri teveccüh için teşekkür edildikten sonra vedalaşma faslı gerçekleşmiştir.¹²⁷ Paşa görevini tamamladıktan sonra İstanbul'a dönmeden önce Amerika'daki icraatına dair raporlarını merkeze göndermiştir. 15 Eylül 1858 tarihinde

¹²⁴ BOA., İ. DH, 405/26806, 28 Haziran 1274 (10/07/1858).

¹²⁵ BOA., İ. DH, 405/26806, 28 Haziran 1274 (10/07/1858).

¹²⁶ BOA., İ. DH, 405/26806, 28 Haziran 1274 (10/07/1858).

¹²⁷ BOA., İ. DH, 405/26806, 28 Haziran 1274 (10/07/1858).

de bu raporlar sadrazama sunulmuştur.¹²⁸ 16 Eylül 1858'de ise Amerika Birleşik Devletleri Bahriye Vekili Isaac Toucey tarafından gönderilen mektupta, Mehmed Salih Paşa ve beraberindeki yaver Hasan Efendi'nin, Amerika donanmasının Akdeniz'e vazifelendirilmiş olan *Vabest* isimindeki fırkateyni ile yurtlarına dönmeleri istenmiştir.¹²⁹ *Vabest* fırkateyni 17 Eylül 1858'de Amerika'dan ayrılmış ve böylelikle paşanın Amerika vazifesi son bulmuştur.¹³⁰

Mehmed Salih Paşa kalyon inşası için Amerika'da bulunduğu süreçte New York ve Washington şehirlerini, bu şehirlerin kale ve tersanelerini detaylı bir şekilde gezme fırsatı bulmuştur. Bu gezileri esnasında Amerika şehirlerinin yapısını gözlemlemiş, tersane ve kalelerin kumandanlarıyla, valilerle ve muhtelif rütbelerden Amerikan yetkilileriyle bizzat görüşmüştür. Gittiği yerlerde ahalinin teveccühüyle ve sevgisiyle karşılanmıştır. Hatta kendisi dahi bu teveccühün rütbesinin hakkı olmadığını söyleyerek mahcubiyetini ifade etmiştir.

Mehmed Salih Paşa Washington şehrinde Amerika Bahriye Vekili Isaac Toucey, Amerika Hariciye Nâzırı Lewis Cass ve Amerika Başkanı James Buchanan gibi üst düzey devlet adamlarıyla yüz yüze görüşerek tanışma imkânına erişmiştir. Paşanın yine Washington şehrinde tanışmış olduğu Washington Tersanesi Âlât-ı Harp Nâzırı John A. Dahlgren deniz harp sanayii tarihi açısından son derece önemli bir isimdir. Zira kendi adını vermiş olduğu Dahlgren topları Amerika donanmasının özellikle Amerikan İç Savaşı (1861-1865) esnasında kullandığı temel silah donanımlarından biri hâline gelmiştir. Mehmed Salih Paşa'nın 1858 yılında görüşmüş olduğu Dahlgren bundan üç yıl sonra patlak veren iç savaşla birlikte büyük bir şöhret edinmiştir. Mehmed Salih Paşa açısından Amerika vazifesi üst düzey devlet yetkilileriyle görüştüğü, büyük tecrübeler edindiği, Washington ve New York tersanelerinde modern gemi inşa usullerini bizzat gözlemleme fırsatı bulduğu bir süreç olmuştur. Amerika Birleşik Devletleri seyahati paşanın İngiltere'den sonraki ikinci yurt dışı tecrübesi olmuş ve bu sefer rütbesi daha yüksek olduğundan üst düzey kişilerle görüşebilmiştir. Fakat esas maksadı olan gemi inşasını, devletin yararına görmediği için gerçekleştirmemiş ve merkeze bu konu hakkında olumsuz kanaat bildirmiştir.

¹²⁸ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 1, 15/09/1858.

¹²⁹ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 34, 16/09/1858.

¹³⁰ BOA., A.} MKT.NZD, 264/24, lef 35, 17/09/1858.

2.3.9. Kapudane-i Hümâyûn (Donanma Komutanı) Tayin Edilmesi

Mehmed Salih Paşa Amerika'dan dönüp riyâle-i hümâyûn olarak Tersâne-i Âmire'de altı aya yakın süre hizmet verdikten sonra terfi almıştır. Bu sıralarda, Kapudane-i Hümâyûn Ferik Ahmed Paşa, 40 yıldan uzun süredir bahriyede hizmet veren emektar bir denizciydi. Yaşı ilerlediğinden ve belgenin ifadesiyle ağır bir vücuda sahip olduğundan artık vazifesini layıkıyla yerine getirememektedir. Fakat kapudane-i hümâyûnluk vazifesinde bulunan kişinin, her gün donanma gemilerini, Tersâne-i Âmire'deki personeli ve bahriye askerlerinin talim usullerini denetlemesi gerektiğinden devamlı hareket hâlinde olması icap etmekteydi. Bu sebeple bu vazifeye yeni bir zatın atanmasına karar verilmiştir. Bahriye Mirlivası Riyâle-i Hümâyûn Mehmed Salih Paşa, belgenin ifadesine göre, denizcilik ilmine ve savaş sanatına vâkıf bir asker olması sebebiyle 22 Haziran 1859 tarihinde Ferik Ahmed Paşa'nın yerine mevcut mirlivalık rütbesinin devamıyla kapudane-i hümâyûn tayin edilmiştir.¹³¹ Esasında Tersâne-i Âmire'nin sancak beyliği eski zamanlardan beri kapudane-i hümâyûn, patrona-i hümâyûn ve riyâle-i hümâyûn isimleri verilmiş olan üç memur tarafından yapılmıştır. Fakat sonraları kapudane-i hümâyûna bahriye feriki denilmeye başlanmıştır. Paşanın bu vazifeye tayiniyle birlikte makamın kadim unvanı olan kapudane-i hümâyûnun tekrar kabulü uygun görülmüştür.¹³² Mehmed Salih Paşa bu atamayla birlikte bahriyede kapudan paşadan sonraki ulaşabileceği en yüksek mertebeye 39 yaşındayken ulaşmıştır. Normal koşullarda, riyâle-i hümâyûn olan Mehmed Salih Paşa'nın önce patrona-i hümâyûn tayin edilmesi gerekirken doğrudan kapudane-i hümâyûn tayin edilmesi istisnai bir durumdur. Fakat paşa özellikle Kırım Harbi'nden sonra kariyerinde ciddi bir ivme yakalayarak bahriyedeki yükselişini kısa sürede gerçekleştirmiştir.

Kapudane-i Hümâyûn Mirliva Mehmed Salih Paşa'nın yeni vazifesinde pek çok mesuliyeti olmuştur. Donanmada silah depolarından ve cephaneden kapudane-i hümâyûn sorumludur. Bir gemide cephane sarf edilecekse muhakkak gemi komutanı durumu kapudane-i hümâyûna bildirmeliydi. Her ay donanmada sarf edilen eşya ve cephanenin miktarlarını içeren bir defter hazırlanarak kapudane-i hümâyûna takdim edilmeliydi. Seyir hâlindeki gemilerde ise sarf edilen malzeme mühürlü deftere kaydedilerek daha sonra seyir bittiğinde takdim edilmeliydi. Kapudane-i hümâyûn, bu

¹³¹ BOA., İ. DH, 436/28837, lef 3, 21 Za 1275 (22/06/1859).

¹³² BOA., İ. DH, 436/28837, lef 3, 21 Za 1275 (22/06/1859).

defterleri inceleyerek sarf edilen cephanenin yerine yenisinin alınması ve eskilerinin değiştirilmesi için Meclis-i Bahriye'ye başvuruda bulunmaktaydı. Aynı şekilde bahriye hastanesinin ihtiyacı olan ilaç ve diğer ecza malzemelerinin temini için de kapudane-i hümayuna müracaat edilerek mesele Meclis-i Bahriye'ye aktarılmaktaydı. Donanmadan bir asker suç işlediği takdirde suçlu olan kişi ve suçuna dair detaylı bir rapor hazırlanarak kapudane-i hümayuna sunulmakta ve akabinde mesele onun vasıtasıyla yine Meclis-i Bahriye'ye havale edilmekteydi.¹³³ Meclis-i Bahriye bu dönemde Osmanlı bahriyesinin karar alma merci olduğundan kapudane-i hümayun her icraatında kendi vazifesini yerine getirdikten sonra meseleyi meclise aktarmakla yükümlü olmuştur.

2.3.10. İzmir'de İngiltere Prensi Alfred'i Karşılması

2 Aralık 1858'de, Londra Sefiri Kostaki Musurus Bey tarafından İngiltere Kraliçesi Victoria'nın oğlu Prens Alfred'in Osmanlı Devleti'nin Akdeniz sahillerini gezeceği Hariciye Nezâreti'ne bildirilerek güzergâh üzerindeki görevli memurlara gerekli talimatların verilmesi önemle arz edilmiştir.¹³⁴ Prens Alfred İzmir'e geleceğinden, tebrik mesajlarını içeren bir Nâme-i Hümayun'un İngilizce veya Fransızca bilen bir bahriye zabiti tarafından teslim edilmesi 22 Eylül 1859 tarihinde kararlaştırılmış ve bu zabitin miralay rütbesinde olması uygun görülmüştür.¹³⁵ Fakat 24 Eylül 1859'da Prens Alfred'e Nâme-i Hümayun'u teslim etmek üzere Kapudane-i Hümayun Mehmed Salih Paşa'nın İzmir'e gönderilmesine karar verilmiştir.¹³⁶ *Bosna* vapurunun bu seyahat için uygun durumda olmaması sebebiyle 27 Eylül'de Tersâne-i Âmire vapurlarından birinin paşaya tahsis edilmesi münasip bulunmuştur.¹³⁷ Paşa, 28 Eylül Çarşamba günü *Kılıç Ali* vapuru ile İstanbul'dan ayrılarak 29 Eylül Perşembe günü İzmir Limanı'na varmıştır. Aynı gün saat 17.00 sularında Prens Alfred seyahatini gerçekleştirdiği 51 toplu uskurlu firkateyn ile Malta'dan yola çıkmıştır.¹³⁸ Prens Alfred Değirmenlik Adası'na uğradıktan sonra 30 Eylül'de İzmir Limanı'na girmek üzereyken gemide bandıra bulunmadığı için *Cay-ı Ferah* brikinden firkateyne bir filika gönderilerek geminin içerisinde Prens Alfred'in olduğu anlaşılmıştır. Prensi karşılamak için

¹³³ *Bahriye Nizamnamesi* (1849), 9,14.

¹³⁴ BOA., İ. HR, 163/8701, 25 R 1275 (02/12/1858).

¹³⁵ BOA., HR. MKT, 306/23, 24 S 1276 (22/09/1859).

¹³⁶ BOA., HR. MKT, 306/70, 26 S 1276 (24/09/1859); BOA., İ. HR, 171/9273, 29 S 1276 (27/09/1859).

¹³⁷ BOA., HR. MKT, 307/21, 29 S 1276 (27/09/1859).

¹³⁸ BOA., İ. DH, 444/29332, 1ef 3, 7 Ra 1276 (04/10/1859).

bekleyen *Kılıç Ali* vapuru ile *Cay-ı Ferah* briki sancaklarla donatılıp bahriye kaidelerinden olduğu üzere 21 pare top atılarak merasim icra edilmiştir. Prens Alfred'i taşıyan firkateyn de karşılık vererek 21 pare top atmıştır.¹³⁹ Merasimler tamamlandıktan sonra Mehmed Salih Paşa, Prens Alfred'e Nâme-i Hümayun'u mührünü bozmadan teslim etmiştir. Prens, Mehmed Salih Paşa'ya teşekkür etmiş ve sonrasında kendisine özel yapım bir tabanca hediye etmiştir.¹⁴⁰

2 Ekim 1859 tarihinde bu kez Prens Alfred Mehmed Salih Paşa'yı ve İzmir Valisi'ni kendi firkateynine yemek için davet etmiştir. Mehmed Salih Paşa bu vazifesi esnasında İngiltere tahtının muhtemel adaylarından Prens Alfred¹⁴¹ ile bizzat tanışma ve yemek yeme fırsatı bulmuştur. Mehmed Salih Paşa'nın kendisini karşılamasından son derece memnun kalan Prens Alfred Sultan Abdülmecid'in kendisine göndermiş olduğu Nâme-i Hümayun'a cevap yazarak Mehmed Salih Paşa'ya teslim etmiştir. Bu cevabında Sultan Abdülmecid'e önceki mektubu için teşekkür ederken İzmir'de çok iyi karşılandığını ve durumunun gayet iyi olduğunu yazarak sultana sağlık ve esenlikler dilemiştir. Mektupta Prens Alfred'in imzası da mevcuttur.¹⁴² Prens Alfred tarafından Kapudane-i Hümayun Mehmed Salih Paşa'ya hediye edilmiş olan tabancanın kabulü 20 Ekim 1859'da padişah onayıyla gerçekleşmiştir.¹⁴³

2.3.11. Avusturya İmparatorluğu Tarafından Ödüllendirilmesi

27 Eylül 1860 tarihinde Avusturya Maslahatgüzarı Kont Ludolf tarafından gönderilen takrirde, Osmanlı Devleti bahriye memurlarının müşkül vaziyetteki bazı Avusturya gemilerine ettikleri yardım sebebiyle Mehmed Salih Paşa'ya Fransuva Jozef (Franz Joseph) nişanının komandörlük rütbesinin verilmesinin uygun görüldüğü ifade edilmiştir.¹⁴⁴ (Komandörlük şövalyeliğin en üst rütbelerinden biridir.) Ayrıca *Taif* vapuru süvarisine de Fransuva Jozef nişanının şövalyelik rütbesinin ihsan buyrulmasının uygun görüldüğü bildirilmiştir.¹⁴⁵ Avusturya gemilerinin bu hadisede içerisinde bulunduğu vaziyete dair belgede detaylı bilgilere yer verilmemiştir. Fakat bu tarihlerde Avusturya Lloyd Kumpanyası vapurlarının özellikle Tuna Nehri'nde sık

¹³⁹ BOA., İ. DH, 444/29332, lef 3, 7 Ra 1276 (04/10/1859).

¹⁴⁰ BOA., İ. HR, 171/9295, lef 1, 12 Ra 1276 (09/10/1859).

¹⁴¹ Tahtın adaylarından biri olsa da ilerleyen dönemlerde kral olamadığı tespit edilmiştir.

¹⁴² BOA., İ. HR, 171/9295, lef 2, 12 Ra 1276 (09/10/1859).

¹⁴³ BOA., HR. MKT, 310/13, 23 Ra 1276 (20/10/1859).

¹⁴⁴ BOA., HR. TO, 160/72, 27/09/1860.

¹⁴⁵ BOA., İ. HR, 179/9890, 4 R 1277 (20/10/1860).

sık kaza yaptıkları görülmektedir.¹⁴⁶ *Taif* vapuru süvarisi de yüksek ihtimalle bu kazalardan birinde veya birkaçında Avusturya kumpanyası vapurlarının kurtarılmasına yardım ettiği için bu ödüle layık görülmüştür. Kapudane-i Hümayun Mehmed Salih Paşa'nın ödüllendirilmesi ise yüksek rütbeli bahriyeli bir şahıs nezdinde Osmanlı Devleti'ne duyulan şükranı ifade etmenin bir yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira yüksek rütbeli bir bahriyeli olan Mehmed Salih Paşa'nın Avusturya vapurlarının kurtarılmasında bizzat fiili olarak yer alması mümkün değildir.

Mehmed Salih Paşa, Sultan Abdülmecid devrinin sonu itibariyle kapudane-i hümayunluk vazifesini sürdürmekteydi. Paşa, bu dönem boyunca önemli vazifeler üstlenmiş olsa da kariyerinin zirve noktasına Sultan Abdülaziz'in tahtta bulunduğu dönemde ulaşmıştır. Sultan Abdülmecid'in vefatının ardından tahta geçen yeni sultanın veliahtlık döneminden itibaren denizciliğe ve donanmaya duyduğu ilgi sayesinde, donanmanın güçlendirilmesini savunan Mehmed Salih Paşa gözde isimlerinden biri haline gelmiştir. Sultan Abdülaziz, tahta geçtiği andan itibaren İngiltere'den elçilik vasıtasıyla zırhlı gemi talep etmiş¹⁴⁷ ve aşağıdaki kısımda da görüleceği üzere zırhlı gemilerin satın alımı noktasında paşayı tam yetkili kılarak İngiltere'ye göndermiştir.

2.3.12. Üçüncü Yurtdışı Vazifesi: İngiltere Tezgâhlarında Gemi İnşa Projesi

Kırım Harbi'nden ve özellikle de 1860'ların başlarından itibaren zırhlı deniz harp platformları ortaya çıkmaya başlamış olsa da devletlerin donanmalarının esas nüvesini hala ahşap harp gemileri oluşturmaktaydı. Zira zırhlı gemiler bu dönemde henüz tam manasıyla savaşta kullanılmaya hazır bir görüntü vermemekteydi. İngiltere, Fransa ve Amerika Birleşik Devletleri kendi teknolojik kabiliyetleri çerçevesinde farklı zırhlı gemi modelleri geliştirmekteydiler. Bu dönemde Osmanlı donanmasının neredeyse tamamı ahşap gemilerden oluşmaktaydı ve zırh teknolojisinin deniz harbinin seyrini önemli ölçüde değiştireceği henüz tam manasıyla idrak edilememişti. Bu sebeple ilk etapta İngiltere tersanelerinde iki adet kalyon inşa ettirilmesi yönünde bir karar ortaya çıkmıştı. Esasında Osmanlı tersaneleri ahşap kalyonları inşa edebilecek kapasitede olmasına rağmen, yeni model makineli, uskurlu, infilaklı top mermisine uygun silah donanımına sahip ve devasa ölçülerdeki kalyonların inşasında yetersiz kalınmaktaydı.

¹⁴⁶ Detaylı bilgi için bkz. M. Emre Kılıçaslan, *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*, (İstanbul: Libra Yayıncılık, 2019), 61.

¹⁴⁷ Dilara Dal, a.g.t., 236,237.

Londra’da iki adet kalyonun inşası Sultan Abdülaziz’in iradesinin bir gereği olduğundan, 26 Kasım 1861’de kapudan paşanın tezkiresiyle bu vazifeye Kapudane-i Hümayun Mehmed Salih Paşa seçilmiştir. Kalyonların inşasına nezaret etmek ve gerekli satın alım işlemlerini gerçekleştirmek üzere Londra’ya gönderilecek olan paşa ve maiyetindeki zabıtların maaş miktarları da belirlenmiştir. Bir defaya mahsus 20.900 kuruş harcırah ve aylık 105’er liranın ödenmesi uygun görülmüştür. Meclis-i Bahriye’de bu vazifeye tayin edilen memurlar için gerekli talimat hazırlanarak, bu memurların en kısa sürede Londra’ya hareket etmeleri istenmiştir.¹⁴⁸ 29 Eylül 1861 tarihinde Londra Sefiri Kostaki Musurus Bey’e gönderilen bir mektupta İngiltere’de yeni bir deniz harp teknolojisi olan teknesi dövme demir zırhla kaplanmış gemiler hakkında bilgi toplanması talep edilmiştir.¹⁴⁹

Mehmed Salih Paşa’nın Londra vazifesi tam da zırhlı gemilerin donanmalarda yeni yer edinmeye başladığı bir evreye tesadüf ettiğinden, tıpkı Amerika vazifesinde olduğu gibi burada da kendisine gemi inşası hususunda verilen emri yerine getirmede temkinli davranıp acele etmemiştir. Öncelikle İngiliz tersanelerini dikkatle inceleyerek, en son inşa edilen gemilerin teknik özelliklerini dikkate almıştır.

Mehmed Salih Paşa, aldığı talimat uyarınca Londra’ya geldiğinde Londra Sefiri Kostaki Musurus Bey ile birlikte İngiltere Bahriye Vekili Sir John West ile görüşerek Osmanlı Devleti’nin İngiltere tersanelerinde iki adet kalyon inşa ettirme arzusu hususunda vekilden görüşlerini beyan etmesini ve yardımcı olmasını talep etmiştir. Bahriye vekili, zırhlı gemilerin icadından önce hâlihazırda İngiltere Devleti’nin kalyon inşasından vazgeçerek uzun boylu ve büyük fırkateynlerin inşasına ağırlık verdiğini ifade etmiştir. Zırhlı gemilerin icadından itibaren ise bahsi geçen büyük ahşap fırkateynlerin de inşasından vazgeçilerek donanmada zırhlı gemilerin sayısının arttırılmasına gayret edildiği vekil tarafından belirtilmiştir. Ahşap gemilerin zırhlı gemilere karşı mukavemet edebilmesi imkânsız olduğundan bahriye vekili tarafından Osmanlı Devleti’nin iki adet kalyon inşa ettirmek için harcayacağı paranın heba olmaması adına Osmanlı donanması için yeni icat olunmuş olan zırhlı fırkateynlerden inşa ettirilmesi noktasında öneri sunulmuştur.¹⁵⁰

¹⁴⁸ BOA., MB. İ, 16/91, 23 Ca 1278 (23/11/1861).

¹⁴⁹ BOA., HR. SFR.3, 60/22, 29/09/1861.

¹⁵⁰ BOA., DTA. MB.d, 53/52, 29 B 1279 (20/01/1863).

Bahriye vekili ile görüşmesinde edindiği bilgiler ışığında Mehmed Salih Paşa, Osmanlı Devleti'nin yeni icat zırhlı gemilerden birkaç adedine ve de birkaç adet uskurlu şalopeye sahip olmasının gerektiğini ifade etmiştir. Paşanın raporuna göre, zırhlı gemilerin iki farklı türü mevcut bulunmaktadır. İlk türde ahşaptan inşa edilmiş olan bir gemi demir levhalarla kaplanarak zırhlı gemiye dönüştürülmekte, ikinci türde ise geminin bazı kısımları sert ağaçtan diğer kısımları ise tamamen demirden inşa edilmektedir. Zırhlı gemilerin seyir ve hareketlerinde birtakım sorunlar mevcut olmakla birlikte gemiler denizde fazlaca yalpa vurmaktadır. Bu sorunların çözülmesi için İngiltere Devleti tarafından seyir tecrübeleri yapılmaktadır. Osmanlı Devleti şayet bu zırhlı gemilerden inşa ettirmeyi kabul ederse, gemilerin tanesi arma, top ve diğer edevatıyla birlikte 250.000 İngiliz Lirası maliyetinde olacaktır.¹⁵¹ Paşa bu bilgileri sunduktan sonra kapudan-ı deryânın ve padişahın bu husustaki fikir ve kararlarını beklediğini yazmıştır. Mehmed Salih Paşa yazısının devamında ahşap muharebe gemilerinin zırhlı gemiler karşısında artık bir hükmü kalmadığını belirterek Osmanlı Devleti'nin de donanmasında zırhlı gemiler bulundurması gerektiğini söylemiştir. Zırhlı gemi inşa ettirilmese bile hiç olmazsa İngiltere bahriye vekilinin diğer tavsiyesine uyularak, kalyon yerine yeni büyük ahşap firkateynlerden inşa ettirilmesini önermiştir. Ayrıca inşa ettirilecek ahşap firkateynler için gereken makineleri İngiltere fabrikalarında yaptırmak üzere İngiltere Bahriye Vekâleti'nden resimleri talep edebileceğini ve nitelikli usta ve ameleleri de yine İngiltere'den bulabileceğini ifade etmiştir. Bu eksiklikler giderildikten sonra Osmanlı tersanelerinde kısa müddette büyük ahşap firkateynler inşa edilebileceği bilgisini de iletmiştir. Fakat paşa nihai görüşünü ifade ederken büyük denizci devletlerin artık ahşap gemi inşasını bırakarak zırhlı gemi inşasına yöneldiğini belirterek, büyük denizci devletlerden biri olan Osmanlı Devleti'nin de zırhlı gemilere sahip olmasının şanına yakışacağını ve bu atılımın deniz kuvvetinin yeterli düzeye ulaştırılması noktasında büyük fayda sağlayacağını söylemiştir. Son olarak zırhlı gemilerden bağımsız olarak, Tersâne-i Âmire, İzmit ve Gemlik tersanelerinde inşa edilmekte olan ahşap gemiler için İngiltere fabrikalarına makine siparişi verilmesi gerektiğini hatırlatarak yazısını bitirmiştir.¹⁵²

Mehmed Salih Paşa yalnızca zırhlı gemilerin satın alımı için değil ayrıca onların Osmanlı tersanelerinde de üretilmesi için bazı teşebbüslerde bulunmuştur. Tersâne-i

¹⁵¹ BOA., DTA. MB.d, 53/52 29 B 1279 (20/01/1863).

¹⁵² BOA., DTA. MB.d, 53/52 29 B 1279 (20/01/1863).

Âmire tezgâhlarında bir zırhlı gemi inşa edilmesi için 15 Temmuz 1862’de Mr. Henwood’u İstanbul’a göndermiş¹⁵³ ve Mr. Henwood kaymakamlık rütbesi verilerek Tersâne-i Âmire’de hizmete alınmıştır.¹⁵⁴

Mehmed Salih Paşa 11 Nisan 1862 tarihinde İngiltere’deki incelemelerinin sonucunda edindiği bilgileri bir raporla Kapudan-ı Deryâ Mehmed Ali Paşa’ya bildirmiştir. Bu raporda, İngiltere tersanelerinde demir zırh kaplamalı gemilerin inşa edilmekte olduğu fakat bu gemilerin açık denizlerde nasıl bir performans göstereceğinin belirsiz görüldüğü ifade edilmiştir. İki ay öncesinde bir zırhlı fırkateynin seyir tecrübesi maksadıyla Portsmouth Tersanesi’nden Lizbon’a gönderildiği ve geminin dönüş esnasında tesadüf ettiği fırtınada baş kısmının az da olsa denize saplandığı belirtilmiştir. Bu durum karşısında İngilizler geminin demir zırhlarının yerini değiştirerek dengesini sağlamışlardır.¹⁵⁵

Amerikan İç Savaşı esnasındaki 9 Mart 1862 tarihli Hampton Roads Deniz Muharebesi’ndeki¹⁵⁶ zırhlı gemilerin saha performansı İngiltere Devleti için zırhlı gemi inşası noktasında önemli bir emsal ve teşvik olmuştur. Bu deniz muharebesinden sonra İngiltere, donanmasındaki ahşap gemileri demirle kaplayarak zırhlı hâle getirmeye gayret etmiştir. Hatta İngiliz Bahriyesi’nden yayınlanan bir emirle tüm tersanelerde inşası sürmekte olan vidalı üç ambarlı kalyonların ve vidalı kapakların bundan sonra üst bataryaları kesilerek fırkateyne dönüştürülmesi ve geminin dört bir yanının demir levhalarla kaplanarak zırhlı hâle getirilmesi talep edilmiştir. Bu emre uyularak Portsmouth Tersanesi’ndeki üç adet 131 toplu vidalı üç ambarlı kalyonun üst tarafındaki bataryaları kesilerek içlerine yeni icat edilmiş olan Armstrong toplarından yerleştirilmeye ve geminin gövdesi demir zırhla kaplanmaya başlamıştır. İngiliz Bahriyesi’ne göre bir adet demir zırhla kaplı fırkateyn, bir filo ahşap gemiden daha üstün muharebe kabiliyetine sahip olmuştur. Mehmed Salih Paşa bahsi geçen Hampton Roads Deniz Muharebesi’nin gazetelerde yer alan bir adet fotoğrafını da mektubuna ekleyerek göndermiştir.¹⁵⁷

Mehmed Salih Paşa, 29 Nisan 1862’de gemi inşasında dünyadaki son gelişmeler hususunda İstanbul’u bilgilendirmek üzere bir rapor daha yazmıştır. Bu raporda,

¹⁵³ BOA., HR. SFR.3, 66/41, 15/07/1862.

¹⁵⁴ BOA., A.} MKT.NZD, 442/91, 23 S 1279 (20/08/1862).

¹⁵⁵ BOA., A.} MKT.NZD. 416/20, 11 L 1278 (11/04/1862).

¹⁵⁶ Angus Kongstam, *Confederate Ironclad 1861-65* (Oxford: Osprey Publishing, 2001), 29.

¹⁵⁷ BOA., A.} MKT.NZD, 416/20, 11 L 1278 (11/04/1862).

Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu topraklar ve coğrafi konumu gereği deniz kuvvetinin hayati öneme sahip olduğu hatırlatılarak bu deniz kuvvetinin yeterli düzeye getirilmesi için yeni icat edilen zırhlı gemilerden tedarik olunması gerektiği ve zırhlı gemilerin İngiltere tarafından yapılacak seyir tecrübelerinin beklendiği ifade edilmiştir.¹⁵⁸ Ayrıca Amerikan İç Savaşı esnasında Amerika'nın güneyi ve kuzeyi arasındaki Hampton Roads Deniz Muharebesi'nde güney tarafındaki bir zırhlı geminin, kuzey tarafının kuvvetli istihkâma sahip bir limanında demirli birkaç fırkateyn ile bazı harp gemilerini tahrip ettiği beyan edilmiştir. Bu esnada zırhlı geminin istihkâmdan yoğun ateş gelmesine rağmen zırhının sağladığı mukavemet sayesinde bu atışlardan etkilenmeyerek istihkâmları da tahrip ettiğine dikkat çekilmiştir. Bu harp tecrübesinin neticesinde İngiltere tersanelerinin tezgâhlarında inşası süren ahşap gemilerin zırhlı gemilere çevrilmesine karar verdiği bilgisi de hem Mehmed Salih Paşa'nın yazısında hem de Meclis-i Bahriye mazbatasında yer almıştır.¹⁵⁹ Mehmed Salih Paşa'nın gözlemleri Osmanlı Devleti'nin zırhlı gemilere yönelmesinde önemli bir etken olmuştur.¹⁶⁰ Bu durum Osmanlı bahriyesi karar alıcılarının Avrupa'daki deniz harp teknolojilerini yakından takip ettiğine dair gösterilebilecek örneklerden biridir. Hampton Roads Deniz Muharebesi tarihte ilk kez iki zırhlı geminin birbiriyle çatışmasına sahne olması bakımından da önemli bir hadise olarak kayıtlara geçmiştir.

Mehmed Salih Paşa, İngiltere Devleti'nin inşasına başladığı bu zırhlı gemilerden Osmanlı donanması için de tedarik edilmesinin öneminden bahsederek, en kısa sürede bir adet zırhlı geminin siparişinin verilmesi önerisinde bulunmuştur. Ayrıca Mehmed Salih Paşa yazısının devamında bu zırhlı gemilerin üç farklı şekilde inşa edildiğini ifade etmiştir. İlk yöntemde adi ahşap gemilerin bazı kısımları kesilerek geminin üzerine demir zırh kaplanmakta, ikinci yöntemde gemi en başta ahşaptan inşa edilerek sonrasında üzerine demir zırh kaplanmakta ve üçüncü yöntemde geminin yalnızca ıskarmozları ahşaptan yapılmak suretiyle diğer bütün kısımlar demirden inşa edilmektedir. Zırhlı gemilerin büyüklüğü orta fırkateyn ölçüsünde olmaktadır.¹⁶¹ Yazının sonunda Osmanlı Devleti için inşa ettirilecek olan bir adet zırhlı fırkateynin yukarıda izah edilen yöntemlerden hangisiyle inşa edileceği ve içerisine hangi türden

¹⁵⁸ BOA., A.} MKT.NZD, 416/20, 29 L 1278 (29/04/1862).

¹⁵⁹ BOA., DTA. MB.d, 53/100, 29 L 1278 (29/04/1862).

¹⁶⁰ Dilara Dal, a.g.t., 237.

¹⁶¹ BOA., A.} MKT.NZD, 416/20, 11 L 1278 (11/04/1862).

kaç top yerleştirileceği gibi kararlar Meclis-i Bahriye'ye ve padişahın takdirine havale edilmiştir.¹⁶² Paşanın İngiltere vazifesi esnasında sarf ettiği “*Artık ahşap donanma devri intihâ-pezir oldu. Harp için donanma mutlaka zırhlı olmalıdır.*” şeklindeki sözleri esasında zırhlı gemi teminine yönelik yoğun isteğin özet bir izahı niteliğindedir.¹⁶³

Osmanlı Devleti ayrıca nehir filosunu kuvvetlendirmek maksadıyla bir adet top dubasının inşası için de Mehmed Salih Paşa'ya bir talimat vermiştir. Bu talimatta paşanın İngiltere Bahriye Vekâleti ile ortak hareket ederek top dubasını inşa edecek mühendis ve mimarları seçmesi talep edilmiştir. Meclis-i Bahriye'nin de bu hususta olumlu fikir beyan ettiği belirtilmiştir.¹⁶⁴

Mehmed Salih Paşa'ya, inşa olunacak gemiler için, yeni icat edilmiş olan şeşhaneli topların tedariki hususunda yardım etmek üzere topçuluk alanında yetkin bir zabıt olan Miralay Muhtar Bey Londra'ya gönderilmiştir. Tersâne-i Âmire, İzmit ve Gemlik tersanelerinde inşa edilmekte olan kapak ve fırkateynler için satın alınacak olan şeşhaneli toplar, buhar makineleri, sigorta ve diğer masraflarla birlikte Osmanlı Devleti'ne 193.600 liralık bir fatura çıkarılmıştır.¹⁶⁵ Fakat hazine bu dönemde derin bir darboğaz içerisinde olduğundan bu paranın hemen ödenemeyeceği, dolayısıyla bir sarraftan bu miktarda borç alınabilirse kontratın hemen imzalanarak kalyon ve fırkateynler için yaptırılmış olan top ve makinelerin derhâl teslim alınması talimatı verilmiştir. Zira Aynalıkavak tezgâhında bir adet kalyonun, İzmit ve Gemlik tezgâhlarında da iki adet fırkateynin inşaları tamamlanmış olduğundan bu gemilerin uzun müddet makinesiz kalmasının uygun bir durum olmayacağı belirtilmiştir. Esasında Tersâne-i Âmire'de mevcut bulunan 467 adet 13.000 kantarlık tunç topların satılmasıyla elde edilecek gelirin Londra'dan getirtilecek olan makine ve toplara harcanarak meselenin çözülmesi düşünülmüşse de topların satışından elde edilen gelir Tersâne-i Âmire hazinesine bırakılmadığından bu çözüm de geçerliliğini yitirmiştir.¹⁶⁶

Mehmed Salih Paşa ve Londra Sefiri Kostaki Musurus Bey 24 Eylül 1862 tarihinde Napier&Son firmasının temsilcisi ile zırhlı gemi inşası hususunda bir toplantı yapmışlardır. Firma temsilcisi, sipariş verildiği takdirde Osmanlı Devleti için iki değil

¹⁶² BOA., DTA. MB.d, 53/100, 29 L 1278 (29/04/1862).

¹⁶³ *Ceride-i Bahriye*, “Ateş Mehmed Paşa”, S. 399, 23 Zilkâde 1326 (17 Aralık 1908), 1.

¹⁶⁴ BOA., HR. MKT, 398/27, 4 L 1278 (04/04/1862).

¹⁶⁵ BOA., DTA. MB.d, 53/182, 20 S 1279 (17/08/1862).

¹⁶⁶ BOA., DTA. MB.d, 53/182, 20 S 1279 (17/08/1862).

üç adet zırhlı fırkateyn bile inşa edebileceklerinin taahhüdünü vermiştir. Fiyatlandırma noktasında ise ton başına 62 sterlin gibi bir ücret teklif etmiştir. Zırhlı fırkateynlerden iki adedinin sözleşmenin imzalandığı tarihten itibaren iki sene içerisinde inşasının tamamlanıp teslim edileceği, üçüncüsünün ise imza tarihinden itibaren 2,5 sene geçmeden Osmanlı donanmasına teslim edileceği ifade edilmiştir.¹⁶⁷

Mehmed Salih Paşa'nın zırhlı gemilere dair İstanbul'a aktardığı bilgiler ışığında iki adet kalyon inşasından vazgeçilerek Osmanlı donanması için zırhlı gemiler inşasına karar verilmiştir. Londra'da inşa edilecek olan bu zırhlı gemilerden bir adedinin ücretinin Mısır Valisi Said Paşa tarafından karşılanacağı, zırhlı fırkateynlerden bir diğerinin ödemesi için Maliye Hazinesi'nden 32.000 kuruşun verileceği ve kalan iki zırhlı fırkateynin ödemelerinin ise padişahın Tersâne-i Âmire Hazinesi'ne ihsan buyurduğu paradan 30.000 Mecidiye altını ve 30.000 Mecidiye altını, 54.545 lira, dokuz şilin ve bir bakır ile gerçekleştirileceği ifade edilmiştir.¹⁶⁸ Ödenecek 60.000 Mecidiye altınının 15.454 adedi İngiliz Lirası ve 43.000 adedi Mecidiye yüzlük altını ve üç adedi dahi Mecidiye gümüş yirmilikten oluşmakla birlikte, bir İngiliz Lirası 110 kuruş, bir Mecidiye Altını 100 kuruş, ve bir gümüş yirmilik 20 kuruş değerinde olduğundan toplamda Osmanlı Devleti'nin yapması gereken ödeme miktarı 6.000.000 kuruşu bulmuştur.¹⁶⁹

24 Aralık 1862'de Mehmed Salih Paşa tarafından Meclis-i Bahriye'ye gönderilen iki adet telgrafta, Londra'dan satın alınmış olan yelken bezlerinin ücretlerinin son ödeme tarihinin üzerinden dört hafta geçmiş olduğundan bezleri satan kişinin hakkını talep ettiği ve bu borcun derhâl ödenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Yelken bezleri için ödenmesi gereken miktarın 6.600 lira olduğu hatırlatılmıştır.¹⁷⁰ Ayrıca Ahmed Bey'in zırhlı gemi inşası için yapılan kontratlarla birlikte İstanbul'a dönmek için yola çıktığı belirtilmiştir. Bunun yanı sıra Londra'da bulunan Osmanlı bahriyelilerinin erzak ve mühimmatı için Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden gönderilmesi gereken meblağın çoğu henüz ulaşmadığı için zorluk çekildiği ve de asker nakli için Bar sahiline gönderilen vapurların Korfu'dan aldıkları kömürlerin ücreti ödenmediğinden protesto çekildiği

¹⁶⁷ BOA., HR. SFR.3, 68/46, 24/09/1862.

¹⁶⁸ BOA., DTA. MB.d, 57/8, 6 C 1279 (29/11/1862).

¹⁶⁹ BOA., DTA. MB.d, 57/8, 6 C 1279 (29/11/1862).

¹⁷⁰ BOA., DTA. MB.d, 57/30, 2 B 1279 (24/12/1862).

ifade edilerek bu gibi durumların Osmanlı Devleti adına yakışıksız durumlar olduğu ve derhâl nakit sıkıntısına bir çözüm bulunmasının ümit edildiği söylenmiştir.¹⁷¹

Mehmed Salih Paşa vazifesi esnasında zırhlı gemi inşası, şeşhaneli top ve makine tedariki gibi hususlarla ilgilenirken bir yandan da Osmanlı Devleti'nin o dönem içerisinde bulunduğu malî darboğaz sebebiyle başka sıkıntılara göğüs germek zorunda kalmıştır. Osmanlı Devleti nakit akışındaki bu tıkanıklığı çözmek ve siparişlerinin ödemesini yapabilmek için İngiltere'den borç almak mecburiyetinde kalmıştır. 1862 yılında Hobart-Foster tarafından hazırlanıp İngiliz parlamentosuna sunulan Osmanlı Devleti'nin malî durumu hakkındaki raporun oluşturduğu olumlu etki sayesinde aynı yıl Londra'da "Deveaux ve Ortakları" ile bir borç anlaşması yapılabilmektedir. Bu anlaşma sayesinde 8.800.000 lira tutarında borçlanılarak 5.984.000 lira doğrudan nakit akışı sağlanmıştır.¹⁷² Bu nakit akışı sayesinde kriz geçici olarak çözülmüş ve bahsi geçen ödemeler yapılabilmektedir.

Netice itibariyle Kapudane-i Hümayun Mehmed Salih Paşa iki adet ahşap kalyon inşa ettirmek üzere başladığı vazifesini Osmanlı Devleti için dört adet zırhlı fırkateyn siparişi vererek tamamlamıştır. Esasında Mehmed Salih Paşa'ya Napier&Son firmasına üç adet zırhlı fırkateyn siparişi verilmesi talimatı iletilmişken, kendisi harcırah olarak kendi harcaması için tahsis edilmiş olan 56.500 lirayı kapora olarak değerlendirip Thames Iron Works firmasına fazladan bir adet zırhlı fırkateyn siparişi verilmesini sağlamıştır. Böylelikle Osmanlı Devleti sonraları *Aziziye*, *Osmaniye*, *Orhaniye* ve *Mahmudiye* (EK:10,11,12,13) isimlerini vereceği dört adet zırhlı fırkateyni Mehmed Salih Paşa'nın gayretleriyle donanmasına kazandırmıştır.¹⁷³ Osmanlı Devleti, Kapudane-i Hümayun Mehmed Salih Paşa'nın İngiltere'de bulunduğu süreçte yazdığı raporlar sayesinde zırhlı gemiler hakkında önemli bilgiler edinmiş ve henüz yeni bir teknoloji olan zırhlı gemileri donanmasına dahil etmek için harekete geçmiştir. Mehmed Salih Paşa'nın da raporlarında ifade ettiği üzere ahşap donanma devri kapanmış ve zırhlı donanma devri başlamıştır.¹⁷⁴ İngiltere vazifesi Kapudane-i Hümayun Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâ olmadan önceki son

¹⁷¹ BOA., DTA. MB.d, 57/30, 2 B 1279 (24/12/1862).

¹⁷² Bıltekin Özdemir, *Osmanlı Devleti Dış Borçları*, (Ankara: Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2010), 56.

¹⁷³ Angus Kongstam, *European Ironclads 1860-75*, (New York: Osprey Publishing, 2019), 41.; Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 130.

¹⁷⁴ *Cerîde-i Bahriye*, "Ateş Mehmed Paşa", S. 399, 23 Zilkâde 1326 (17 Aralık 1908): 1.

vazifesi olarak kayıtlara geçmiştir. Bu vazifesi esnasında yine İngiltere Devleti nâzırları ve bilhassa da bahriye vekili ile görüşme fırsatı elde etmiştir.

Kapudane-i Hümayun Mehmed Salih Paşa Londra'da Osmanlı Devleti için dört adet zırhlı fırkateynin ve Tersâne-i Âmire, İzmit ve Gemlik tersanelerinde inşa edilmekte olan ahşap gemilerin makinelerinin siparişlerini verdikten sonra 4 Ocak 1863'te ilk gemiyle Londra'dan Marsilya yoluyla İstanbul'a hareket etmiştir.¹⁷⁵ Mehmed Salih Paşa'nın İstanbul'a davet edildiği esnada Kapudan-ı Deryâ Mehmed Ali Paşa azledilmiş ve yerine geçici olarak Meclis-i Bahriye Reisi İngiliz Mustafa Paşa tayin edilmiştir.¹⁷⁶



¹⁷⁵ BOA., HR. SFR.3, 72/5, 04/01/1863; BOA., HR. SFR.3, 72/4, 03/01/1863; BOA., HR. SFR.3, 72/9, 07/01/ 1863; BOA, İ. DH, 501/34095, 20 B 1279 (11/01/1863).

¹⁷⁶ İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 5, (İstanbul: Türkiye Yayınevi, 1971), 234.; Midhat Sertoğlu, *Mufasssal Osmanlı Tarihi*, C. 6, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2021), 3123,3124.

3. ATEŞ MEHMED SALİH PAŞA’NIN KAPUDAN-I DERYÂLİĞİ VE BAHRİYEDE TEKNOLOJİK MODERNİZASYON FAALİYETLERİ

3.1. Kapudan-ı Deryâ Tayin Edilmesi

19 Ocak 1863 tarihli bir Hatt-ı Hümayun ile Londra’dan İstanbul’a dönmüş olan Kapudane-i Hümayun Mehmed Salih Paşa, belgedeki ifadeye göre, mesleğindeki derin bilgisi ve liyakati sebebiyle vezirlik ve müşirlik rütbeleri verilerek kapudan-ı deryâ olarak tayin edilmiştir.¹⁷⁷ Mehmed Salih Paşa kapudan-ı deryâ olduğunda 43 yaşındaydı.¹⁷⁸

Kapudan-ı deryâ veya diğer bir ifadeyle kapudan paşa Osmanlı bahriyesinin en büyük amiri ve donanmanın başkumandanıdır. Bu makama, bahriyeden yetişmiş birinin tayinine dair hüküm içeren bir kanun¹⁷⁹ mevcut olsa da kapudan paşaların çoğu bahriye kökenli olmamıştır. Bazen, kapudan paşadan sonraki en büyük bahriye yetkilisi olan kapudane-i hümayun bu makama tayin edilmiştir. Mehmed Salih Paşa’nın durumu da bu vaziyete bir örnek teşkil etmektedir. Kapudan paşa, bahriyeye dair tüm atamalardan sorumlu olmuştur. Ayrıca bu makamdaki şahıslar Tersâne-i Âmire içerisinde bulunan Divanhâne-i Âmire’de ikamet etmişlerdir.¹⁸⁰ Tanzimat sonrası dönemde bahriye idaresinde bazı değişiklikler gerçekleşmiştir. Bu dönemde kurulan Meclis-i Bahriye’nin tersane ve donanmaya dair tüm meselelerde doğrudan sorumlu ve fikir belirtmeye yetkili olduğu kabul edilmiş, meselelerin kapudan paşaya gitmeden evvel

¹⁷⁷ BOA, HAT. 1648/36, 28 B 1279 (19/01/1863). Belgedeki ifade aynen şu şekildedir: “Münhal olan kapudanlık hizmetinin derkâr olan liyakat ve malumatına mebni ümera-yı bahriyeden Mehmed Paşa’ya rütbe-i vezaret ve müşirî ile tevcihi nezdimizde bit-tensib iktizası icra olunarak Bab-ı Âlî’ye gönderilmiş olmağla ilan-ı keyfiyete ibtidar eylesin cenab-ı hakk cümleyi hayra muvaffak buyura âmin.”

¹⁷⁸ *Takvîm-i Vekâyi*, S. 679, 28 Receb 1279 (19 Ocak 1863): 1; *Cerîde-i Havâdis*, S. 1127, 28 Receb 1279 (19 Ocak 1863): 1; *Tercüman-ı Ahvâl*, S. 286, 28 Receb 1279 (19 Ocak 1863): 1, *Tasvir-i Efkâr*, S. 59, 28 Receb 1279 (19 Ocak 1863): 1.

¹⁷⁹ Bu hususta bir hükme ilk defa, Mezemorta Hüseyin Paşa tarafından kaleme alınmış olan 1701 Bahriye Kanunnamesi’nde rastlanmaktadır.

¹⁸⁰ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 415,417; İdris Bostan, “Kapudan Paşa”, DİA, C. 24, (İstanbul: TDV, 2001), 354.

meclisin onayından geçmesi zorunluluğu da ortaya konmuştur.¹⁸¹ Böylelikle bahriye idaresinde kapudan-ı deryâya yardımcı bir merci oluşturulmuştur. Mehmed Salih Paşa'nın görevi süresince de Meclis-i Bahriye önemini muhafaza etmiştir.

Etkin bir bahriye ıslahatının uygulama sahasına konulmak istenmesi beraberinde ciddi miktarda maddi külfeti de getirmiştir. Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâ tayin edildiği 1863 senesinin bütçe planı devletin o dönemdeki önceliklerine dair önemli ipuçları sunmaktadır. Sultan Abdülaziz, mahir bir denizci olan Mehmed Salih Paşa'yı Osmanlı bahriyesinin başına getirdikten sonra planladığı donanma ıslahatı için de maddî anlamda onun elini rahatlatmak istemiştir. Sultan Abdülaziz devrinin ilk bütçe çalışması olan 1863-1864 yılı bütçesinin verilerine göz atıldığında devlet daireleri masrafları kategorisinde yer alan Bahriye giderleri için ayrılan miktar 24.191.000 Fransız frangı olarak kaydedilmiştir. Bunun haricinde padişahın, 1863 senesinde hazineden kendisine tahsis edilen 27.712.000 Fransız frangının yarısını da bahriyeye hibe etmesiyle önemli bir maddi kaynak oluşmuştur. Böylece 1863 senesinde bütçeden bahriyeye ayrılan miktar toplamda 38.047.000 Fransız frangına ulaşmıştır. Sıralamada Seraskerlik (95.198.000 Fransız frangı) ve Dahiliye Nezâreti'ne (41.082.000 Fransız frangı) sağlanan ödenek miktarlarının ardından üçüncü sırada bahriyenin gelmesi de Sultan Abdülaziz devrinde bahriyeye verilen önemi gösteren kıymetli bir veridir.¹⁸² Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâ olduğu yılda bütçede bahriyeye bu denli ağırlık verilmesi de tesadüfî bir durum değildir. Zira bütçe planlamasında bahriyeye bu denli yüksek kaynak aktarımı ilerleyen dönemlerde bir daha gerçekleşmemiştir. Hatta Sultan II. Abdülhamid döneminde, 1893-1894 bütçe verilerine bakıldığında Bahriye Nezâreti'ne 671.000 lira ile bütçeden yalnızca %3,9'luk bir dilim ayrılabilirdiği görülmüştür. Harbiye Nezâreti'ne ayrılan miktar bu dönemde bahriyenin neredeyse 10 katına çıkmıştır. Bu durum devletin mali koşullarının ve dönemsel önceliklerinin değiştiğini göstermektedir.¹⁸³

Diğer taraftan Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa 12 Mart 1863 tarihinde birinci rütbeden Murassa Osmanî Nişanı ile taltif edilmiştir.¹⁸⁴ Kapudan-ı deryâ olmasından kısa süre sonra yapılan bu ödüllendirmenin sebebi belgede belirtilmese de Londra

¹⁸¹ Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, 239.

¹⁸² Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi Islahat Fermanı Devri 1861-1876*, C. 7, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011), 231.

¹⁸³ Panzac, a.g.e., 384.

¹⁸⁴ BOA., A.} MKT.MHM, 257/58, 21 N 1279 (12/03/1863).

vazifesi esnasındaki gayret ve başarısı dolayısıyla bu nişanı aldığı muhakkaktır. Zira daha yeni kapudan-ı deryâ tayin edilmiş olduğundan Osmanlı donanmasının modernizasyonu için aklındaki projeleri henüz o dönemde hayata geçirmeye başlayamamıştır. Zaten bu husustaki çalışmalarına 1863 Mısır Seyahati sonrasında ağırlık verebilmiştir.

Mehmed Salih Paşa, kapudan-ı deryâ olduktan kısa bir süre sonra Sultan Abdülaziz'in maiyetinde Mısır seyahatine katılmıştır.¹⁸⁵ Bu gezi esnasında Mehmed Salih Paşa donanmanın kuvvetlendirilmesi hususundaki fikir ve önerileriyle Sultan Abdülaziz'i etkilemiştir.¹⁸⁶ Mehmed Salih Paşa'nın da içerisinde bulunduğu heyet, *Feyz-i Cihad* vapuruyla İstanbul'dan yola çıkarak 4 Nisan 1863'te Çanakkale, 5 Nisan'da Rodos ve Sakız önlerinden geçerek 7 Nisan'da İskenderiye Limanı'na ulaşmıştır.¹⁸⁷ Mehmed Salih Paşa'nın, Mısır'da Sultan Abdülaziz ve geziye katılan devlet erkânıyla birlikte Mısır yönetiminin idarî ve askerî memurlarıyla görüşmeler gerçekleştirmiş olma ihtimali bulunmaktadır.

Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın, Sultan Abdülaziz ile birlikte Mısır'dan İstanbul'a dönüşü esnasında, sultan ve beraberindeki heyetin nasıl karşılanacağını izah eden bir emir yayınlanmıştır. Bu emre göre, padişahı taşıyan vapur Sarayburnu açıklarında görüldüğü anda saray önünde bulunan bataryalar ve donanma gemileri yirmi bir pare top atışıyla bir merasim gerçekleştirecektir.¹⁸⁸ Sultan Abdülaziz boğaza girdiğinde donanma Büyükkada önlerine kadar gelmiş, nâzırlar ve devletin ileri gelen memurları da *Kılıç Ali* vapuru ile Heybeliada'ya getirilmişlerdir. Bir gece Mekteb-i Bahriye'de konaklandıktan sonra ertesi gün (Cuma) padişahın İstanbul'a girişi için harekete geçilmiştir. *Feyz-i Cihad*, *Mecidiye*, *Taif* ve *Hayreddin* vapurları sabah saat 10.30'da Heybeliada'dan hareket etmişlerdir. Mehmed Salih Paşa da padişahın yanında yer almıştır. Tersâne-i Âmire'ye ait üç vapur pek çok sandalı çekerek Fenerbahçe önlerine getirmiştir. Şirket-i Hayriye'nin 11 adet vapuru ise alay sancaklarıyla donatılmıştır. Padişahın geçişi esnasında boğazın sol sahilinde Harbiye, Tıbbiye, Erkân-ı Harbiye mektepleri talebeleri ve askerî rüşdiyelerin talebeleri

¹⁸⁵ Eda Gülşen Gömlüksiz, *Mesudiye Zirhlisi*, Türk Deniz Harp Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar, S. 5, (İstanbul: Piri Reis Araştırma Merkezi, 2007), 7.

¹⁸⁶ Nejat Gülen, *Şanlı Bahriye-Türk Bahriyesinin İki Yüz Yıllık Tarihçesi 1773-1993*, (İstanbul: Kastaş Yayınları, 2001), 101.

¹⁸⁷ Sinan Kaya, "Sultan Abdülaziz'in 1863 Mısır Seyahati", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015), 42.

¹⁸⁸ BOA., MB. İ, 19/34, 30 Za 1279 (19/05/1863).

bulunmuştur. *Feyz-i Cihad* vapuru Zeytinburnu'na yaklaşınca sahilden toplar atılmaya başlanmış, Sarayburnu ile Selimiye arasına gelince, vapur iki taraftan gelen merasim atışlarının tam ortasında kalmıştır. Padişahı karşılamak için boğazda bekleyen sancaklarla donatılmış sandallar, yelkenli ve buharlı gemiler bir manzara oluşturmuştur. Sultan Abdülaziz top atışlarının ardından Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın idaresindeki filika ile Dolmabahçe Sarayı yerine Tophane rıhtımına gelmiştir. Burada tüm devlet erkânı padişahı karşılamıştır.¹⁸⁹ Mehmed Salih Paşa, Mısır seyahati tamamlandıktan sonra Osmanlı bahriyesinin modernizasyonuna odaklanarak ilerleyen kısımlarda detaylandırılacağı üzere aklındaki fikirleri hayata geçirmeye başlamıştır.

3.2. Tuna Tersaneleri (Ruşçuk ve Vidin) ile Tuna Filosunun Vaziyeti

Çok yönlü bir donanma stratejisi kurgulayan Mehmed Salih Paşa, donanmanın yalnızca ana unsurlarıyla değil aynı zamanda stratejik öneme sahip Tuna'da bulunan nehir filosunun ve buradaki Rusçuk ve Vidin tersanelerinin durumlarıyla da bizzat yakından ilgilenmiştir. Kırım Harbi esnasında Rus donanmasına karşı mücadele etmiş bir denizci olarak Tuna Nehri'nin Osmanlı Devleti nezdindeki stratejik önemini iyi kavramış ve ileride çıkacak muhtemel bir savaşta Tuna filosunun kritik vazifeler üstleneceğini öngörerek bu filoyu kuvvetlendirmek adına önemli teşebbüslerde bulunmuştur. Kendisi kapudan paşa olmadan kısa süre önce, 17 Eylül 1862 tarihinde Rusçuk Tersanesi'nde bulunan demirhanenin baştan inşa edilmesi gerektiği dönemin kapudan-ı deryâsı Damat Mehmed Ali Paşa'ya bildirilmiştir.¹⁹⁰ Tersanede yapılan incelemelerin ardından demirhanenin yeniden inşasının ve bir adet oda eklenmesinin maliyeti 9.490 kuruş olarak tespit edilmiştir. Meclis-i Bahriye'ye danışıldığında bu maliyet miktarını geçmemek kaydıyla Rusçuk Tersanesi demirhanesinin inşasına onay verilmiştir.¹⁹¹ Bu demirhanenin inşası Mehmed Salih Paşa devrine kalmıştır. Paşa, Tuna donanmasının kuvvetlendirilmesi için harekete geçmeden önce meseleyi Meclis-i Bahriye'nin gündemine taşıyarak bölgedeki mevcut deniz kuvvetine ve tersanelere dair teferruatlı raporlar hazırlatmıştır. Bu raporlar aşağıda detaylarıyla izah edilecektir. Raporlar hazırlanırken ilk olarak Tuna Nehri'nde bir süredir vapur işletmekte olan Avusturya'nın Lloyd kumpanyasının filosundaki gemiler hakkında bilgi edinilmiştir.

¹⁸⁹ Nejat Gülen, a.g.e., 101,102.

¹⁹⁰ BOA., A.} MKT.NZD, 458/20, 22 Ra 1279 (17/09/1862).

¹⁹¹ BOA., İ. DH, 498/33816, 9 R 1279 (04/10/1862).

Tuna filosu kumandanı Hacı Ali Bey'in 26 Ocak 1863 tarihinde Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'ya gönderdiği rapora göre, Lloyd kumpanyasının büyüklü küçüklü toplamda 120 adet vapuru bulunmaktadır.¹⁹² Kumpanyanın Tuna filosundaki gemilerinden bazıları tüm teknik özellikleriyle detaylı bir şekilde raporun içerisinde yer almıştır. Tuna'da suların çekildiği zamanlarda Demirkapı girdabından geçme kabiliyetine sahip olan dört çarklı *Tahtalı* ve *İzlana* isimli vapurlar, Tuna'da suların orta düzeyde olduğu zamanlarda girdapları geçebilen *Boyras* isimli yolcu vapuru, Turla Nehri'nden Kalas Limanı'na işlemekte olan *Franç Yoska*, *Zekini* ve *Elbrencid* isimli vapurlar, yine Turla Nehri'nden Kalas Limanı'na işlemekte olan *Tokaym* isimli vapur, Prizre palankası önünde bulunan ismi meçhul vapur, Tuna'da suların orta düzeyde olduğu zamanlarda girdaptan şilep geçirebilen *Baye* isimli vapur, eşya ve erzak nakli için kullanılan sacdan inşa edilmiş iki adet şilep, Tuna'da suların az olduğu zamanlarda girdaptan yük geçirmek için kullanılan ahşaptan inşa edilmiş bir adet şilep Lloyd kumpanyasının Tuna filosundaki gemilerden bazılarıdır.¹⁹³ Lloyd kumpanyası uzun süredir Tuna Nehri'nde taşımacılık yaptığından bu kumpanyanın filosundaki gemilerin özellikleri Mehmed Salih Paşa tarafından incelenerek Tuna filosu kuvvetlendirilirken bu hususlara dikkat edilmesi amaçlanmıştır.

¹⁹² BOA., İ. DH, 508/34612, lef 1, 5 § 1279 (26/01/1863).

¹⁹³ BOA., İ. DH, 508/34612, lef 1, 5 § 1279 (26/01/1863).

Tablo 3.2.1: Raporda İncelenen Lloyd Kumpanyası Vapurları¹⁹⁴

Gemi	Geminin Uzunluğu	Geminin Genişliği	Saatte Harcadığı Kömür	Geminin Çektiği Su Miktarı	Makinenin Beygir Kuvveti	Saatte Kat Ettiği Mil	Geminin İnşa Yeri	Makinenin İmal Yeri
Tahtalı ve İzlanda vapurları	170 kadem	17 kadem	9 kantar	1 kadem 8 bos	60	10	Peşte	Londra
Boyras vapuru	160 kadem	18 kadem 8 bos	11 kantar	2 kadem 4 bos	80	8,1	Peşte	Londra
Franç Yoska, Zekini ve Elbrencid vapurları	220 kadem	24 kadem	20 kantar	4 kadem 3 bos	180	15	Peşte	Londra
Tokaym vapuru	187 kadem	23 kadem	20 kantar	3 kadem	150	13	Peşte	Fransa
İsmi meçhul vapur	186 kadem	23 kadem 3 bos	15 kantar	3 kadem 3 bos	150	12	Fransa	Fransa
Baye vapuru	180 kadem	22 kadem	13 kantar	2 kadem 9 bos	100	14	Peşte	Londra

¹⁹⁴ BOA., İ. DH, 508/34612, İef 1, 5 § 1279 (26/01/1863).

Tablo 3.2.2: Raporda İncelenen Lloyd Kumpanyası Şilepleri¹⁹⁵

Gemi	Boşken Çektiği Su	Yüklükten Çektiği Su	Yük Kapasitesi	İrtifası	Genişliği	Uzunluğu
Sac şilepler	8 kadem	4 kadem	6200 kantar	7 kadem 5 bos	25 kadem	176 kadem
Ahşap şilep	7 kadem	3 kadem	3000 kantar	4 kadem	25 kadem	110 kadem

Raporda yer alan Lloyd kumpanyası vapurlarından bir tanesi hariç hepsinin inşasının Peşte Tersanesi'nde gerçekleştirildiği fakat tüm vapurların makinelerinin İngiltere ve Fransa'dan satın alındığı gözlemlenmiştir. Bunun sebebi de Avusturya Devleti'nin İngiltere ve Fransa devletleri kadar gelişmiş deniz harp sanayi tesislerine sahip olmamasıdır.

Tuna filosu kumandanı Hacı Ali Bey Lloyd kumpanyasının filosuna dair aktardığı bilgilerin ardından raporunun devamında Osmanlı Devleti'nin Tuna filosunun vaziyetini Mehmed Salih Paşa'ya izah etmiştir. Tuna Nehri'nde bulunan duba ve sandallar 10 sene önce Kırım Harbi'nin başında inşa edilmiş olduklarından bazıları büyük ölçüde tamirata ihtiyaç duymaktadır. Hasarı ağır olmayan duba ve sandallar teçhiz edilip ihtiyaç duyulan mevkilere gönderilmekte ve bahriye askerleri limanlarda bu gemilerle talim yapmaktadırlar. Ayrıca şüpheli görülen ecnebi gemilerinin incelenmesi ve Tuna Nehri'nin iki yakası arasındaki kereste naklini himaye etmek gibi vazifeler de bahsi geçen duba ve sandallar vasıtasıyla yürütülmektedir. Fakat Hacı Ali Bey deniz harp teknolojilerinin her geçen gün daha da fazla ilerlediğini hatırlatarak Tuna Nehri'ndeki deniz kuvvetinin modernize edilmesinin önemini ifade etmiştir.¹⁹⁶

Raporun devamındaki ifadelere göre, Tuna Nehri bir boğaz şeklinde olduğundan iki yakasından da atılan kurşunlar duba ve sandallara isabet edebilmektedir. Fakat Tuna filosundaki dubalarda güverteden top atışı gerçekleştiren askerleri koruyabilecek herhangi bir aksam bulunmamaktadır. Yani askerlerin rahatlıkla top atışı yapabilmesi imkân haricindedir. Dubaların içerisinde cephanelerini gülle atışlarından koruyacak

¹⁹⁵ BOA., İ. DH, 508/34612, lef 1, 5 § 1279 (26/01/1863).

¹⁹⁶ BOA., İ. DH, 508/34612, lef 1, 5 § 1279 (26/01/1863).

herhangi bir aksam da mevcut değildir. Bu durum da cephaneye tek bir isabet alındığı takdirde geminin infilak ederek kolayca savaş dışında kalması tehlikesini arttırmaktadır. Ayrıca bahsi geçen dubalar buhar makinesine sahip olmadığından Tuna Nehri'nin akıntısına ve girdaplarına karşı etkisiz kalmaktadırlar. Öyle ki bazen bir günlük mesafedeki yere bir haftada büyük zahmetlerle ulaşılmaktadır. Tuna filosu içerisinde *Pesendide* ve *Şevket-nümâ* isminde iki adet ahşap vapur bulunuyor olsa da bu vapurlar esasında açık deniz koşullarına göre inşa edildiğinden yüksek miktarda su çekmeleri ve Tuna Nehri'nde suların sıklıkla alçalmasından dolayı bu vapurların dubaları çekerek götürmesi imkânsız hale gelmektedir. Üstelik Hacı Ali Bey'e göre tamire muhtaç halde olan dubaların tamiratına harcanacak miktarla, yeni deniz harp teknolojileriyle teçhiz edilmiş mükemmel bir nehir kuvvetinin oluşturulabileceği muhakkaktır. Bu yüzden Mehmed Salih Paşa'ya, bahsi geçen dubaların asgari düzeyde tamirattan geçirilerek geçici olarak kullanılmalarını, çok ağır hasarlı olanların ise derhâl feshedilmelerini önermiştir. Tuna Nehri'nde kullanılmaya elverişli olmayan *Pesendide* ve *Şevket-nümâ* vapurlarının yerine ise silah ve dümencilerin kurşunlardan muhafaza edilmesini sağlayacak sac küpeşteli birkaç kıta uskurlu zırhlı vapurun arzu edilen ölçülerinin İnşaiye Meclisi tarafından belirlenerek Londra'ya veya uygun bir başka yere sipariş verilmesi tavsiye edilmiştir. Ayrıca bu gemilerin içerisine yeni icat edilen şişhaneli toplardan yerleştirilmesinin gerekliliği vurgulanmıştır. Tuna Nehri'nin Belgrad'a doğru giden yukarı taraflarında nehrin içinde bulunan büyük kayaların kaldırılmasından dolayı ortaya çıkan girdaplar mevcut olmakla birlikte suların çekildiği zamanlarda su seviyesinin üç kademden 1,5 kademe kadar alçalması sebebiyle sipariş edilecek gemilerin az su çekmeleri gerektiği ve Belgrad kalesine Tuna donanmasının ulaşabilmesi için az su çeken gemilerin inşa ettirilmesinin hayati öneme sahip olduğu Mehmed Salih Paşa'ya iletilmiştir.¹⁹⁷

Raporun devamında Mehmed Salih Paşa'nın ilgisine sunulan bir diğer mesele de Tuna Nehri'ndeki nakliyat olmuştur. Rusçuk Tersanesi'nde yelkenli dubalar ve Tulça Limanı'nda iki adet vapur bulunuyor olsa da Tuna'da suların çekildiği dönemlerde bu gemiler nehirde hareket edemez hale gelmektedirler. Bunların yerine az su çeken, altı düz, ikişer toplu ve gemi çekmeye elverişli vapurlardan birkaç tanesinin Tuna filosuna kazandırılması önem arz etmektedir. Zira iki sene zarfında Vidin ve Silistre'den asker ve mühimmat nakli için Avusturya'nın Lloyd kumpanyası vapurlarına yüksek

¹⁹⁷ BOA., İ. DH, 508/34612, İf 1, 5 Ş 1279 (26/01/1863).

miktarlarda ödemeler yapılmıştır. Tuna Nehri'nde asker ve mühimmat naklinin daha az masrafla yapılabilmesi için vapur ve şilep satın alımına ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca mevcut yelkenli gemilerin ve bu gemilerin mürettebatının masrafları son derece beyhude olduğundan bu gemiler donanma envanterinden çıkarılarak hazineye fayda sağlanması gerekmektedir. 26 Ocak 1863 tarihli ilk rapor bu ifadelerle tamamlanarak Mehmed Salih Paşa'ya ulaştırılmıştır.¹⁹⁸

Hacı Ali Bey 2 Şubat 1863 tarihinde Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'ya bir rapor daha göndermiştir. Raporun başında Tuna Nehri'nin stratejik önemine değinildikten sonra 26 Ocak tarihli raporda Tuna filosunun kuvvetlendirilmesi için temin edilmesi gereken gemilerin özelliklerine dair verilen bilgiler tekrar hatırlatarak başka detaylardan da bahsedilmiştir. *Pesendide* ve *Şevket-nümâ* isimli iki adet ahşap vapurun Tuna Nehri için yeterli olmadığı aşikâr olduğundan, bunların yerine sipariş edilecek vapurlardan bir tanesinin nehrin alçalan su seviyesinde hareket edebilecek kadar az su çeken, küçük ve içerisinde iki adet top bulunan bir gemi olması arzu edilmiştir. Diğer vapurun ise gerektiğinde içerisinde bir tabur asker taşıyabilmesi, nehrin üst tarafına rahatlıkla ilerleyebilecek kuvvette bir makineye sahip olması, içerisinde dört bir yana ateş edebilen cinsten (taret) iki veya üç adet top bulunması arzu edilmiştir. Ayrıca ikinci vaporda topçu, gemici ve dümenci personelini kurşundan korumak için sacdan inşa edilmiş küpeştelerin olması ve bu küpeştelerin arasına da tüfeklerin kurşun atabilmesi için delikler konulması istenmiştir. *Pesendide* isimli ahşap vapur iki yıldan beri Tuna filosunda bulunmasına karşın yalnızca birkaç seferi başarıyla tamamlamış, hatta bazı zamanlar nehre oturarak mahsur kalmıştır. Neticede bu vapurdan Tuna Nehri'nde bir fayda elde edilemeyeceği anlaşıldığından yeni vapurlar sipariş edilmesi fikri güç kazanmıştır. Tuna filosu kumandanı Hacı Ali Bey sahadaki durumu bizzat gözlemlemiş biri olarak raporunda fikirlerini yukarıdaki gibi ifade ederek nehrin coğrafi koşullarına göre hangi teknik özelliklere sahip olan vapurların daha uygun olacağını detaylarıyla Mehmed Salih Paşa'ya izah etmiştir.¹⁹⁹

1 Nisan 1863 tarihli üçüncü rapora göre, Tuna Nehri'nde hem savaş hem de barış zamanlarında kullanılmak üzere tedarik edilmesi planlanan az su çeken iki adet vapurun Avusturya Lloyd kumpanyasının Peşte Tersanesi'nde yaptırılması mümkün görülmüştür. Fakat bu vapurların Peşte Tersanesi'nde inşasının kısa sürede

¹⁹⁸ BOA., İ. DH, 508/34612, lef 2, 5 § 1279 (26/01/1863).

¹⁹⁹ BOA., İ. DH, 508/34612, lef 3, 5 § 1279 (26/01/1863).

tamamlanamayacağı belirtilerek İstanbul'da bulunan Avusturya Devleti elçisinin bu hususta gerekli yazışmaları yaparak kolaylık sağlaması ümit edilmiştir.²⁰⁰ Fakat 26 Ocak 1863 tarihli ilk raporda görüldüğü üzere Lloyd kumpanyasının Peşte'de bulunan tersanesinde vapur ve şileplerin yalnızca gövdeleri üretilmekte olup makineleri İngiltere ve Fransa'dan satın alınmaktadır. Mehmed Salih Paşa'nın talimatıyla incelenen kumpanya gemilerinden hiçbirinin makinesi Peşte Tersanesi'nde imal edilmemiştir. Bu durum da özünde bir kara devleti olan Avusturya'ya ait bir kumpanyanın denizci devlet vasıflarını taşıyan İngiltere ve Fransa kadar gelişmiş deniz harp sanayi tesislerine sahip olmamasından kaynaklanmaktadır. Osmanlı Devleti ise hâkim olduğu coğrafya gereği bir denizci devlet olmak mecburiyetinde bulunmasına rağmen Tuna Nehri gibi stratejik bir mevkideki tersanelerinde modern bir nehir filosu kuracak teknolojik altyapıyı sağlayamamıştır. Mehmed Salih Paşa'nın göreve gelişinden bir hafta sonra ilk iş olarak Tuna filosuna dair detaylı bir rapor talep etmesi tesadüfî bir durum değildir. Paşa, uzun süredir ihmal edilmiş olan Tuna filosunun modernize edilmesi için büyük çaba sarf etmiştir. Tuna Filosu Kumandanı, Avusturya kumpanyasının Tuna'da suların çekildiği zamanlarda kullandığı vapur ve şileplerin resimlerini ve bir adet cetveli 3 Nisan 1863 tarihinde Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'ya göndermiştir.²⁰¹

Avusturya kumpanyasının Tuna'da suların çekildiği zamanlarda kullandığı vapur ve şileplerin resimleri, bir adet cetvel ve diğer evrak Tuna Filosu Kumandanı Hacı Ali Bey tarafından Silistre Valisi'ne de ulaştırılmıştır. Silistre valisi, Sadaret makamına bu evrakı gönderirken meseleye dair kendi görüşlerini de ilave etmiştir. Valiye göre, Rusçuk ve Vidin tersanelerinde bulunan duba ve sandallar işe yaramaz bir halde olmakla birlikte sürekli tamire muhtaç bulunmaktadır. Eldeki duba ve sandalların tamirine harcanacak para tamamen ziyan hükmündedir. *Pesendîde ve Şevket-nümâ* isimli iki adet ahşap vapur ise çektikleri su miktarı sebebiyle Tuna Nehri'nin coğrafi koşullarına uygun gemiler değildir. Silistre valisi eldeki gemilerin yetersizliklerini ifade ettikten sonra Tuna'da bulunan nehir filosunun modernizasyona ihtiyaç duyduğunu belirtmiştir. Bu cihetle Tuna filosuna sacdan mamul bir vapurun kazandırılmasını uygun görmüştür. Fakat vapurun Londra'dan satın alınması durumunda vapurun Tuna'ya ulaştırılması ve sigorta için başka masraflar da ortaya

²⁰⁰ BOA., İ. DH, 508/34612, lef 4, 11 L 1279 (01/04/1863).

²⁰¹ BOA., İ. DH, 508/34612, lef 6, 13 L 1279 (03/04/1863).

çıkacağını, vapurun Avusturya kumpanyasının Peşte Tersanesi'ndeki fabrikalarda inşa edilmesinin bu fazladan masrafları ortadan kaldıracağını ve geminin inşası tamamlandığı anda hızlı bir şekilde hizmete alınabileceğini ifade etmiştir. Silistre valisi, eğer yeni bir vapur inşası uygun görülmezse Avusturya kumpanyasının elindeki mevcut vapurlardan talepleri karşılayan bir tanesinin satın alınmasını önermiştir. Valinin ifadelerinden anlaşıldığı üzere nehir filosunun kuvvetlendirilmesi acil bir durumdur. Bu yüzden vali de en kısa sürede meselenin çözüme kavuşturulması için pratik önerilerde bulunmuştur.²⁰²

Mehmed Salih Paşa, Tuna filosundaki ve tersanelerindeki durumu gözlemlemek için muteber denizcilerden biri olan Meclis-i Bahriye Reisi Mustafa Paşa'yı görevlendirmeyi uygun görmüştür. Tam bu esnalarda sağlık durumu iyi olmayan Mustafa Paşa, hava değişikliği ve tedavi için Viyana'ya gitmek üzere izin talebinde bulunmuş ve kendisinin Viyana'ya gitmesi uygun görülmüştür. Fakat paşa Viyana'ya Köstence yoluyla geçeceğinden yolda olduğu esnada Rusçuk ve Vidin tersaneleriyle Tuna filosunun vaziyetini teftiş etmesi Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa tarafından emredilmiştir. Bu teftiş esnasında tersanelerdeki mevcut sandal ve dubalardan Tuna Nehri için uygun olanlarının ve artık işe yaramayacak kadar ağır hasarlı olanlarının ayırt edilmesi istenmiştir. Ağır hasarlı olanların donanma envanterinden çıkarılması icap ederse bu durumun merkeze bildirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca Mustafa Paşa'nın Avusturya kumpanyasının Peşte Tersanesi'nde vapurların inşa usullerini incelemesi ve Tuna'da bulunan tüccar vapurlarından uygun olanları var ise bunların fiyatlarını soruşturması Mehmed Salih Paşa tarafından talep edilmiştir.²⁰³

Mustafa Paşa'nın, Tuna'daki görevini tamamladıktan sonra ise, Mehmed Salih Paşa'nın kapudane-i hümayun iken Londra'da bulunduğu dönemde siparişlerini verdiği zırhlı fırkateynlerin kontrat koşullarına uygun inşa edildiğinden emin olmak için Londra'ya gitmesi ve zırhlı gemilerin seyir tecrübelerinde bulunması arzu edilmiştir. 16 Haziran 1863'te kapudan paşanın tezkeresi sadrazama takdim edilerek Mustafa Paşa'nın yukarıda detayları izah edilen vazifeleri yerine getirmesi sadrazam tarafından da onaylanmıştır.²⁰⁴ 2 Eylül 1863 tarihli raporuna göre, paşa Rusçuk ve

²⁰² BOA., İ. DH, 508/34612, lef 5, 1 Z 1279 (20/05/1863).

²⁰³ BOA., İ. DH, 508/34612, lef 7, 20 Z 1279 (08/06/1863).

²⁰⁴ BOA., İ. DH, 508/34612, lef 8, 28 Z 1279 (16/06/1863); BOA. İ. DH, 508/34612, lef 7, 20 Z 1279 (08/06/1863).

Vidin tersanelerinde incelemelerde bulunduktan sonra Viyana'ya gitmiştir. Viyana'da sağlık problemlerini çözdükten sonra ise Londra'ya hareket etmiştir. Paşa, İngiltere'de bulunduğu müddette Osmanlı Devleti için inşa edilmekte olan zırhlı fırkateynlerin inşaatını ve zırhlılara yerleştirilecek olan topları yakından incelemiştir. Tersanede yapılan incelemelerin ardından Londra Sefiri Musurus Bey ile birlikte İngiltere Bahriye Vekâleti'ne giderek burada da temaslarda bulunmuştur.²⁰⁵ Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın güvendiği isimlerden biri olan Meclis-i Bahriye Reisi Mustafa Paşa'nın sağlık problemleri nedeniyle çıktığı bu seyahat esasında bambaşka maksatlara hizmet etmiştir. Mehmed Salih Paşa, Mustafa Paşa'yı Rusçuk ve Vidin tersanelerine göndererek modernizasyon faaliyetinin hızlanmasını sağlamış, ayrıca Londra'da inşaları sürmekte olan zırhlı fırkateynlerin durumları hakkında da doğru bilgiler edinme imkânını yakalamıştır.

3.2.1. Tuna Filosunun Modernizasyonuna Yönelik Çözüm Arayışları

Tuna filosu ve tersanelerine dair gözlemlerin akabinde yapılan tespitler neticesinde buradaki nehir kuvvetinin yetersiz olduğuna karar verilerek modernizasyona başlanmıştır. Bu modernizasyon faaliyeti yalnızca harp gemileriyle sınırlı kalmayarak, nehirdeki taşımacılık ve ticaret için ihtiyaç duyulacak vapurlar da gündeme getirilmiştir.

Tablo 3.2.3: Rusçuk ve Vidin Tersanelerinde Bulunan Mistika, Kotra ve Sandallar²⁰⁶

-	Vidin Tersanesi	Rusçuk Tersanesi
Mistika ve Kotra	3	8
Sandal	8	12

Yukarıdaki tabloda sayıları verilen Tuna tersanelerindeki deniz taşıtları ile nehirde nakliyat yapmak mümkün olmadığından 500-600 kiloluk 10 adet şilebe ihtiyaç duyulmuştur. Ayrıca girdaba denk gelindiğinde bu şilepleri çekmek üzere 8-24 bos ölçüsünde su çeken dört çarklı hafif vapurların da gerekli olacağı düşünülmüştür.

²⁰⁵ BOA., A.} MKT.MHM, 279/97, 18 Ra 1280 (02/09/1863).

²⁰⁶ BOA., İ. DH, 508/34612, İef 4, 27 N 1279 (18/03/1863).

Ayrıca bu sefinelerde de tıpkı diğerlerinde olduğu gibi içerisinde bulunan mürettebatı kurşun atışlarından korumak üzere sacdan mamul küpeşteler olması gerektiği ifade edilmiştir.²⁰⁷

3 Ağustos 1863 tarihli Meclis-i Bahriye mazbatasına göre Tuna Nehri'nde bulunan Rusçuk ve Vidin tersanelerindeki Osmanlı nehir kuvveti, mistika, uskuna, sandal ve filika türünden unsurlardan oluşmuştur. Bu mevcut unsurlar ne barış zamanlarında nakliye vazifelerinde fayda gösterebilmiş ne de harp zamanlarında harp hizmetini layıkıyla yerine getirebilmiştir. Üstelik yetersiz düzeyde olan bu nehir kuvvetine mensup yüzlerce zabitan ve neferatın maaşları da devletin hazinesine ciddi bir yük teşkil etmiştir.²⁰⁸

Muharebe gemilerini dayanıklı hâle getirmek ve bu gemilerin ömrünü uzatmak için başvurulmuş önemli yöntemlerden biri bakır kaplama olmuştur. Bakır kaplama tekniği sayesinde ahşap yiyen deniz canlıları, zararlı otlar ve denizanası gibi canlılara karşı koruma sağlanmış, ayrıca karinası bakırla kaplanan gemilerin seyir süratinde önemli gelişmeler gözlemlenmiştir.²⁰⁹ Rusçuk ve Vidin tersanelerinde bulunan Tuna filosu gemilerinin alt kısımları bakırla kaplı olmadığı için sıklıkla yüksek masraflı tamirata ihtiyaç duyulması da hazineye binen yükün artmasına sebep olmuştur. 1,5 sene zarfında Tuna sahilinde bulunan Osmanlı kalelerine ve diğer askerî mevkilere nakil olunan askerler ve mühimmat için Avusturya'nın Lloyd kumpanyasına yalnızca Rusçuk ve Vidin şehirlerinden 1.861 kese kuruş ücret ödenmiştir. Bu da Tuna filosunun yetersizliğinden doğan bir başka ekstra masraf olarak hazineye fazladan yük teşkil etmiştir. Üstelik Osmanlı Devleti'nin Tuna Nehri'nde kendi askerlerini ve mühimmatını başka bir devlete ait şirketin vapurlarıyla taşımaya mecbur olması yakışıksız bir vaziyet olmuştur. Ayrıca Lloyd kumpanyası memurlarının bu nakliyat faaliyetleri esnasında Osmanlı Devleti'nin Tuna'daki askerî sırlarına vakıf olmaları gibi zararlı neticeler doğmasından çekinilmiştir. Zira kumpanya vapurları askerî malzemeleri ve askerleri taşıdığından hangi mevkide ne kadar yığınak yapılmış olduğuna dair bilgiler de edinmişlerdir. Bu vaziyetten duyulan rahatsızlık Mehmed Salih Paşa'ya iletilmiştir.²¹⁰

²⁰⁷ BOA., İ. DH, 508/34612, lef 4, 27 N 1279 (18/03/1863).

²⁰⁸ BOA., DTA. MB.d, 63/76, 17 S 1280 (03/08/1863).

²⁰⁹ Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği* (İstanbul: Timaş Yayınları, 2014), 71.

²¹⁰ BOA., DTA. MB.d, 63/76, 17 S 1280 (03/08/1863).

Tuna Nehri sahillerine hâkim olan Osmanlı Devleti'nin burada muntazam bir nehir filosu bulundurması son derece elzem olmuştur. Bu cihetle harp mühimmatı naklinde ve muharebede kullanılmak üzere iki farklı sınıftan gemilerin mutlak surette tedarik edilmesi gerekmiştir. Mühimmat nakliyatı vazifeleri için tedarik edilecek gemilerin Lloyd kumpanyası vapurları gibi pervaneli olması ve ayrıca yine nakliyat vazifesinde kullanılmak üzere nehrin koşullarına uygun şileplerin filoda bulundurulması gerektiği ifade edilmiştir. Tuna Nehri'nin harp filosu için ise zırhlı dubalar ve büyük toplar taşıyabilen uskurlu vapurlar uygun görülerek İngiltere, Fransa ve Avusturya fabrikatörlerinden bu tipte gemilerin resimleri, tarifnameleri ve fiyat defterleri Mehmed Salih Paşa tarafından talep edilmiştir. Resimler, tarifnameler ve fiyat defterleri incelendikten sonra Avusturya fabrikalarından pervaneli vapur ve şilepler için istenilmiş olan ücret çok fahiş bulunmuştur. Ayrıca İngiltere'den gelen zırhlı duba resimleri Fransa'dan gelen resimlere göre daha uygun olmuş ve de ücret olarak da İngiltere'nin teklifi daha makul görülmüştür. Avusturya kumpanyasının vapurları sacdan mamul olmakla birlikte eğer Osmanlı için inşa edilecek vapurlar ahşaptan mamul olursa fiyatın düşürülebileceği belirtilmiştir. Ayrıca Tersâne-i Âmire'de tekneleri eskimiş olan bazı vapurların makinelerinin de kullanılabileceği ifade edilerek, o esnada Tuna'da bulunan *Silistre* vapuru bu duruma örnek olarak gösterilmiştir.²¹¹

Meclis-i Bahriye'deki müzakerelerin sonunda Tuna'daki nakliye hizmeti için ilk etapta iki adet vapur ve dört adet şilep tedarik edilirse yeterli olacağına karar verilmiştir. Bahsi geçen *Silistre* vapuru ile Rusçuk Tersanesi'nde teknesi çürümüş vaziyette bekleyen *Rehber* vapurunun makineleri için Tersâne-i Âmire'de hafif ağırlıkta iki nehir vapuru inşa olunması ve Rusçuk Tersanesi'nde dört adet şilep inşa edilmesi suretiyle kısa vadede bu acil ihtiyaca çözüm getirilebileceği düşünülmüştür. İngiltere fabrikatörlerinden gelen resim ve tarifnamelerde inşası planlanan zırhlı dubanın 150 kadem uzunluğunda, 555 tonlato ağırlığında olacağı, dört kadem su çekeceği ve makinesinin 80 beygir kuvvetine sahip olacağı belirtilmiştir. Ayrıca geminin içerisinde 32 libre çapında iki adet top bulunacağı ve geminin maliyetinin 20.200 lira olacağı ifade edilmiştir. Fakat fabrikatörle yapılan pazarlıklarda fiyatın 1/6 oranında azaltılabileceği noktasında uzlaşmaya varılmıştır. Özellikleri tarif edilen zırhlı dubadan ilk etapta iki adet inşa ettirilmesi halinde Tuna filosunun harp sınıfı gemiler

²¹¹ BOA., DTA. MB.d, 63/76, 17 S 1280 (03/08/1863).

açısından da yeteri kadar kuvvetleneceği ifade edilmiştir. Ayrıca bu zırhlı dubalar ve vapurlar hizmete alındıkça Rusçuk ve Vidin tersanelerinde bulunan köhneleşmiş mistika, uskuna ve sandalların teker teker feshedilmelerinin uygun olacağı mazbatayla Mehmed Salih Paşa'ya iletilmiştir.²¹²

6 Eylül 1863'te Rusçuk kalesi tabyalarının muhafazası için Tuna Nehri içerisine bir set yaptırılması ve Rusçuk Tersanesi'nin muhafaza altına alınması için ön tarafına bir duvar inşası uygun görülmüştür.²¹³ Ayrıca 20 Kasım 1863 tarihli bir belgeden anlaşıldığı üzere Meclis-i Bahriye'de, Tuna'da bulunan Rusçuk Tersanesi'nde bir havuz inşa edilmesi ve limanın düzenlenerek, yelkenli gemiler yetersiz kaldığından, şilep ve vapurlar bulundurulması hakkında İkinci Ordu Müfettişi Nusret Paşa'dan gelen bir tahriratın görüşülmesi mevzu bahis olmuştur.²¹⁴ Daha önce bahsi geçen demirhane, havuz ve duvarların Rusçuk Tersanesi'ne eklenip eklenmediğini görme noktasında 1876 tarihli bir krokiden (EK:31) istifade edilmiştir. Tersanenin 1876 yılındaki son haline bakıldığında, kumandanlık dairesi, yeni mühimmat ambarı, yeni kışla, debbağhane gibi yapılar bulunurken yeni bir tezgâh, yeni bir demirhane ve yeni bir cephane inşasının planlandığı belirtilmiştir. Ayrıca tersanenin etrafı duvarla çevrilerek muhafaza altına alınmıştır.²¹⁵ Mehmed Salih Paşa devrinde inşasına başlanan havuz ve demirhanenin aradan uzun süre geçmesine rağmen 1876 senesinde hala tamamlanamadığı görülmüştür. Rusçuk Tersanesi Mehmed Salih Paşa'nın vefatının ardından yine ihmal edilmeye başlanmıştır.

3.2.2. Tuna Filosu İçin Beş Adet Zırhlı Duba Satın Alımı

1863 senesi içerisinde, Tuna filosunun mevcut durumunun tespit edilmesi için Rusçuk ve Vidin tersanelerinde yapılan incelemelerin ardından 1864 senesinde Tuna donanmasının harp filosunu kuvvetlendirmek adına Fransa'dan zırhlı duba satın alımı için harekete geçilmiştir. Bu meselede 6 Mart 1864'te Meclis-i Bahriye'ye danışılmıştır. Yapılan müzakerelerde Fransa'dan satın alınacak olan zırhlı dubanın resimleri geldiğinde incelenmesine ve öyle fikir beyan edilmesine karar verilmiştir.²¹⁶ Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa ile Bahr-i Sefid Demir Ocak ve Destgâhları

²¹² BOA., DTA. MB.d, 63/76, 17 S 1280 (03/08/1863).

²¹³ BOA., A.} MKT.MHM, 275/67, 22 Ra 1280 (06/09/1863).

²¹⁴ BOA., A.} MKT.MHM, 284/60, 8 C 1280 (20/11/1863).

²¹⁵ BOA., İ. DH, 722/50391, İef 2, 22 R 1293 (17/05/1876).

²¹⁶ BOA., DTA. MB.d, 63/52, 3 Ş 1280 (13/01/1864).

Şirket-i Cedidesi (SA Des Forges et Chantiers de la Mediterranée Le Seyne) temsilcisi Gaston Divorni arasında Mayıs 1864’te bir mukavele imzalanmıştır.

Mukavelenin ilk kısmı zırhlı dubaların teknelerine dair olmuştur. İlk kısımdaki maddeler şunlardır²¹⁷:

- 1- Zırhlı dubaların tüm edevatı ve parçaları mukavelede bulunan resim ve masraf defterlerine uygun şekilde inşa edilecektir.
- 2- Zırhlı dubaların içerisinde bulunacak eşyalar ve inşasında kullanılacak malzeme her bakımdan kusursuz olacaktır.
- 3- Mösyö Gaston Divorni Osmanlı Devleti için dört adet zırhlı duba inşasını taahhüt eder ve dubaların ölçüsü aşağıda belirtildiği gibi olacaktır.

Tablo 3.2.4: Zırhlı Dubaların Mukavelede Belirlenen Tekne Özellikleri²¹⁸

Zırhlı Dubaların Uzunluğu	20 Metre
Zırhlı Dubaların İç Genişliği	9 Metre 60 Santimetre
Zırhlı Dubaların İç Kısımının İki Tarafına Kaplanacak Olan Sac Levhaların Ölçüsü	8 Metre 84 Santimetre
Zırhlı Dubaların Su Kesimi	1 Metre 60 Santimetre
Zırhlı Dubalara Kaplanacak Olan Zırhın Kalınlığı	8 Santimetre
Zırhlı Dubaların Ağırlığı	300 Tonilato

Mukavelenin ikinci kısmı zırhlı dubaların makinelerine dair olmuştur. İkinci kısımdaki maddeler şunlardır²¹⁹:

²¹⁷ BOA., İ. DH, 529/36664, lef 9, 20/05/1864.

²¹⁸ BOA., İ. DH, 529/36664, lef 9, 20/05/1864.

²¹⁹ BOA., İ. DH, 529/36664, lef 9, 20/05/1864.

- 4- Zırhlı dubaların makineleri 150 beygir kuvvetinde, pistonları 75 kilometrekarelik derece kuvvetinde, makineler zırhlı dubalar saatte en az altı knot sürat sağlayacaktır.
- 5- Zırhlı dubaların hepsinin baş, ön, iskele ve sancak taraflarına ikişer ve kış tarafından birer top mazgalı açılmış taretler üzerine yerleştirilmiş ikişer topları olacaktır. Taretlerin ayrıca tüfek atışı için de mazgalları olacaktır.

Mukavelenin üçüncü kısmı zırhlı dubaların hem makinelerine hem de teknelerine dair hükümleri içermiştir. Üçüncü kısımdaki maddeler şunlardır²²⁰:

- 6- İlk zırhlı dubanın inşası mukavelenin imzalandığı tarihten itibaren 100 gün içerisinde tamamlanacaktır. Kalan üç adet zırhlı dubanın her birinin inşaları ise 100 günün ardından 15 gün arayla tamamlanacaktır. Netice itibariyle dört adet zırhlı dubanın tamamının inşaatı 145 gün içerisinde tamamlanıp denize indirileceklerdir. Şayet zırhlı dubaların teslimi için taahhüt edilen 145 günlük süre aşılsa her geçen gün için zırhlı dubaların ücretlerinden 100'er frank indirim yapılacaktır.²²¹
- 7- Zırhlı dubalar, inşaları Fransa'da tamamladıktan sonra Tersâne-i Âmire'de kurulumları gerçekleştirilerek Osmanlı Devleti'ne teslim edileceklerdir.
- 8- Fabrikatörler tarafından sunulan masraf defterlerine göre zırhlı dubaların her birinin fiyatı 450.000 frank, dört adet zırhlı dubanın toplam maliyeti ise 1.800.000 frank olacaktır. Zırhlı dubaların ücretinin ödemesi Osmanlı Devleti'nin sarraf memuru Mösyö İbriçe tarafından Paris'te gerçekleştirilecektir. 1.800.000 frank tutarındaki ücretin 600.000 frangı mukavele imzalandıktan sonraki 15 gün içerisinde, 600.000 frangı zırhlı dubalar Fransa'da tezgâha konulduktan sonra, 300.000 frangı zırhlı dubaların tüm edevatı ve parçalarıyla birlikte inşaları tamamlanıp deniz indirildikten sonra, kalan 300.000 frangı ise dört adet zırhlı dubanın tamamı Tersâne-i Âmire'ye teslim edildikten sonra ödenecektir. Zırhlı dubaların ödemeleri Bank-ı Osmanî-i Şahane tarafından kabul edilecek %6 faizli ve bir sene vadeli

²²⁰ BOA., A.} MKT.MHM, 315/29, 18 Ca 1281 (19/10/1864).

²²¹ BOA., İ. DH, 529/36664, lef 9, 20/05/1864.

hazine senetleriyle gerçekleştirilecektir. Dubalara dair mukavelede yer almayan teknik hususlarda Fransa Devleti tersanesinin Fransa donanması için inşa ettiği dubalarla aynı yol takip edilecektir.

9- Zırhlı dubaların kurulumunun yapılması için gereken alan ve kurulum bittikten sonra deniz indirme işleminde çalışacak ameleler Tersâne-i Âmire tarafından sağlanacaktır. Zırhlı dubaların kurulumunu gerçekleştirecek usta ve makineciler fabrikatörler tarafından getirilecektir.

10- Zırhlı dubaların inşaatında mukaveleye uyulup uyulmadığını teftiş etmek üzere Osmanlı Devleti'nin sarraf memuru tam yetkili kılınmıştır. Ayrıca dubaların parçalarının fabrikalarda inşa edildiği esnada, dubalar tezgâha alındığında ve dubaların seyir tecrübelerine başlandığında Fransa Devleti'nin bahriye mühendislerinden bir veya birkaçının incelemeler için tayin edilmesi de sarraf memurunun yetkisi dahilinde olacaktır. Dört adet zırhlı duba için talep edilen 1.800.000 frank tutarındaki ücrete tüm masraflar dahil olacak ve ek bir ödeme talep edilmeyecektir.

11- Bu mukavelenin imzalandığı andan itibaren yukarıdaki hükümler geçerli olacak ve Osmanlı Devleti'nin mukavelenin imzalandığı tarihten itibaren 1 Ocak 1865 tarihine kadar dört adet zırhlı duba daha sipariş verme hakkı bulunacaktır.²²²

Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın talebi üzerine Meclis-i Bahriye, Tuna filosuna dahil edilmek üzere Avrupa'ya sipariş edilecek olan zırhlı dubalara dair müzakerede bulunmuştur. Yapılan müzakerede zırhlı duba satın alımı uygun görülerek gereğinin yapılması kararı çıkmıştır.

²²² BOA., İ. DH, 529/36664, İef 9, 20/05/1864.

Tablo 3.2.5: Ziya Karamursal'ın Eserine Göre Fransız Firmasına Sipariş Edilen Zırhlı Dubaların Maliyetleri²²³

Tekne Esmanı	4.300.000 Frank
Sigorta ile Yol Masrafı Vs.	150.000 Frank
Top, Edevat Vs. Esmanı	550.000 Frank
Toplam	5.000.000 Frank

Arşivde tespit edilen mukaveledeki zırhlı duba maliyetleri ile Ziya Karamursal'ın eserindeki maliyetler arasında ciddi bir fark mevcuttur. Mukavelede tüm masraflar dahil edilerek 1.800.000 Frank olarak belirlenen ücret bu eserde karşımıza 5.000.000 Frank olarak çıkmaktadır. Arada tam 3.200.000 Frank fark bulunmaktadır.

20 Mayıs 1864 tarihinde Bahr-i Sefid Demir Ocak ve Destgâhları Şirket-i Cedidesi'nden (SA Des Forges et Chantiers de la Mediterranée Le Seyne) gelen bir temsilci inşasına karar verilen dört adet zırhlı dubanın bir modelini Osmanlı Devleti'ne takdim etmiştir. Zırhlı dubanın modeli ve imzalanan mukavele Meclis-i Bahriye'ye gönderilerek orada da incelenmiş ve neticede dubaların dördünün birden ödemelerinin yapılması uygun görülmemiştir. Bunun yerine inşası tamamlanan zırhlı dubalardan birinin Tuna Nehri'nde yapılacak seyir tecrübelerinde mukavelede belirtilen saatte altı knot sürata erişmesi halinde diğer dubaların da satın alınması teklif edilmiştir. Ayrıca mukavelede inşası tamamlanan zırhlı dubaların Tersâne-i Âmire'ye getirileceğine dair olan hükmün değiştirilerek inşası tamamlanan zırhlı dubaların kurulumlarının Sünne'de gerçekleştirilmesi talep edilmiştir. Böylece zırhlı dubaların denize indirildiği anda doğrudan Tuna Nehri'ne sokularak vazifeye başlaması hedeflenmiştir.²²⁴

Meclis-i Bahriye'ye takdim edilen zırhlı duba modelinde topların geminin ortasına yerleştirildiği görülmüş, böyle bir yerleşimde topların baş ve kıç taraflarına doğru ateş ederken gemiye zarar verme ihtimali bulunduğundan ikişer adet taretli topun gemilerin baş ve kıç taraflarında konuşlandırılması ve gemilere yerleştirilecek topların son model ağır şeshaneli toplardan olması arzu edilmiştir. Zırhlı dubaların saatte altı knot

²²³ Ziya Karamursal, *Osmanlı Malî Tarihi Hakkında Tetkikler*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989), 101.

²²⁴ BOA., İ. DH, 529/36664, 1ef 10, 20/05/1864.

olarak taahhüt edilen süratinin de saatte sekiz veya dokuz knota kadar çoğaltılması için daha kuvvetli makineler kullanılabileceği belirtilmiştir.²²⁵

Bahr-i Sefid Demir Ocak ve Destgâhları Şirket-i Cedidesi'nden (SA Des Forges et Chantiers de la Méditerranée Le Seyne) satın alınmış olan bu zırhlı dubalardan üç adedinin henüz isim verilmemişken bir donanma cetveline dahil edildiği tespit edilmiştir. Vesikanın büyük bölümü hasarlı olduğundan sınırlı bir şekilde istifade edilebilmiştir. “Zırhlı Duba” ismiyle kaydedilen üç geminin de inşası 1865 senesinde Fransa’da tamamlanmıştır. Gemilerin her birinin uzunluğu 95 kadem ve genişliği 26 kadem ölçüsünde olmuştur.²²⁶ İlerleyen dönemlerde bu zırhlı dubaların isimlendirmeleri de yapılmıştır.

Osmanlı Devleti’nin mukavelede bulunan daha fazla duba inşa ettirme hakkını kullanarak Fransız şirketine bir adet daha zırhlı duba inşa ettirdiği anlaşılmaktadır. Tuna filosu için satın alınmış olan beş adet zırhlı dubaya *Feth’ül İslam* (EK:17), *Böğürdelen*, *Semendire* (EK:16), *İşkodra* ve *Podgoriçe* isimleri verilmiş ve bu gemilerin hizmete girmesi Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa’nın vefatından sonra 1865 senesinde gerçekleşebilmiştir. Zırhlı dubaların inşaları tamamlandıktan sonra seyir tecrübelerinde saatte sekiz knot sürata sahip oldukları, silah donanımı olarak her birinde ikişer adet ağızdan dolma şişhaneli Armstrong model toplardan olduğu ve dubaların 20 ton kömür depolayabildikleri görülmüştür.²²⁷ Netice itibariyle mukavelede verilen taahhütler fazlasıyla yerine getirilmiş, zırhlı dubalar da gecikme olmadan teslim edilebilmiştir.

²²⁵ BOA., İ. DH, 529/36664, 1ef 10, 20/05/1864.

²²⁶ Deniz Müzesi Kütüphanesi Donanma Cetveli AA., (Ktp. 497).

²²⁷ Ahmet Güleriyüz, Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, (İstanbul: Denizler Kitabevi 2007), 94.

Tablo 3.2.6: Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa Tarafından Siparişleri
Verilen Zırhlı Dubalar²²⁸

Gemi	Yapımcı	Hizmete Giriş	Ağırlık (Ton)	Kömür Deposu (Ton)	Silah Donanımı
Zırhlı Feth'ül-İslam Dubası	SA des Forges et Chantiers de Mediterranee (La Seyne)	1865	335	20	2- 150 mm. ML (A)
Zırhlı İşkodra Dubası	SA des Forges et Chantiers de Mediterranee (La Seyne)	1865	335	20	2- 150 mm. ML (A)
Zırhlı Böğürdelen Dubası	SA des Forges et Chantiers de Mediterranee (La Seyne)	1865	335	20	2- 150 mm. ML (A)
Zırhlı Podgoriçe Dubası	SA des Forges et Chantiers de Mediterranee (La Seyne)	1865	335	20	2- 150 mm. ML (A)
Zırhlı Semendire Dubası	SA des Forges et Chantiers de Mediterranee (La Seyne)	1865	335	20	2- 150 mm. ML (A)

²²⁸ Mehmet Korkmaz, *Çaka Bey'den Cumhuriyet'e Türk Denizcilik Tarihi*, (İstanbul: Milli Savunma Üniversitesi Yayınları, 2022), 141.

*ML (Muzzle Loading): Ağızdan doldurmalı, *A: Armstrong.

Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa ile firma temsilcisi Gaston Divorni arasında imzalanan 11 maddelik bu mukaveleyle birlikte Osmanlı Devleti Tuna donanmasının harp filosuna önemli ölçüde güç katmıştır. Zira o dönem için yeni bir teknoloji olan zırhlı deniz harp platformlarının Tuna filosuna kazandırılması sağlanmıştır.

3.3. Basra Tersanesi'nin ve Filosunun Vaziyeti

Osmanlı Devleti, Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâlığı döneminde hâlâ oldukça geniş bir coğrafyaya hükmetmekte olduğundan farklı bölgelerde farklı niteliklerde deniz kuvveti bulundurmak mecburiyetinde olmuştur. Bu yüzden Tıpkı Tuna Nehri'nde olduğu gibi Basra Körfezi'nde de bir ıslahata girişilmiştir. Basra Tersanesi ve Basra filosunun ıslahı için 1847 senesinden itibaren önemli adımlar atılmaya başlanmış olsa da Trabzonlu Tonga Ahmed Bey'in Basra Bahriye Kumandanı olduğu yedi senelik dönem (1859-1866) ciddi ıslahat teşebbüslerine sahne olmuştur. Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın görevi süresince de Ahmed Bey Basra Bahriye Kumandanı olarak vazifesini sürdürmüştür.²²⁹

Bağdat valisine 23 Mayıs 1863 tarihinde gönderilen telgrafla Basra Tersanesi'nde Habeş sahillerine uygun gemiler bulunup bulunmadığı sorulmuştur. Valinin 27 Mayıs'ta İstanbul'a gönderdiği cevabi telgrafa göre, Basra Tersanesi'ndeki en büyük gemiler *Hocabey* ve *Lütfiye* isimli korvetlerdir. Bu iki korvet o esnada Cidde'de bulunmakla beraber bu gemiler Habeş sahillerinin coğrafi koşullarına uygun değildir. Zira bu bölgede bulunacak gemilerin kayaların arasından geçebilmesi ve ufak limanlara girebilmesi için küçük boyutlarda olması gerekmektedir. Basra Tersanesi'nde Habeş sahillerine uygun *Cîrân-ı Nehrî* ve *Şubar* isimli iki adet küçük gemi bulunmakta ise de bunlar fazlasıyla eskimiş olduklarından tamire ihtiyaç duymaktadırlar. Şayet bahsi geçen iki geminin tamirine karar verilirse bu gemilerin deniz mevsimi olan Eylül'den sonra gönderilebileceği belirtilmiştir. Ayrıca Basra Tersanesi'nde Belçikalı mahir bir bahriye mimarı bulunduğundan arzu edildiği takdirde bu gemilerin yerine 200 biner kuruş masrafla iki adet yeni gemi inşa edilebileceği de ifade edilmiştir.²³⁰ 30 Haziran 1863'te Bağdat valisinin telgrafına

²²⁹ Mehmet Korkmaz, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2021), 32.

²³⁰ BOA., MVL, 766/98, 8 Z 1279 (27/05/1863).

gelen cevapta, Habeş sahillerinde bulundurulmak üzere istenen yeni geminin Hindistan'ın Minbar Limanı'nda bulunan tezgâhlarda inşa ettirilmesinin daha uygun olacağı fakat eğer yeni geminin Basra'da inşasına dair irade çıkarsa geminin endazesinin Tersâne-i Âmire'den gönderileceği ifade edilmiştir.²³¹

Basra Tersanesi'nde bulunan *Lütfiye* ve *Hocabey* korvetleri ile *Feyz-i Nehri*, *Şubar* ve *Cîrân-ı Nehri* uskunaları diğer gemilere göre daha yeni olmakla birlikte bu gemiler sahil muhafazası, vergi toplanması gibi görevler icra etmektedir. Fakat tersanedeki dört adet brik çok eski olduğundan briklerin iki adedi feshedilmiştir. Feshedilen iki brikin yerine üçer toplu iki adet duba inşa edilmesi Bağdat Valisi Mehmed Namık Paşa tarafından talep edilmiştir. 16 Nisan 1863 tarihinde kalan iki adet eski brikin de daha fazla çürümeden feshedilerek sökülmesi gerektiği Mehmed Salih Paşa tarafından valiye bildirilerek yerlerine 800'er tonilato ve 150'şer beygir kuvvetine sahip olan iki adet uskurlu ahşap korvetin Avrupa'dan satın alınmasının uygun olacağı ifade edilmiştir. Neticede bahsi geçen öneriler uygulamaya geçirildiği takdirde Basra Tersanesi'nde dört adet korvet, üç adet uskuna ve iki adet dubadan oluşacak yeni filonun yeterli düzeyde olacağı belirtilmiştir. Ayrıca Dicle Nehri'nde hem posta vazifesinde hem de asker ve mühimmat naklinde kullanılan *Bağdat* ve *Basra* isimli vapurlardan birinin arızalanması halinde posta ve nakliyat vazifelerinin sekteye uğramaması için bir adet yandan çarklı sacdan mamul vapurun satın alınması tavsiye edilmiştir.²³²

Basra bahriye kumandanı Binbaşı Ahmed Bey, 8 Kasım 1864 tarihinde Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'ya gönderdiği bir lâyhada Basra Tersanesi'nde bulunan gemilere dair önemli bilgilere yer verilmiştir. Bu bilgilere göre, Basra'da toplam 13 adet gemi bulunmaktadır. Gemilerden dört tanesi top atışı yapamamaktadır. Bunlar 150 yıl önce inşa edilmiş olduklarından senede iki üç defa tamire ihtiyaç duymakta olup bu gemilerin tamiratına harcanan para tamamen beyhude olmuştur. Ahmed Bey bu yüzden gemilerin feshedilmesini önermiştir. Kalan dokuz geminin bazıları yeni olsa da çoğu tamire muhtaç bir halde olmuştur. Bu filo Basra için yeterli olmadığından üç adet küçük vapur, iki adet pervaneli korvet ve dört adet brike ihtiyaç duyulduğu Ahmed Bey tarafından belirtilmiştir. Tedarik edilmesi istenen korvetlerin Şattülarap'ta

²³¹ BOA., MVL, 767/32, 13 M 1280 (30/06/1863).

²³² BOA., İ. DH, 512/34861, lef 1, 16 M 1280 (03/07/1863); BOA., DTA. MB.d, 57/143, 16 M 1280 (03/07/1863).

asayişin muhafazasında ve ihtiyaç halinde asker ve mühimmat naklinde kullanılması amaçlanmıştır.²³³

Tablo 3.3.1: Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa Döneminde Basra Filosu (1865)²³⁴

Nehir Vapurları	Harp Gemileri	Nakliye Gemileri
Basra Vapuru (100 tonilato, 120 kadem uzunluğunda ve 13 kadem genişliğinde.)	Fethali Gemisi	Hocabey Korveti
Bağdat Vapuru (161 tonilato, 144 kadem uzunluğunda ve 15 kadem genişliğinde.)	Feth-i Hayr Briki (kullanılamaz halde)	Lütfiye Korveti
Cîrân-ı Nehrî Uskunası	Hidayet Briki (Mart 1865'te battı.)	
Şubar Uskunası		
Nasrülaziz Dubası (1863'te Basra Tersanesi'nde inşa edildi.)		

Basra Tersanesi'nden İstanbul'a gönderilen zabitanın uzun süre geri dönmemesi ve İstanbul'dan gelen zabitanın da Basra'da bulunmak istemeyişi önemli bir sorun teşkil etmiştir. Bu sorun tersanede işlerin ilerlemesine önemli bir engel teşkil ettiğinden ve üstelik gidip gelen zabitanın yapılan masrafin çok fazla olmasından dolayı Basra Tersanesi'nde bir bahriye mektebi açma fikri güç kazanmıştır. Bu mektebe Basra ahalisinin evlatları kayıt edilerek burada denizcilik ilmini öğrenmeleri amaçlanmıştır. Böylece tersanede ihtiyaç duyulan zabitanın artık İstanbul'dan gelmesine gerek kalmayacağı düşünülmüştür.²³⁵ Bahriye mektebi için ihtiyaç duyulacak kitaplar ve edevatın İstanbul'dan bölgeye gidecek zabitanla birlikte gönderilmesine karar verilmiştir. Mektepten bahriye zabitanının yanı sıra çarkçılar da yetiştirilerek bunların fabrikaya dönüştürülecek olan demirhanede istihdam edilmeleri planlanmıştır. Böylelikle Basra Tersanesi'ndeki vapurların tamiratının bu çarkçılar tarafından

²³³ Mehmet Korkmaz, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, 39

²³⁴ Mehmet Korkmaz, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, 276.

²³⁵ BOA., İ. DH, 512/34861, İf 2, 16 M 1280 (03/07/1863); BOA., A.} MKT.MHM, 283/82, 21 Ra 1280 (05/09/1863).

yapılabilmesi umulmuştur. Vapurlarda ihtiyaç duyulan ateşçilerin de fabrikada istihdam edilen kişiler arasından seçilmesi uygun görülmüştür.²³⁶

Basra Tersanesi için yeni gemilere ihtiyaç duyulduğu bir tezkere ile Sultan Abdülaziz'e bildirilmiştir. Tezkerede Basra Tersanesi'nin ıslahı, bölgede sancak gösterilmesi ve deniz ticaretinin geliştirilmesi gibi konuların önemine değinilerek yeni vapurların inşa edilmesi veya satın alınması gerektiği ifade edilmiştir. 20 Ağustos 1863 tarihinde Basra Tersanesi bünyesinde bir fabrika ve bir mektep açılarak subayların yerli ahaliden yetiştirilmesi hususundaki izin talebi onaylanmıştır.²³⁷ Fakat ilerleyen tarihlerde Basra'da bir bahriye mektebi kurulduğuna dair herhangi bir vesikaya rastlanmamıştır. Hatta tersanede ihtiyaç duyulan zabitan bölgeye yine İstanbul'dan sevk edilmiştir.²³⁸ Netice itibariyle Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa döneminde Basra Tersanesi ve Basra filosunun modernizasyonu üzerinde tefekkür edilmiş olsa da Tuna filosunda ortaya konulan modernizasyon kadar etkili ve somut adımlar atılamamıştır. Gemi inşası da 1863 senesinde Basra Tersanesi'nde inşa edilmiş olan Nasrülaziz isimli ahşap duba ile sınırlı kalmıştır.

Geniş Osmanlı coğrafyasının en mühim noktalarından biri Karadeniz olmuştur. Karadeniz'de gemi inşası ve tamirinde kullanılan ufak tezgâhlar mevcut olsa da Osmanlı Devleti'nin buradaki tek büyük tersanesi Sinop'ta bulunmaktadır. Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın döneminde Sinop Tersanesi'nde bir gemi inşa faaliyeti görülmemiştir. Paşanın makama atanmasından hemen önce Sinop Tersanesi'ndeki bahriye askerlerinin nöbet yerleriyle diğer bazı mevkilerin tamirâtı için 14.500 kuruş gerektiği tespit edilmiştir.²³⁹ Onun döneminde ise 21 Nisan 1864 tarihinde Sinop Tersanesi'nin Tophâne-i Âmire'den getirtilecek ağır toplarla müstahkem bir harp tersanesi haline getirilmesine karar verilmiştir.²⁴⁰ Rus filosunun 1853'teki baskını esnasında tahrip edilmiş olan Sinop Tersanesi bu tarihten itibaren gemi inşasına mahsus bir tesis olmaktan ziyade müstahkem bir deniz üssü olma işlevi görmeye başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin böyle bir karar alma sebebi Sinop Baskını'nın acı tecrübesine dayanmaktadır. Sinop Tersanesi, Ruslar'ın Sivastopol'da bulunan büyük

²³⁶ BOA., İ. DH, 512/34861, 16 M 1280 (03/07/1863).

²³⁷ Mehmet Korkmaz, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, 39; BOA., A.} MKT.MHM, 275/33, 18 Ra 1280 (02/09/1863); BOA., A.} MKT.MHM, 283/82, 21 Ra 1280 (05/09/1863).

²³⁸ Mehmet Korkmaz, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, 124.

²³⁹ BOA., A.} MKT.MHM, 247/37, 30 Ca 1279 (23/11/1862).

²⁴⁰ BOA., HR. MKT, 478/29, 14 Za 1280 (21/04/1864).

deniz üssüne İstanbul'dan daha yakın mesafede bulunduğundan burada gemi inşası artık tehlikeli bir durum haline gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz sahillerinin tamamına hâkim olduğu eski dönemlerin aksine XIX. yüzyılda Karadeniz'de tehditkâr bir Rus Çarlığı'nın varlığı söz konusu olmuştur.

3.4. Tersâne-i Âmire'de Zırhlı Gemi İnşasına Yönelik Teşebbüsler

Mehmed Salih Paşa, Londra vazifesi esnasında İngiltere bahriye vekili ile yaptığı görüşmelerde zırhlı gemilerin ahşap gemiler karşısındaki üstünlüğünü idrak etmiş olduğundan Osmanlı donanması için dört adet zırhlı fırkateyn siparişinin verilmesini sağlamıştı. Fakat deniz harp teknolojileri çok hızlı bir şekilde geliştiğinden artık teknoloji transferi çok yüksek bedellere mâl olmaya başlamıştı. Bu sebeple paşa Kapudan-ı Deryâ olduktan sonra Osmanlı tersanelerinde zırhlı gemi inşasını gerçekleştirmek adına harekete geçmiştir.²⁴¹

Osmanlı Devleti, 1863 senesinde kendi tezgâhlarında bir zırhlı geminin inşası için etüt çalışmalarına başlamıştır. 1864 senesinde inşası planlanan *Fettah* isimli bu zırhlı fırkateynin projesi 1865 senesine kadar sürdürülmüş, fakat Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın Ocak 1865'te vefat etmesinin ardından 23 Nisan 1865'te Tersâne-i Âmire'nin henüz bu boyutlarda bir zırhlı gemi inşa edebilecek teknik kapasiteye sahip olmadığına anlaşılmışla proje iptal edilmiştir.²⁴² *Fettah* zırhlı fırkateyni projesi, Osmanlı Devleti'nin ilk zırhlı gemi inşa teşebbüsü olma özelliğini taşımaktadır. Allah'ın sıfatlarından birisi olan Fettah kelimesi feth kökünden gelmekte, hayır ve lütuf kapılarını açan manasını ihtiva etmektedir. İsmin anlamı göz önünde bulundurulduğunda ilk zırhlı gemi inşa teşebbüsü olan zırhlı *Fettah* fırkateynine atfedilen önem açık bir şekilde anlaşılmaktadır. Osmanlı Türkçesi yazımından dolayı geminin isminin *Fatih* olma ihtimali üzerinde durulsa da aynı dönemde İngiltere tezgâhlarına *Fatih* isminde bir başka zırhlı fırkateynin sipariş edildiği düşünüldüğünde iki zırhlı geminin de aynı isimde olma ihtimali düşüktür. Zırhlı gemi inşası projesi başarısız olmuş olsa da ilerleyen senelerdeki zırhlı gemi inşa teşebbüsleri için gerekli dersler çıkarılmış ve teknik eksiklikler tespit edilmiştir. Bu teşebbüsün başarısızlıkla neticelenmesinin bir diğer sebebi de elde örnek alınacak bir zırhlı gemi prototipinin bulunmaması olmuştur. Zira 1862 yılının sonlarında Mehmed Salih Paşa tarafından

²⁴¹ *Akşam Gazetesi*, S. 11242, 29 Ocak 1950, 4.

²⁴² Ahmet Güleriyüz, Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, (İstanbul: Denizler Kitabevi 2007), 79.

sipariş edilmiş olan zırhlı gemiler bu tarihte henüz Osmanlı Devleti'ne teslim edilmemişti. Gemi planlandığı şekilde inşa edilebilmiş olsaydı, 6400 ton ağırlığında, ortalama 12 knot hıza sahip, 750 ton kömür kapasiteli ve Armstrong toplarıyla donatılmış bir zırhlı firkateyn olarak Osmanlı donanmasına katılmış olacaktı.²⁴³

Fettah zırhlısının inşa sürecinde Tersâne-i Âmire'nin firkateyn cinsinden büyük ve yüksek tonajlı zırhlı gemileri inşa edecek teknik kapasiteye henüz sahip olmadığı görüldüğünden daha ufak boyutlu zırhlı gemilerin inşası gündeme gelmiştir. 10 Şubat 1864 tarihinde kapudanlık makamına gönderilen yazıdan *Mukaddeme-i Hayr* isimli kalyonunun sökülerek zırhlı top dubasına dönüştürülmesi fikrinin mevcut olduğu görülmektedir.²⁴⁴ Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa kalyonların bazı kısımlarının sökülüp akabinde gövdenin kalan kısmının demir levhalarla kaplanmasıyla zırhlı gemi inşa edildiğini İngiltere vazifesi esnasında görüp raporlarında bu husustan bahsetmişti.²⁴⁵ Kendisi kapudan paşa olduğunda bu metodu uygulayarak bir zırhlı deniz harp platformu inşasını düşünmesi akla yatkın bir durumdur. Fakat zırhlı top dubasına dair mevcut bu vesikaya rağmen fikrin kuvveden fiile geçirildiğine dair bir emare bulunmamaktadır. Sultan Abdülaziz devri zırhlı gemilerini içeren donanma envanteri listelerinin hiçbirinde bu zırhlı top dubasının bahsi geçmemektedir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nin filo taksimatındaki gemiler arasında da söz konusu top dubasına dair bir kayıt görülmemektedir.

Tersâne-i Âmire'de zırhlı gemi inşasını ve de icap ettiğinde tamiratını gerçekleştirecek nitelikte personel bulunmadığından 17 Kasım 1863'te Mehmed Salih Paşa tarafından, bir heyetin Londra'ya gönderilerek burada inşaları sürmekte olan dört adet zırhlı firkateynin inşa sürecini fabrikalarda doğrudan takip etmeleri ve bilgi edinmelerine karar verilmiştir. Bu vazife için Kolağası Hasan Efendi kumandasında, Tersâne-i Âmire haddad bölümünden yirmi nefer seçilerek, zırhlı gemilerin inşa usullerini öğrenmeleri istenmiştir. Roket doldurulması ve top talimi hususunda bilgi edinmek üzere de bahriye Mülazımlarından beş neferin gönderilmesi uygun görülmüştür. Londra'da bulundukları müddetçe Kolağası Hasan Efendi'ye aylık 20 lira,

²⁴³ Ahmet Güleriyüz, Bernd Langensiepen, a.g.e., 79.

²⁴⁴ BOA., A.} MKT.MHM, 292/22, 2 N 1280 (10/02/1864).

²⁴⁵ BOA., DTA. MB.d, 53/100, 29 L 1278 (29/04/1862).

Mülazımlara aylık 15'er lira ve haddad bölüğü neferlerine aylık 10'ar lira verilmesine dair bir mazbata Meclis-i Bahriye tarafından hazırlanmıştır.²⁴⁶

Osmanlı Devleti zırhlı *Fettah* fırkateyninin inşa sürecinde yaşadığı teknik problemleri göz önünde bulundurarak Tersâne-i Âmire'de zırhlı gemi yapımı için üstü taş örtülü bir kızak inşasına karar vermiştir. Bu amaçla 26 Ocak 1864'te Tersâne-i Âmire'de yeni inşa edilecek olan Taşkızak (EK:15) için müneccimbaşından *zaiçe* alınmıştır. Bahsi geçen Taşkızak'ı Sultan Abdülaziz'in validesi Pertevniyâl Valide Sultan inşa ettirdiğinden buraya Valide Kızağı denilmiştir. Valide Sultan 1865'te bu taş kızağı yeniden düzenleterek etrafına binalar ve fabrikalar inşa ettirmiştir.²⁴⁷

Taşkızak'ın inşasına başlanmasının akabinde Tersâne-i Âmire'de zırhlı geminin zırh levhalarını imal edebilmek için Mehmed Salih Paşa'nın emriyle 2 Haziran 1864 tarihinde, Londra'dan sipariş edilen makinelerin yerleştirileceği bir fabrika binasının inşasına karar verilmiştir.²⁴⁸ Ayrıca tersanedeki mevcut büyük çekiç fabrikasının yeniden inşa edilmesi kararlaştırılmıştır.²⁴⁹ Çekiç fabrikası ve inşası düşünülen zırh levha fabrikası için tahminen 10 bin kantar demire ihtiyaç duyulmuş ve bu demirin tedariki hususunda adımlar atılmıştır. Zırh fabrikasının inşaatında istihdam olunacak Mösyö Teller'in(?) 3.500 kuruş olan maaşının yabancı çarkçı personelin maaşlarıyla beraber ödenmesine karar verilmiştir.²⁵⁰ Böylelikle zırhlı gemi inşasında büyük bir mesele olan demir materyaline istenilen şekli vererek zırh levhalar üretme problemine çözüm getirilmesi amaçlanmıştır.

Zırhlı gemi inşasının gündeme gelmesiyle birlikte Tersâne-i Âmire'de yeni bir kuru havuz ihtiyacı da ortaya çıkmıştır. 1849 yılında, II. Mahmud ve III. Selim zamanında inşa edilen iki kuru havuzun yetersiz kalmasıyla diğerlerine nazaran daha büyük üçüncü bir kuru havuzun inşası düşünülse de dönemin mali koşulları yüzünden ertelenmiştir. Proje ancak 1857 senesinde başlatılabilmiş ve aksaklıklar sebebiyle duraksayan Vasil Kalfa'nın memuriyetindeki projenin tekrar başlaması 1862'de, tamamlanması ise 1870'de mümkün olmuştur.²⁵¹ Mehmed Salih Paşa, Fransız

²⁴⁶ BOA., İ. DH, 519/35338, 5 C 1280 (17/11/1863); BOA, A.} MKT.MHM. 286/63, 26 C 1280 (08/12/1863).

²⁴⁷ Mesud Önce, *Taşkızak Tersanesi* (İstanbul Şehir Üniversitesi Kütüphanesi Taha Toros Arşivi), 50.

²⁴⁸ BOA., A.} MKT.MHM, 302/17, 26 Z 1280 (02/06/1864).

²⁴⁹ Ahmed Lûtfi Efendi, a.g.e., 130.

²⁵⁰ BOA., DTA. MB.d, 63/171, 6 Ca 1280 (19/10/1863).

²⁵¹ T. Gül Köksal, "Haliç Tersaneleri'nin Tarihsel-Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 1996), 29.

mühendis Mösyö Delef ile Tersâne-i Âmire’de inşa edilmesi planlanan bir havuz hususunda kontrat hazırlamak için görüşme gerçekleştirmiştir.²⁵² Tersanenin zırhlı deniz harp platformlarını inşa edebilecek hâle getirilmesi maksadıyla 1862’de başlatılan çalışmaların bir halkası da bahsi geçen kuru havuz olmuş ve havuzun tamamlanması sekiz seneyi bulmuştur. Havuz, tersanelerde onarıma, alt kısımlarının muayenesine ya da karınlarının temizlenmesine ve yahut boyanmasına ihtiyaç görülen gemiler için tasarlanmıştır. Havuzun içerisine istenildiği takdirde pompalar yardımıyla su doldurulup boşaltılabilmekle beraber havuzun önleri kapaklı, etrafı duvarlı ve kaidesi kızaklıydı. Havuzlar sabit ve yüzer olmak üzere ikiye ayrılmakta ve sabit olanlarına kuru havuz denilmekteydi.²⁵³

Havuz inşasının yanı sıra tersane fabrikalarında faaliyet gösteren demir imalatı öğrencilerinin (haddehane şakirdânı) vaziyetleri ıslah edilerek deniz harp endüstrisinin ilerleyişi için sağlam temeller atılmıştır. Gemilerde yaygın olarak yer alan çark mekanizmasından mesul olan yabancı çarkçı (çarhçı) zabitanı yerine Türk zabitlerinden çarkçı yetiştirilmeye başlanmıştır. Ayrıca yine Mehmed Salih Paşa devrinde Tersâne-i Âmire için buharla çalışan maçuna (vinç) satın alınmıştır.²⁵⁴ Buharla çalışan iki ayak ve bir mesnetten teşkil edilmiş makaslara maçuna denir. Bunların karada bulunanlarına sabit maçuna, duba üzerinde bindirilmiş olanlarına seyyar maçuna denir. Seyyar maçunaya maçuna gemisi de denilmektedir.²⁵⁵ Yeni maçuna satın alınmasının yanı sıra Tersâne-i Âmire’nin Camialtı mevkiinde yer alan demir maçuna yeniden inşa edilmiştir.²⁵⁶

Mehmed Salih Paşa’nın görev yaptığı dönemde Tersâne-i Âmire’de başarılı bir zırhlı gemi inşası gerçekleştirilememiş olsa da onun döneminde inşa edilen veya temeli atılmış olan deniz harp sanayii tesislerinin geliştirilmesiyle Tersâne-i Âmire tezgâhlarında toplamda üç adet zırhlı gemi inşa edilmiştir. Sultan Abdülaziz devrinde tamamlanmış olan zırhlı gemiler, bir adet zırhlı korvet ve iki adet zırhlı dubadan ibarettir. Zırhlı gemi inşası için fabrika, kızak, havuz ve yeni tezgâhlar inşa edilmiş olsa da tersanedeki inşa faaliyeti sınırlı düzeyde kalmıştır. Üstelik inşası tamamlanmış olan zırhlı gemilerin silah sistemleri ve bazı önemli aksamı dışarıdan satın alınmıştır.

²⁵² BOA., A.} MKT.MHM, 297/26, 5 Za 1280 (12/04/1864).

²⁵³ Lütü Gürçay, a.g.e., 196.

²⁵⁴ Mahmud Şevket Paşa, a.g.e., 36.

²⁵⁵ Lütü Gürçay, a.g.e., 277,278.

²⁵⁶ Ahmed Lütü Efendi, a.g.e., 130.

Zırhlı gemi inşası konusunda devletin mevcut imkân ve kabiliyetleri, teşkilat, teçhizat ve yetişmiş personel durumu göz önüne alındığında Avrupa ülkelerinden oldukça geride olduğu ve bu durumun sonraki yıllara da sâri olacak şekilde devam ettiği görülmektedir. Bu açıdan bakıldığında Osmanlı Devleti, buharlı ve zırhlı gemiler dönemine geçişle birlikte modern deniz harp teknolojileri konusunda Avrupa ülkelerine bağımlı bir hâle gelmiştir.²⁵⁷

3.5. Ana Filonun Kuvvetlendirilmesi İçin Modernize Edilen ve Satın Alınan Gemiler

Mehmed Salih Paşa, Tuna ve Basra’da bulunan filo ve tersanelerin ıslahının yanı sıra Osmanlı donanmasının esas nüvesini oluşturan İstanbul merkezli ana filonun ıslahı için de büyük gayret göstermiştir. Tersâne-i Âmire’de zırhlı gemi inşasına yönelik teşebbüslerinin yanı sıra, dışarıdan harp gemisi satın alımı ve eldeki ahşap gemilerin makine takılmak suretiyle modernize edilmesi yoluyla da ana filoyu kuvvetlendirmeyi hedeflemiştir. Bu cihetle yurtdışından zırhlı fırkateynler, silahlı vapurlar ve gambotlar satın alınmasını sağlarken bir yandan da ahşap kalyon, korvet ve fırkateynleri İngiltere’den satın alınan makinelerle teçhiz ettirmiştir.

3.5.1. İngiltere’ye Sipariş Edilmiş Olan Zırhlı Fırkateynlerin İnşa Süreci

Mehmed Salih Paşa, kapudane-i hümayun iken İngiltere’de siparişlerini vermiş olduğu dört adet zırhlı fırkateynin inşa sürecini kapudan-ı deryâ olduktan sonra da yakından takip etmiştir. Londra Sefiri Musurus Bey vasıtasıyla bu süreçte çok sayıda yazışma gerçekleşmiştir. Osmanlı donanmasının ilk zırhlı gemileri olan dört adet zırhlı fırkateynin üçü Glasgow’da yer alan Napier tezgâhlarında, bir tanesi ise Thames Iron Works şirketinin tezgâhlarında inşa edilmiştir. Gemilerin inşa sürecinde düzenli raporlar tutularak inşaatın ilerleyişi kayıt altına alınmış ve gidişattan Osmanlı Devleti de haberdar edilmiştir. Gemilerin inşa sürecinin kayıt altına alındığı bu raporlamaların büyük kısmı Mehmed Salih Paşa’nın kapudan-ı deryâ olduğu esnada Londra Sefâreti vasıtasıyla Osmanlı Devleti’ne iletilmiştir. Raporların yanı sıra gemiler için yapılan ödemelerin taksitlerinin miktarları da bu yazışmaların başlıca konularından birisi olmuştur. Napier firmasına sipariş verilmiş olan üç adet zırhlı fırkateyn, yazışmalarda belli bir aşamaya kadar numaralarıyla yer almışlardır. Bu yazışmalarda zırhlı gemiler için ödenecek taksitler, gemilerin inşasındaki ilerleme ve kullanılan malzemelere dair

detaylara yer verilmiştir. Mehmed Salih Paşa da bu raporlar vasıtasıyla inşa sürecini takip etmiştir.

3 Eylül 1863 tarihinde Admiralty'e yazılan mektupta, 113 numaralı Türk zırhlı fırkateyninin (*Osmaniye* zırhlı fırkateyni) inşaatına nezaret eden müfettiş Tucker'ın raporunun okunduğu ve 25.173 poundluk ödemenin yapılması için kontratta belirtilen gerekli koşul ve ilerlemelerin sağlandığı belirtilerek Napier firmasına ödeme yapılması için onay verilmiştir.²⁵⁸ Türk sefirine yazılan 8 Eylül 1863 tarihli mektup da taksitlerle alakalı olmuştur. Bahsi geçen mektupta Osmanlı donanması için Napier firmasına sipariş verilen zırhlı fırkateynlerin mevcut taksit ödemesinin 25.173 pound olduğu ve geçmiş taksitten kalan miktarın ise 2.173 pound olduğu belirtilmektedir.²⁵⁹

Admiralty'e Mehmed Salih Paşa'nın bilgisi dâhilinde yazılan 12 Eylül 1863 tarihli mektupta, Napier firması tarafından inşa edilen 115 numaralı Türk zırhlı fırkateyninin (*Orhaniye* zırhlı fırkateyni) inşaatını teftiş etmek için Glasgow'a gönderilen müfettiş Tucker'ın raporu doğrultusunda 25.173 poundluk taksit ödemesinin yapılması için kontratta belirtilen şartların oluştuğuna kanaat getirilerek ödeme yapılması için onay verilmiştir.²⁶⁰

16 Eylül 1863 tarihinde Türk hükûmetine Napier firması tarafından gönderilen mektupta, 115 numaralı zırhlının ikinci taksitinin tamamlandığı fakat 113 numaralı zırhlının ikinci taksitinden kalma 2.173 poundluk miktarın hala ödenmediği hatırlatılmış, ayrıca 113 numaralı zırhlının üçüncü taksitinin ve 115 numaralı zırhlının ikinci taksitinin geciktirilmemesi önemle rica olunarak hızlı ödemelerin süreci hızlandıracağı belirtilmiştir.²⁶¹ Osmanlı Devleti'nin bu süreçte içerisinde bulunduğu mali sıkıntılar zırhlı gemilerin taksit ödemelerinde kendini göstererek gecikmelere sebep olmuştur. Mektupta ödemelerin geciktirilmemesi Napier firması tarafından ısrarla vurgulanarak, nezaket çerçevesi içerisinde bir uyarı yapılmıştır. 17 Eylül 1863'te Türk sefirine yazılan mektupta Napier firmasının 115 numaralı zırhlı fırkateynin inşası için bir miktar daha ödeme yapılması isteğini belirterek mektuba ek olarak Napier firmasından gelen 16 Eylül 1863 tarihli mektubun kopyasını Türk sefirine göndermiştir.²⁶²

²⁵⁸ BOA., HR. SFR.3, 82/12, lef 3, 03/09/1863.

²⁵⁹ BOA., HR. SFR.3, 82/12, lef 1, 08/09/1863.

²⁶⁰ BOA., HR. SFR.3, 82/12, lef 4, 12/09/1863.

²⁶¹ BOA., HR. SFR.3, 82/12, lef 5, 16/09/1863.

²⁶² BOA., HR. SFR.3, 82/12, lef 6, 17/09/1863.

18 Eylül 1863'te Türk sefiri Musurus Bey'e yazılan mektup da yine taksit ödemelerinin yapılmasına dair hatırlatmalardan oluşmaktadır. Mektuptan anlaşıldığına göre sefir Musurus Bey bu esnada İstanbul'a gitmiştir. Firmanın mektuplarına tatmin edici cevaplar verilmemesinin sebebi olarak da bu gösterilmektedir. Mektubun devamında 113 numaralı zırhlı geminin ikinci taksitinden kalan 2.173 poundun, 113 numaralı zırhlı geminin üçüncü taksitinin miktarı olan 25,173 poundun ödemesi talep edilmiş ve 114 numaralı zırhlı geminin (Zırhlı *Aziziye* firkateyni) üçüncü taksiti (25.173 pound) ve 113 numaralı zırhlı geminin dördüncü taksiti (25.173 pound) için sertifika başvurusunun yapıldığı belirtilmiştir. Neticede mevcut ödenmesi gereken taksitlerin toplamda 102.865 poundu bulacağı ifade edilerek bu sayfaya nihayet verilmiştir.²⁶³ Akabinde Musurus Bey'in İstanbul'da bulunduğu süreçte gerekli miktarın ödenmesi için anlaşmaları sağladığını umduklarını aksi takdirde ödeme kontratta belirlenen tarihlerde yapılmadığında işlerin plana uygun şekilde ilerlemesinin zor olduğu izah edilmiştir. Hatta tadilattaki pek çok işin tamamlanamayacağı bu yüzden gerekli ödemelerin en kısa sürede yapılması rica edilmiştir.²⁶⁴

2 Ekim 1863 tarihli başka bir mektupta, Osmanlı Devleti'nden gelen telgrafta zırhlı firkateynlerin taksit ödemeleri için gerekli paranın sağlanması adına anlaşmaların tamamlanmak üzere olduğu haberi yer almış ve bu durumun Napier firmasına bildirilmesi istenmiştir.²⁶⁵ Mektuplaşmaların devamında Türk hükûmeti adına yapılan gemi inşaatını teftiş etmek üzere Thames Iron Works Shipbuilding şirketi tarafından görevlendirilen müfettişin raporu doğrultusunda gemi inşaatının sözleşme koşullarına uygun olarak ilerlediği görülmüş ve 25.176 pound 8 şilin miktarındaki ödemenin yapılmasına onay verilmiştir. Ayrıca gemilere işlenen 200 ton demirin maliyeti olarak ta 5.000 poundluk bir miktarın daha hesaba sonra ekleneceği belirtilmiştir.²⁶⁶ Güverte kaplamaları için ekstra bir 5.000 pounda ihtiyaç duyulmadığı ve Thames Iron Works Shipbuilding şirketine gerekli ödeneklerin sağlanması için onayın verildiği hatırlatılmıştır.

Mehmed Salih Paşa tarafından siparişleri verilmiş olan üç zırhlı firkateyn (*Osmaniye*, *Aziziye* ve *Orhaniye*) Glasgow'daki Napier firmasına ve bir adet zırhlı firkateyn

²⁶³ BOA., HR. SFR.3, 82/12, lef 8, 18/09/1863.

²⁶⁴ BOA., HR. SFR.3, 82/12, lef 9, 18/09/1863.

²⁶⁵ BOA., HR. SFR.3, 82/12, lef 13, 02/10/1863.

²⁶⁶ BOA., HR. SFR.3, 82/12, lef 14, 02/10/1863.

(*Mahmudiye*) ise Thames Iron Works şirketine inşa ettirildiğinden bu iki firma birbirinden bağımsız olarak faaliyet göstermemiş ve koordineli biçimde hareket etmişlerdir. Tüm süreç Admiralty aracılığıyla yürütülerek Londra Sefâreti zırhlı gemilerin inşası ve yeni gemilerin siparişlerinin verilmesi sürecinde başrolü oynamıştır. Türk sefiri Musurus Bey'in ismi bahsi geçen mektuplaşmalarda oldukça fazla görülebilmektedir. Şirketler Admiralty aracılığıyla Londra Sefâreti'ne ulaşmış ve sefir de hükûmete mevcut durumu ileterek aradaki diyalogun devamlılığını sağlama görevini üstlenmiştir.

7 Ekim 1863 tarihli devam mektubunda Osmanlı Devleti için inşa edilmekte olan demir zırhlı fırkateynin taksit ödemesinin yapılacak olmasının oluşturduğu pozitif hava açık şekilde görülmektedir. 25.176 pound ve 8 şilinlik miktarın ödeneceğinden duyulan sevinç kullanılan ifade ve hitaplarda belli olmaktadır.²⁶⁷ Aynı şekilde ödemeler geciktikçe mektuplarda kullanılan dil ve ifadeler sertleşerek, açık bir tehdit olmasa bile, işlerin tamamlanamayacağı, ödemelerin derhal yapılmasının gerekliliği ifade edilmiş, taksitlerin ödenmesi meselesi uzun süre tarafların zihnini meşgul etmiştir. Mali açıdan zor durumda olan Osmanlı Devleti'nin Mehmed Salih Paşa'nın önderliğinde giriştiği zırhlı donanma oluşturma projesinin ilk aşaması olan bu ilk dört zırhlı fırkateynin maliyetlerini karşılamakta büyük güçlükler çekmiştir.

Bahsi geçen mektuplaşmalar yalnızca taksitlerin ödenmesi meselesi üzerinde gelişmemiş, ayrıca gemilerin donatılacağı silahların kalibre ve modelleri de bu mektuplaşmaların konularından birisi olmuştur. 24 Eylül 1863 tarihinde yazılan mektupta demir zırhla kaplı dört adet fırkateynin Osmanlı donanması için inşa edildiği ve bu gemilerin silah donanımlarının belirlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Mektupta, Admiralty'den hangi kalibre silahtan kaç tanesinin gemilere yerleştirileceğine dair tavsiye alınacağı belirtilmiştir.²⁶⁸

27 Ekim 1863 tarihli bir diğer mektupta ise Türk hükûmeti için inşa edilmekte olan dört adet demir zırh kaplı fırkateynin silah donanımları için çeşitli kalibrelerde Armstrong model topların yerleştirilmesi uygun görülmüştür. Bu topların Savaş Bakanlığı'ndan (Department of War) temin edileceği de belirtilmiştir.²⁶⁹

²⁶⁷ BOA., HR. SFR.3, 82/12, lef 16, 07/10/1863.

²⁶⁸ BOA., HR. SFR.3, 82/30, lef 1, 24/09/1863.

²⁶⁹ BOA., HR. SFR.3, 82/30, lef 2, 27/10/1863.

3 Ocak 1864 tarihinde, İngiltere'den sipariş edilmiş olan zırhlı fırkateynlerin isimlendirilmelerine karar verilmiştir. Zırhlı gemiler için Sultan Abdülaziz'in kendi isminin yanı sıra, padişahın ecdadının, yani diğer padişahların isimleri de uygun görülmüştür. Bu cihetle zırhlı gemilere ilk etapta, *Abdülaziz*, *Osman Gazi*, *Orhan* ve *Sultan Mahmud* isimlerinin verilmesi kabul edilmiştir. Bu zırhlılara ek olarak Mehmed Salih Paşa'nın Kapudan-ı Deryâ olduğu dönemde İngiltere'ye sipariş edilen bir başka zırhlı fırkateyne de *Fatih* ismi verilmiştir.²⁷⁰ Zırhlı *Osman Gazi* fırkateyni ile zırhlı *Sultan Mahmud* fırkateyninin masraflarının padişah tarafından, zırhlı *Fatih* fırkateyninin masraflarının Tersâne-i Âmire hazinesinden, zırhlı *Orhan* fırkateyninin masraflarının Maliye Nezâreti hazinesinden, zırhlı *Abdülaziz* fırkateyninin masraflarının ise Mısır idaresi tarafından karşılanmasına karar verilmiştir.²⁷¹

4 Ocak 1864 tarihinde, Osmanlı Devleti'nin Londra Sefiri Musurus Bey'e bir rapor sunulmuştur. Bu raporda, Napier firmasının Glasgow şehrinde bulunan tezgâhlarında Osmanlı Devleti için inşa etmekte olduğu üç adet zırhlı fırkateynin inşa süreçlerine dair bilgiler yer almıştır. Rapordaki ifadelerden anlaşıldığı üzere Musurus Bey'e gemilerin inşaatı hususunda iki haftada bir düzenli bilgi verilmektedir. Bu bilgiler de Musurus Bey vasıtasıyla önce Hariciye Nezâreti'ne ve buradan da Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'ya iletilmektedir.

²⁷⁰ BOA., İ. DH, 520/35408, 23 B 1280 (03/01/1864); BOA., MB. İ, 19/113, 23 B 1280 (03/01/1864).

²⁷¹ BOA., İ. DH, 520/35408, 23 B 1280 (03/01/1864).

Tablo 3.5.1: 4 Ocak 1864 Tarihinde Londra Sefiri Musurus Bey’e Sunulan, Osmanlı Devleti İçin İnşa Edilmekte Olan Zırhlı Fırkateynlerin İnşaatındaki İlerlemeyi Gösteren Rapor.²⁷²

İnşaatın İlerleyişi	No 113	No 114	No 115
Kıç kısmı	Hazırlanıyor	Hazırlanıyor	Hazırlanıyor
Kıç ve dümen direkleri	Hazırlanıyor	Henüz başlanmadı	Henüz başlanmadı
Omurganın dikey kenar çubukları	Tamamlandı	Hazırlanıyor	Hazırlanıyor
Zemin plakaları için kullanılan çubuklar	828	712	594
Gemi içi bölmeler	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
1 numaralı kirişi kaplamak için kullanılan levhalar	Tamamlandı	24	20
2 numaralı kirişi kaplamak için kullanılan levhalar	Tamamlandı	24	18
2 numaralı kirişten küpeşteye kadar olan çerçeveler	278	214	164
Omurgayı kaplayan levhalar	Tamamlandı	15	11
Ana güverte, alt kat ve üst katta kullanılan kirişler	164	131	85
Kıç bölmesinin 2 numaralı kısmı	Hazırlanıyor	Hazırlanıyor	Henüz başlanmadı

²⁷² BOA., HR. SFR.3, 85/1, 04/01/1863.

Kazan ve makine koridoruna doğru giden yarım kirişler	Tamamlandı	Tamamlandı	Henüz başlanmadı
Makine dairesi, depo odası ve raf odasının tesisatı	Tamamlandı	İnşa sürecinde	Henüz başlanmadı
Raf odası ve kanat geçiş bölmesi	İnşa sürecinde	Henüz başlanmadı	Henüz başlanmadı
Kenar çubuklu omurga plakaları	Tamamlandı	13	Henüz başlanmadı
Sintine ve kazan taşıyıcıları	Hazırlanıyor	Yerleştiriliyor	Henüz başlanmadı
Kazan taşıyıcıları, mil ve iticiler	İnşa sürecinde	Henüz başlanmadı	Henüz başlanmadı
Üst güvertedeki kiriş plakaları	29	Henüz başlanmadı	Henüz başlanmadı
Üst güvertedeki kiriş çubukları	14	Henüz başlanmadı	Henüz başlanmadı
Üst güvertedeki kaplama	124	2	Henüz başlanmadı
Dövlümüş dış kaplama	870	526	236
Yerleştirilen zırh plaka rafları	31	6	Henüz başlanmadı
Yerleştirilen sütunlar	15	Henüz başlanmadı	Henüz başlanmadı
Kömür deposu bölmesi	İnşa sürecinde	Henüz başlanmadı	Henüz başlanmadı
Alt güvertedeki bağlayıcı plakalar	İnşa sürecinde	Henüz başlanmadı	Henüz başlanmadı

-	No 113	No 114	No 115
Gemilerin inşasında kullanılan demirin tonajı	1666	1175	805
Gemiler için hazırlanan demir parçalar	127	164	245
Toplam	1793	1339	1050

113 numaralı gemide kullanılan zırh plakaların tonajı 700, 114 numaralı gemide kullanılan zırh plakaların tonajı 150 ve 115 numaralı gemide kullanılan zırh plakaların tonajı 150'dir. Gemilere yerleştirilmek üzere hazırlanmış fakat henüz yerleştirilmemiş olan zırh plakaların ağırlığı 250 tondur. Zırhlı fırkateynlerin inşaatında kullanılan malzemenin miktarı, raporun oluşturulduğu tarihteki vaziyeti yansıtmaktadır. İlerleyen tarihlerde daha fazla malzeme de eklenmiştir. Zırhlı gemilerin inşaatında raporun yazıldığı tarih itibarıyla 1662 işçi çalıştırılmıştır.²⁷³

2 Mayıs 1864 tarihinde Admiralty'den Londra Sefiri Musurus Bey'e gönderilen yazıda, Napier firmasına, zırhlı *Abdülaziz* fırkateyninin 25.173 pound tutarındaki altıncı taksitinin, ayrıca 10.000 pound tutarındaki poliçe ücretinin ödenmesi için Admiralty tarafından görevlendirilmiş müfettişten onay gelmiştir. Müfettişin onayının ardından, raporu okuyan İngiltere bahriye vekili de ödeme için gerekli koşulların yerine getirildiğini ifade etmiştir. Taksit ödemeleri için geminin inşaatında kontratta belirtilen koşullara göre ilerleme kaydedilip kaydedilmediğini teftiş etmek üzere müfettişler Napier firması tezgâhlarında düzenli kontroller gerçekleştirmiştir. Böylelikle firma, kontrat koşullarına uyduğu ölçüde ödeme alabilmiştir. Mehmed Salih Paşa da müfettiş raporları başta olmak üzere inşa sürecindeki yazışmaları yakından takip etmiştir.²⁷⁴

Yazışmaların devamında 18 Eylül 1864'te Londra Sefâreti tarafından Hariciye Nezâreti'ne bir yazı ulaştırılmıştır. Bu yazıya göre, Glasgow'da inşaları sürmekte olan zırhlı fırkateynlerden biri olan *Osman Gazi*, Londra Sefiri Musurus Bey'in de hazır

²⁷³ BOA., HR. SFR.3, 85/1, 1ef 2, 04/01/1863.

²⁷⁴ BOA., HR. SFR.3, 87/30, 02/05/1864.

bulunduğu bir esnada denize indirilmiştir. Bu zırhlı fırkateyni görenler oldukça beğenmiş ve gemi İngiltere Bahriye Vekâleti tarafından teslim edilen resimlere uygun olarak yeni deniz harp teknolojilerini içerisinde barındıracak şekilde inşa edilmiştir. İngiltere Devleti tarafından tayin edilen memurlar, zırhlı fırkateynlerin inşaatını tezgâhlarda incelemelerde bulunarak inşa faaliyetinin kontrat koşullarına uygun şekilde ilerlediğinden emin olmuşlardır. Bu zırhlı fırkateynler, dayanıklılık ve donanım noktasında İngiltere donanmasındaki zırhlı fırkateynlerin aynısıdır. Londra Sefiri Musurus Bey, *Osman Gazi* isimli zırhlı fırkateyn denize indirildikten sonra geminin içini inceleyerek kontrat koşullarına uygun inşa edilmiş olduğunu bizzat teyit etmiştir. Ayrıca Glasgow'daki tezgâhlarda inşası süren diğer zırhlı fırkateynler olan *Abdülaziz* ve *Orhan*'ı da inceleyerek bunların da kontrat koşullarına uygun vaziyette olduklarına kanaat getirmiştir. Mösyö Napier'in teminatına göre Zırhlı *Osman Gazi* fırkateyninin inşası dört ay sonra tamamlanacak, Mısır Valisi tarafından inşa ettirilmekte olan zırhlı *Abdülaziz* fırkateyni ise üç ay sonra denize indirilecek ve yedi ay sonra da inşası tamamlanacaktır. Zırhlı *Abdülaziz* fırkateyninin inşası Mısır Valisi Said Paşa'nın vefat etmesinden dolayı gecikerek iki senelik kontrat müddetini geçecektir. *Orhan* isimli zırhlı fırkateynin inşası ise zırhlı *Osman Gazi* fırkateyninin tamamlanışından üç ay sonra sona erecektir. Zira kontrat maddelerinde bu geminin inşasının 2,5 sene süreceği kabul edilmiştir.²⁷⁵

Bahsi geçen üç zırhlı fırkateynin haricinde, Thames Iron Works firmasının tezgâhlarında inşa edilmekte olan zırhlı *Sultan Mahmud* fırkateyni üç dört aya kadar denize indirilecektir. Esasında bu zırhlı fırkateynin inşa süresi iki yıl olarak belirlenmişse de bu sürenin aşılabacağı ifade edilmiştir. Bu zırhlı fırkateynin inşasında Napier firmasında gösterilen gayret görülememiştir. Fakat Osmanlı Devleti de taksit ödemesini geciktirdiğinden Musurus Bey bu hususta tepki göstermekten çekinmiştir. Bu cihetle Musurus Bey taksit ödemesinin en kısa zamanda gerçekleştirilmesini önemle arz etmiştir. Musurus Bey, Maliye Nezâreti tarafından bundan bir ay öncesinde gönderilen para ile Orhan isimli zırhlı fırkateynin altıncı taksitini ödemiş ve *Osman Gazi* isimli zırhlı fırkateynin sekizinci taksiti ile *Sultan Mahmud* isimli zırhlı fırkateynin yedinci taksitinin ödenmesi için para talebinde bulunmuştur. Bu süreçte Thames Iron Works firması *Sultan Mahmud* isimli zırhlı fırkateynin yedinci taksitini ısrarla talep etmiştir. Musurus Bey bu hususta, bir dava açılması halinde şirket haklı

²⁷⁵ BOA., İ. HR, 209/12078, 18/09/1864.

çıkacağından gemilerin inşası ilerledikçe taksitlerinin de düzenli şekilde yatırılması gerektiğini ifade etmiştir.²⁷⁶

Zırhlı fırkateynlere yerleştirilecek topların çeşidi konusunda bir kararsızlık oluşmuştur. İngiltere Devleti zırhlılar için arkadan dolma toplar üretmek istediye de bu topların imalatı çok uzun bir vakit alacağından kontrat koşullarına uymak adına bundan vazgeçilmiştir. Arkadan dolma toplar yerine çelik namlulu ağızdan dolma Armstrong topları tercih edilmiştir. Bu topların içerisinde yivler bulunmaktadır. Fakat güllenin fırlatılması için topun ateşlenmesi icap etmektedir. Muharebe esnasında bu her zaman mümkün olamayacağından İngiltere Devleti duruma çözüm getirmek istemiştir. Zırhlı fırkateynlerin büyük bataryalarının her biri altı tonilato ağırlığında olmakla birlikte, yüz librelik yuvarlak ve yüz elli librelik koni şeklindeki gülleleri atabilen büyük çaplı Armstrong topları uygun görülmüştür. Ayrıca zırhlı gemilerin güvertelerine on iki tonilato ağırlığında, yüz elli librelik yuvarlak ve üç yüz librelik koni şeklinde gülle atan toplardan ikişer adet yerleştirilmesi uygun görülmüştür. Fakat topların yivlerinin “şunt” usulü üzerine inşa edilip edilmeyeceği hususunda bir karara varılana kadar toplara yiv açılmaması İngiltere Bahriye Vekâleti tarafından tavsiye edilmiştir.²⁷⁷

Londra Sefiri Musurus Bey Glasgow’da zırhlı fırkateynlerin inşalarını inceledikten sonra dönüş yolunda Newcastle şehrine de uğramıştır. Burada, o esanda İngiltere’de bulunan Edhem Paşa ile birlikte Armstrong’un top fabrikasını ziyaret etmişlerdir. İngiltere Devleti Tophane İdaresi tarafından Musurus Bey’e resimler ve tarifname sunularak, tonilatosu yüz liradan zırhlı gemiler için istenilen topların inşa edilebileceği ifade edilmiştir. Ayrıca İngiltere Devleti, Newcastle şehrinde bulunan fabrikada topların kundaklarını yaptırmayı ve kalıp ile dökülmüş demir, çelik ve humbaraları vermeyi taahhüt etmiştir. Musurus Bey, sipariş oldukça yüklü olduğundan İngiltere Devleti’nin bir miktar indirim yapacağını umduğunu da belirtmiştir.²⁷⁸

²⁷⁶ BOA., İ. HR, 209/12078, 18/09/1864.

²⁷⁷ BOA., İ. HR, 209/12078, 18/09/1864.

²⁷⁸ BOA., İ. HR, 209/12078, 18/09/1864.

Tablo 3.5.2: 26 Eylül 1864 Tarihinde Londra Sefiri Musurus Bey’e Sunulan, Osmanlı Devleti İçin İnşa Edilmekte Olan Zırhlı Fırkateynlerin İnşaatındaki İlerlemeyi Gösteren Rapor.²⁷⁹

İnşaatın İlerleyişi	No 113 (Osman Gazi)	No 114 (Abdülaziz)	No 115 (Orhan)
3 Eylül 1864’te denize indirilen gemiler	Denize indirildi	Henüz denize indirilmedi	Henüz denize indirilmedi
Kıç kısmı	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Kıç ve dümen direkleri	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Omurganın dikey kenar çubukları	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Zemin plakaları için kullanılan çubuklar	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Gemi içi bölmeler	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
1 numaralı kirişi kaplamak için kullanılan levhalar	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
2 numaralı kirişi kaplamak için kullanılan levhalar	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
1 ve 2 numaralı kirişin kaplamasındaki levhalar	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
2 numaralı kirişten küpeşteye kadar olan çerçeveler	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Omurgayı kaplayan levhalar	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Ana güverte, alt kat ve üst katta kullanılan kirişler	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Kazan ve makine koridoruna doğru giden yarım kirişler	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Ön bölmenin 2 numaralı kısmı	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Kıç bölmesinin 2 numaralı kısmı	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Makine dairesi, depo odası, raf odası ve daireler	Tamamlandı	Tamamlandı	İnşa sürecinde

²⁷⁹ BOA., HR. SFR.3, 93/46, 26/09/1864.

Raf odası ve kanat geçiş bölmesi	Tamamlandı	Tamamlandı	İnşa sürecinde
Kenar çubuklu omurga plakaları	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Sintine ve kazan taşıyıcıları	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Kazan taşıyıcıları, mil ve iticiler	Tamamlandı	İnşa sürecinde	İnşa sürecinde
Üst güvertedeki giriş plakaları	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Üst güvertedeki giriş çubukları	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Üst güvertedeki kaplama	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Yerleştirilen sütunlar	Tamamlandı	Tamamlandı	İnşa sürecinde
Kömür deposu bölmesi	Tamamlandı	Tamamlandı	İnşa sürecinde

İnşaatin İlerleyişi	No 113 (Osman Gazi)	No 114 (Abdülaziz)	No 115 (Orhan)
Pruva muhafazasındaki zırh levhalar	İnşa sürecinde	Henüz başlamadı	Henüz başlamadı
Açık güverte su yolu ve güverte tahtası	Tamamlandı	İnşa sürecinde	Temin edildi
Ana güverte su yolu ve güverte tahtası	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Alt güverte ve ahşap platform	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Yelkenler	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Direkler, güverte, borular	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Depo odası, sığınak odası ve cephanelikler	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Dairelerdeki tavan ve zemin	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Çatı pencereleri	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Tüm pompalar, tıplar ve vanalar	Tamamlandı	Tamamlandı	Tamamlandı
Cephanelik kabinlerindeki soğutucular	İnşa sürecinde	Tamamlandı	Tamamlandı

Kama cıvataları, namlu tıparları ve kayıklar	İnşa sürecinde	Hazırlanıyor	Hazırlanıyor
Dış kaplamadaki levhalar	Tamamlandı	Tamamlandı	717
Zırh kaplama raf	Tamamlandı	Tamamlandı	Henüz başlanmadı
Hint meşesinden destek kaplama	Tamamlandı	%75 oranında tamamlandı	Henüz başlanmadı
Yerleştirilen zırh levhalar	290	44	Henüz başlanmadı
Temin edilen ve hazırlanan zırh levhalar	1139	1086	1142
Gemilerdeki demirin tonajı	2298	2260	1632
Gemiler için hazırlanan demirin tonajı	0	5	130
Toplam	2298	2265	1762

22 Kasım 1864 tarihinde, *Abdülaziz* ve *Orhan* isimli zırhlı fırkateynlerin lumbarlarının genişletilmesi ve üst güvertelerinin 12 ton ağırlığındaki topu taşıyabilecek ölçüde güçlendirilmesi gündeme gelmiştir. Bu hususta, Admiralty'den, Glasgow'da bulunan Napier firması tezgâhlarına bir memur gönderilmiştir.²⁸⁰ Zırhlı *Abdülaziz* fırkateyninin Ocak 1865'te denize indirilmesi planlanmıştır.²⁸¹

24 Kasım'da Napier firması tarafından inşası sürmekte olan zırhlı *Osman Gazi* fırkateyni, Clyde Nehri'nden ayrılarak Glasgow Limanı'na doğru yola çıkmış ve aynı gün limana ulaşmıştır. Glasgow'da, geminin direklerinin, teçhizatının, zırh kaplamasının ve diğer montaj işlemlerinin tamamlanması için çalışmalara başlanmıştır. Ayrıca aynı gün Musurus Bey'e gönderilen yazıda, zırhlı *Abdülaziz* fırkateyni denize indirildiğinde inşası süren gemiler arasındaki mesafe artacağından, tüm gemilerin inşa faaliyetini etkin bir biçimde denetlemek üzere bazı yardımcı personele ihtiyaç duyulacağı belirtilmiştir.²⁸² 26 Kasım tarihli bir diğer yazışmada ise, zırhlı fırkateynlerin inşaatında istihdam edilen mühendis ve diğer personellerin alacakları ücretler konusuna yer verilmiştir.²⁸³

²⁸⁰ BOA., HR. SFR.3, 95/18, 22/11/1864.

²⁸¹ BOA., HR. SFR.3, 93/46, 26/09/1864.

²⁸² BOA., HR. SFR.3, 95/23, 24/11/1864.

²⁸³ BOA., HR. SFR.3, 95/22, 26/11/1864.

3 Aralık 1864 tarihinde, Londra Sefiri Musurus Bey'in Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'ya gönderdiği yazıya göre, Gebbins(?), Napier firması tarafından zırhlı *Osman Gazi* fırkateyninin inşaatına başmühendis olarak tayin edilmiştir. Mehmed Salih Paşa, mühendis Mr. Gebbins'e aylık 25-30 pound civarında bir maaş verilmesini uygun görmüştür.²⁸⁴

Napier firması tarafından inşa edilmekte olan üç adet zırhlı fırkateynin her birinin ana güvertelerine 16'şar adet 150 librelik Armstrong topu yerleştirilmesi uygun görülmüştür. Zırhlı *Osman Gazi* fırkateyninin üst güvertesinde 300 librelik bir adet Armstrong topu ve diğer iki zırhlı fırkateynin üst güvertelerine ise ikişer adet 150 librelik Armstrong topu yerleştirilmesine karar verilmiştir.²⁸⁵ Üst güvertelere yerleştirilecek toplar hususundaki belirsizlik inşa süresini uzattığından bu meselenin bir an evvel çözüme kavuşturularak, gemiye yerleştirilecek topların ağırlıklarının bildirilmesi ve bu ağırlık ölçüsüne göre güvertelerin kuvvetlendirilmesi talep edilmiştir.²⁸⁶ Ayrıca topların üst güverte üzerinde yerleştirileceği nokta da bir yazışmanın konusu olmuştur. Napier firması tarafından Londra Sefiri Musurus Bey'e gönderilen yazıda, 12 ton ağırlığında olması planlanan topların pruva muhafazasının yanına yerleştirilmesi önerilmiştir.²⁸⁷

Admiralty, hükûmet tarafından gönderilen müfettişin raporları doğrultusunda, Thames Iron Works firması tezgâhlarında inşası süren zırhlı *Sultan Mahmud* fırkateyninin inşaatının kontrat koşullarına uygun şekilde devam ettiğini tescillemiştir. 17 Aralık 1864'te zırhlı fırkateynin, 25.176 pound 8 şilin tutarındaki sekizinci taksitinin ödemesine onay verilmiştir.²⁸⁸ Aynı gün, Mehmed Salih Paşa'nın, zırhlı *Osman Gazi* fırkateyninin inşasında müstahdem mühendis Mr. Gebbins'e aylık 25-30 pound maaş ödenmesine dair emri göz önünde bulundurularak, aylık 27 pound maaş tahsis edilmiştir.²⁸⁹ Fakat Gebbins, İngiltere donanması için inşa edilen zırhlı fırkateynlerde çalışan başmühendislerin çok daha yüksek miktarlarda maaş aldıklarını belirterek kendi maaşının yeterli düzeyde olmadığını ifade etmiştir.²⁹⁰ Gebbins, alacağı maaşın aylık 30 poundun altında kalmaması noktasında ricada bulunmuştur. Ayrıca

²⁸⁴ BOA., HR. SFR.3, 95/32, 03/12/1864.

²⁸⁵ BOA., HR. SFR.3, 95/37, 05/12/1864.

²⁸⁶ BOA., HR. SFR.3, 95/48, 10/12/1864.

²⁸⁷ BOA., HR. SFR.3, 95/49, 10/12/1864; BOA., HR. SFR3, 95/49, lef 2, 12/12/1864.

²⁸⁸ BOA., HR. SFR.3, 96/7, 17/12/1864; BOA., HR. SFR3, 96/11, 19/12/1864.

²⁸⁹ BOA., HR. SFR.3, 96/9, 17/12/1864.

²⁹⁰ BOA., HR. SFR.3, 96/12, 19/12/1864.

ücret düzenlemesi yapıldığı takdirde kontratı derhal imzalayıp, zırhlı *Osman Gazi* fırkateyninin makine ve kazanlarının yapımına başlayacağını da söylemiştir.²⁹¹

16 Ocak 1865'te, Thames Iron Works firması tarafından Londra Sefiri Musurus Bey'e gönderilen yazıda, inşası sürmekte olan zırhlı *Sultan Mahmud* fırkateyninin henüz tamamlanmış parça ve kısımlarına dair bilgiler yer almıştır. İngiltere hükûmetinin tayin ettiği müfettiş Mr. Letty tarafından gemide yapılan incelemelerde, ocak ayında 11 zırh levhanın yerleştirildiği, yeni zırh levhaların, direklerin, pruvanın, dümenin, bent kapağının, pompaların, vanaların sütunların, çubukların, manivelaların, kayıkların, kayıkları indirmeye yarayan mataforanın, kayışların, tırmıkların, cephaneliğin, ana güvertenin ve kabinlerin inşasının hala sürdüğü belirtilmiştir. Geminin zırh kaplaması için toplamda 275 adet demir levha dökülmüş ve bunların 183 adedi gemiye yerleştirilmiştir. Geminin inşaatında 560 kişi çalıştırılmıştır.²⁹²

Admiralty'nin makine teknolojisinden sorumlu görevlisi Mr. Dinner(?), 17 Ocak 1865'te, Osmanlı Devleti'nin inşa ettirdiği zırhlı fırkateynler için 80 beygir gücünde iki çift kazan takımının hazırlandığını ifade etmiştir. Maudslay firması tarafından inşa edilen kazan takımlarının siparişi 20 Temmuz 1864'te verilmiştir. Mr. Dinner kazan takımlarının kontrat koşullarına uygun şekilde inşa edildiğini tescillemiştir.²⁹³ Yine 17 Ocak'ta bu kez Sir William Armstrong tarafından zırhlı gemilerin silah donanımına dair bir yazı gönderilmiştir.²⁹⁴

Zırhlı fırkateynlerin inşa süreçlerinin çoğu Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın döneminde gerçekleşmiş olsa da bu gemilerin tamamlanması ve hizmete girişleri onun vefatından sonra olmuştur. Osmanlı Devleti, zırhlı gemileri donanmasına katılarak Karadeniz'de Rus Karadeniz filosunun imhasından sonra oluşan kuvvet boşluğunu güçlü bir şekilde kendi deniz kuvvetiyle doldurmayı hedeflemiştir.²⁹⁵ Hizmete girdiklerinde zırhlı fırkateynlerin teknik özellikleri aşağıdaki gibidir:

²⁹¹ BOA., HR. SFR.3, 96/12, lef 2, 19/12/1864.

²⁹² BOA., HR. SFR.3, 97/26, 16/12/1865.

²⁹³ BOA., HR. SFR.3, 97/28, 17/01/1865.

²⁹⁴ BOA., HR. SFR.3, 97/27, 17/01/1865.

²⁹⁵ Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare 1815-1914*, (New York: Routledge Taylor & Francis Group, 2001), 90.

Tablo 3.5.3: Zırhlı Fırkateynlerin Teknik Özellikleri²⁹⁶

Gemi	Yapımcı	Hizmete Giriş	Ağırlık (Ton)	Kömür Deposu (Ton)	Silah Donanımı
Zırhlı Osmaniye Fırkateyni	Napier&Son (Glasgow)	1865	6400	750	1- 229 mm. MLR (A), 14- 203 mm. MLR (A), 10- 36 pdr (A)
Zırhlı Aziziye Fırkateyni	Napier&Son (Glasgow)	1865	6400	750	1- 229 mm. MLR (A), 14- 203 mm. MLR (A), 10- 36 pdr (A)
Zırhlı Orhaniye Fırkateyni	Napier&Son (Glasgow)	1866	6400	750	1- 229 mm. MLR (A), 14- 203 mm. MLR (A), 10- 36 pdr (A)
Zırhlı Mahmudiye Fırkateyni	Thames Iron Works (London)	1866	6293	750	1- 229 mm. MLR (A), 14- 203 mm. MLR (A), 10- 36 pdr (A)

Tablodaki kısaltmaların açıklaması:

*MLR (Muzzle Loading Rifled): Ağızdan yivli doldurmalı.

*A: Armstrong.

*Silah donanımları kısmında gemilerin ilk üretildikleri tarihteki durumları göz önünde bulundurulmuştur.

Osmanlı donanmasına yukarıda isimleri ve özellikleri zikredilen zırhlı gemilerin kazandırılması bir proje dahilinde olmuştur. Osmanlı Devleti'nin bu zırhlı donanma projesinin mimarı Sultan Abdülaziz'in tam desteğiyle birlikte, Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa olmuştur. Ayrıca Mehmed Salih Paşa tarafından Meclis-i Bahriye reisi tayin edilen Hacı Ahmed Vesim Paşa da zırhlı donanma projesinin önemli destekçilerinden biri olmuştur.²⁹⁷ Zırhlı donanma projesi, iki yöntem ile uygulamaya konulmuştur. İlk yöntemde, zırhlı gemilerin İngiltere ve Fransa'dan satın alım yoluyla Osmanlı donanmasına kazandırılması için çaba sarf edilmiştir. İkinci yöntemde ise Tersâne-i Âmire'nin zırhlı gemi inşasına uygun hale getirilebilmesi için havuz, tezgâh, kızak ve fabrikalar açılarak, yerli imkânlarla zırhlı gemi inşasına gayret gösterilmiştir. Mehmed Salih Paşa, görevde kaldığı süreçte zırhlı gemi satın alımı hususunda oldukça titiz davranarak, gemilerin inşa süreçlerini yakından takip etmiştir.

²⁹⁶ Mehmet Korkmaz, *Çaka Bey'den Cumhuriyet'e Türk Denizcilik Tarihi*, 140.

²⁹⁷ Fevzi Kurtoğlu, *1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri*, (İstanbul: Deniz Matbaası, 1935), 59.

3.5.2. Ahşap Korvet ve Fırkateyn Filosunun Yenilenmesi ve Makine Montajı

1853 Kırım Harbi esnasında gerçekleşen Sinop Baskını'nda, Osmanlı donanmasının korvet ve fırkateyn filosu önemli ölçüde yok edilmiştir. *Avnillah, Nizamiye, Nesim-i Zafer, Fazlullah, Navek-i Bahri, Dimyat* fırkateynleri ile *Kaid-i Zafer, Necm-i Efşan, Feyz-i Mabud* ve *Gül-i Sefid* korvetleri batmıştır.²⁹⁸ Donanmada oluşan bu açığı doldurmak adına Tersâne-i Âmire, İzmit ve Gemlik tersanelerinde ahşap korvet ve fırkateyn inşası seferberliği başlatılmıştır.²⁹⁹ Korvetlerin çoğunun inşası Sultan Abdülmecid devrinde başlatılmış olsa da tamamlanıp makine ile teçhiz edilmeleri Sultan Abdülaziz devrinde mümkün olabilmektedir. Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa bir yandan zırhlı gemileri Osmanlı donanmasına kazandırma noktasında önemli adımlar atarken, bir yandan da ahşap muharebe gemilerinin hala donanmanın ekseriyetini oluşturduğunu bildiğinden ahşap gemileri de ihmal etmemiştir. Ahşap korvet, fırkateyn ve kalyonlar buhar makinesi ile teçhiz edilmiştir.³⁰⁰ Korvet ve fırkateynlerin yanı sıra iki adet kalyona da makine konulmuştur. Zaten Mehmed Salih Paşa, kapudane-i hümayun iken İngiltere'de bulunduğu esnada bu makinelerin siparişinin verilmesini sağlamıştı.

Kapudane-i Hümayun Edhem Paşa, 1864 senesinde Osmanlı donanmasındaki bazı ahşap muharebe gemilerine makine taktırmak üzere Mehmed Salih Paşa tarafından İngiltere'ye gönderilmiştir. 2 Mayıs 1864 tarihindeki yazışma ile paşanın idaresine, *Ertuğrul, Hüdavendigâr* ve *Rehber-i Nusret* fırkateynleriyle *Peyk-i Nusret* ve *Kosova* kalyonlarından oluşan bir ahşap filo verilmiştir.³⁰¹ 25 Temmuz tarihli bir belgeye göre Somerset Dükü, saat 14.30'da Edhem Paşa ve Musurus Bey ile görüşmüştür.³⁰² Paşa, 26 Temmuz'da Londra'ya dönerek gemilerin makine montajlarına nezâret etme vazifesini sürdürmüştür.³⁰³ 30 Temmuz'da *Ertuğrul* fırkateyni ve *Peyk-i Nusret* kalyonu Thames Nehri'ne ulaşmıştır. Gemilere makine montajının yanı sıra yeni mühimmat ve silah deposu inşası gibi hususlar da gündeme gelmiştir.³⁰⁴ Paşa görevini yaparken bir yandan da oradaki temaslarını sürdürmüştür. 21 Eylül'de *Dantzig*

²⁹⁸ Fevzi Kurtoğlu, *1853-1855 Türk-Rus Harbi ve Kırım Seferi*, (İstanbul: Devlet Matbaası, 1927), 26,27.

²⁹⁹ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Sertaç Canpolat, Ahmet Maden, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018), 338.

³⁰⁰ Mahmud Şevket Paşa, a.g.e., 36.

³⁰¹ BOA., A.} MKT.MHM, 299/24, 25 Za 1280 (02/05/1864).

³⁰² BOA., HR. SFR.3, 91/16, 25/07/1864.

³⁰³ BOA., HR. SFR.3, 91/22, 26/07/1864.

³⁰⁴ BOA., HR. SFR.3, 91/33, 30/07/1864.

korvetini ziyaret etmiştir.³⁰⁵ 10 Ekim 1864'te Osmanlı Bankası'ndan, emrindeki gemilerin üç aylık masrafları için para talebinde bulunmuştur. Bu talebe göre, temmuz ayı için 1500 pound, ağustos ayı için 2500 pound ve eylül ayı için 1700 pound masraf yapılmıştır. Toplamda makine takılan filo için üç ayda 5.700 pound tutarında bir masraf ortaya çıkmıştır.³⁰⁶ *Kosova* kalyonu Portsmouth Limanı'nda, *Ertuğrul* fırkateyni ve *Peyk-i Nusret* kalyonu Londra'da, *Hüdavendigâr* ve *Rehber-i Nusret* fırkateynleri Southampton'da tezgâha alınmışlardır. 1865 senesi içerisinde bu ahşap filonun tamamı makine ile teçhiz edilerek Osmanlı donanmasına yeniden katılmış ise de Mehmed Salih Paşa'nın ömrü bunu görmeye yetmemiştir.

Tablo 3.5.4: Mehmed Salih Paşa Devrinde Makineyle Teçhiz Edilen Ahşap Korvet, Kalyon ve Fırkateynler.³⁰⁷

Gemi	Yapımcı	Sipariş Tarihi	Makine Montaj Tarihi	Ağırlık (Ton)	Kömür Deposu (Ton)
Ertuğrul Fırkateyni	Tersâne-i Âmire	1854	1864	2344	350
Hüdavendigâr Fırkateyni	İzmit Tersanesi ve Tersâne-i Âmire	1856	1864	2897	325
Rehber-i Nusret Fırkateyni	Tersâne-i Âmire	-	-	-	-
Nasr'ül Aziz Fırkateyni	Gemlik Tersanesi ve Tersâne-i Âmire	1856	1865	2897	325
İskenderiye Korveti	Tersâne-i Âmire	1860	1863	810	120
Zuhaf Korveti	Tersâne-i Âmire	1860	1863	810	120
Merih Korveti	Gemlik Tersanesi ve Tersâne-i Âmire	1860	1864	609	120

³⁰⁵ BOA., HR. SFR.3, 93/37, 21/09/1864.

³⁰⁶ BOA., HR.SFR.3, 94/8, 10/10/1864.

³⁰⁷ Deniz Müzesi Kütüphanesi Donanma Cetveli AA., (Ktp. 497), Ahmet Gülerüz, Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, (İstanbul: Denizler Kitabevi 2007), Muammer Uraz, "Sultan Abdülaziz Devri Bahriyesi", (Bitirme Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1945).

Utarit Korveti	Gemlik Tersanesi ve Tersâne-i Âmire	1860	1864	609	120
Mansure Korveti	İzmit Tersanesi ve Tersâne-i Âmire	1861	1864	800	120
Lübnan Korveti	İzmit Tersanesi ve Tersâne-i Âmire	1861	1864	800	120
Muzaffer Korveti	İzmit Tersanesi ve Tersâne-i Âmire	1861	1865	800	120
Peyk-i Nusret Kalyonu	İzmit Tersanesi ve Tersâne-i Âmire	-	-	-	-
Kosova Kalyonu	Tersâne-i Âmire	1851	1864	3464	-

3.5.3. Sipariş Edilen Gambotlar

Mehmed Salih Paşa devrinde, çok yönlü donanma stratejisinin bir parçası olarak korvet ve firkateynlerin yanı sıra, nehir filosunun kuvvetlendirilmesi için gambot cinsinden ahşap gemiler de inşa ve tedarik edilmiştir.

Tablo 3.5.5: Mehmed Salih Paşa Devrinde Tedarik Edilen Gambotlar.³⁰⁸

Gemi	Yapımcı	Sipariş Tarihi	Makine Montaj Tarihi	Ağırlık (Ton)	Kömür Deposu (Ton)
Musul Gambotu	Tersâne-i Âmire	1863	1866	125	25
Seyyar Gambotu	Tersâne-i Âmire	1863	1866	125	25
Sahir Gambotu	J. White, West Cowes, Isle of Wight	1864	1866	163	20

³⁰⁸ Ahmet Gülyüz, Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, (İstanbul: Denizler Kitabevi 2007), 139.

3.5.4. Sipariş Edilen Silahlı Vapurlar

Osmanlı Devleti 1862 ile 1865 arasında karakol ve muhabere vazifeleri yanında en önemlisi asker nakli için de kullanılabilecek 12 vapuru İngiltere'ye ısmarlamıştır. Umumiyetle demirden yapılan, 700-1.300 tonluk gemiler padıl pervaneli olarak tasarlanmıştır. Bu hareket sisteminin tercih edilmesinin sebebi daha basit olduğu için bakım ile tamir işlerinin Tersane-i Âmire'de zorlanmadan gerçekleştirilebilmesi olmuştur.³⁰⁹ Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa dönemini kapsayan 1863-1865 seneleri arasında beş adet silahlı vapurun siparişleri muhtelif İngiliz firmalarına verilmiştir. Silahlı vapurlar dönemine göre ya sultan yatı olarak ya da donanmanın muharebe filosunda lojistik destek unsuru olarak kullanılmışlardır. Zırhlı fırkateyn, zırhlı duba, ahşap korvet ve ahşap fırkateyn gibi donanmanın ana vurucu unsurlarının yanı sıra bu tarz lojistik destek unsuru vapurların bulundurulması da stratejik açıdan büyük önem arz etmiştir.

Tablo 3.5.6: Mehmed Salih Paşa Döneminde Siparişi Verilen Silahlı Vapurlar³¹⁰

Gemi	Yapımcı	Sipariş	Hizmete Giriş	Ağırlık (Ton)	Kömür Deposu (Ton)	Silah Donanımı
Talia Vapuru (Ahşap)	Samuda&Son London	1863	1864	1058	150	4-11 pdr
Süreyya Vapuru (Sac)	Samuda Bros London	1864	1865	672	120	2-11 pdr, 2-8 pdr
İzzeddin Vapuru (Ahşap)	Thames Iron Works London	1864	1865	1058	150	4-11 pdr
Fuad Vapuru (Sac)	Millwall Iron Works London	1864	1865	1075	150	4-11 pdr
İsmail Vapuru (Ahşap)	Thames Iron Works London	1864	1865	1070	250	4-11 pdr

³⁰⁹ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Sertaç Canpolat, Ahmet Maden, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018), 340.

³¹⁰ Deniz Müzesi Kütüphanesi Donanma Cetveli AA., (Ktp. 497), Ahmet Gülerüz, Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, (İstanbul: Denizler Kitabevi 2007), Muammer Uraz, "Sultan Abdülaziz Devri Bahriyesi", (Bitirme Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1945).

7 Aralık 1864 tarihli bir yazışmadan anlaşıldığı üzere Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa, zırhlı fırkateynlerle eş zamanlı olarak inşası süren *İzzeddin* isimli vapura dair bir bildirimde bulunmuştur. Mehmed Salih Paşa, yapılan incelemeler neticesinde vapurun makine dairesine bir ses borusu eklenmediğini öğrenmiş ve bunun üzerine firma yetkililerine kontrat koşullarına uyulması hususunda bizzat mektup yazarak ihtarda bulunmuştur. Bu olay, Mehmed Salih Paşa'nın, gemilerin inşa sürecinde titiz davranıp en ufak detayları bile gözden kaçırmadığını gösteren önemli bir örnektir.³¹¹

Mehmed Salih Paşa'nın ömrünün son günlerine denk gelen 16 Ocak 1865 tarihli bir başka yazışmada ise *Fuad* isimli vapurun kaplamasının 1/3 oranında, *İsmail* isimli vapurun kaplamasının ise 3/4 oranında tamamlandığı ifade edilmiştir.³¹² Vapurların siparişleri paşanın görevi esnasında verilmiş olsa da yalnızca ahşap *Talia* vapuru onun döneminde tamamlanmış, diğer vapurların tamamlanması 1865 senesi içerisinde gerçekleşmiştir.

3.6. Donanma Gemilerinin Sınıflandırılması

Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa, Osmanlı donanmasındaki mevcut gemilerin kullanım amaçlarına ve sınıflarına göre ayrılmasını sağlamıştır. Donanma gemileri aşağıdaki tabloda görüldüğü gibi sınıflandırılmıştır. Sınıflandırma sayesinde her geminin muharebe esnasında net görev tanımlarıyla hareket edebilmesi sağlanmıştır. 31 Ocak 1864 tarihli taksimâta göre Osmanlı donanmasındaki gemiler üç farklı sınıfa ayrılmıştır. Bunlar: Sefaîn-i Saffiye, Sefaîn-i Muhafaza ve Sefaîn-i Nakliye'dir. Bu dönemde, Osmanlı donanmasında 15 adet Sefaîn-i Saffiye sınıfından, 35 adet Sefaîn-i Muhafaza sınıfından ve 36 adet Sefaîn-i Nakliye sınıfından gemi bulunmaktadır. Üç farklı sınıftan toplamda 86 adet gemi Mehmed Salih Paşa devrindeki Osmanlı donanmasını oluşturmaktadır.³¹³ Mehmed Salih Paşa devrinde donanmanın niteliğinde ve niceliğinde önemli gelişmeler görülmüştür. Makinesiz gemi satın alınmadığı gibi eldeki makinesiz ahşap muharebe gemilerinin önemli bir kısmı da makineyle teçhiz edilerek modernizasyona tabî tutulmuştur.

³¹¹ BOA., HR. SFR.3, 95/40, 07/12/1864.

³¹² BOA., HR. SFR.3, 97/26, 16/01/1865; BOA., HR.SFR.3, 97/22 13/01/1865.

³¹³ BOA., TS.MA.e, 1108/13, 21 Ş 1280 (31/01/1864).

Tablo 3.6.1: Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa Devrinde Osmanlı Donanmasının Gemi Sınıflarına Göre Taksimâtı (31 Ocak 1864)³¹⁴

Sefâin-i Nakliye (Nakliye Gemileri)	Sefâin-i Muhafaza (Kıyı Savunma Gemileri)	Sefâin-i Saffiye (Harp Gemileri)
Seyyad-ı Bahrî Vapuru	Talia Vapuru	Zırhlı Abdülaziz Fırkateyni
Ceyhun Vapuru	İzzeddin Vapuru	Zırhlı Osmaniye Fırkateyni
Fırat Vapuru	Fuâd Vapuru	Zırhlı Sultan Mahmud Fırkateyni
Şeref-nüma Briki	İsmail Vapuru	Zırhlı Orhaniye Fırkateyni
Nev-eser Uskunası	Kuhrevan Fırkateyni (uskurlu)	Kosova Kalyonu
Eser-i Nüzhet Vapuru	Nasrülaziz Korveti (uskurlu)	Şadiye Kalyonu
Şehper Vapuru	Mansure Korveti (uskurlu)	Fethiye Kalyonu
Yıldız Vapuru	Merih Korveti (uskurlu)	Teşrifîye Kapağı
Peyk-i Şeref Vapuru	Utarid Korveti (uskurlu)	Ertuğrul Fırkateyni
(?) Uskunası	Edirne Korveti (uskurlu)	Hüdavendigâr Fırkateyni
Sûrat Uskunası	Bursa Korveti (uskurlu)	Cebel-i Lübnan Fırkateyni
(?) (uskurlu)	Muhbir-i Sürur Fırkateyni (uskurlu)	Peyk-i Nusret Kalyonu (uskurlu)
Ömer Paşa Vapuru	Saik-i Şadi Vapuru	Rehber-i Nusret Fırkateyni (uskurlu)
Hüma-yı Tevfik (uskurlu)	Mecidiye Vapuru	Üç Anbarlı Mahmudiye Kalyonu
Persud Vapuru	Feyz-i Barî Vapuru	Selimiye Fırkateyni
Vasita-i Ticaret Vapuru	Taif Vapuru	TOPLAM: 15 Adet
Medar-ı Tefvik (uskurlu)	Beyrut Vapuru	
Şeref-resan (uskurlu)	Eser-i Ticaret Vapuru	
Şevket-nüma Vapuru	Hayreddin Vapuru	
Silistre Vapuru	Kılıç Ali Vapuru	
Musul Vapuru	Mesir-i Ferah Korveti	
Ereğli Vapuru	Hidayet-i Bedia	
Arayış-i Deryâ Korveti	Seyfi Mistikası	
Varna Vapuru	Sultaniye Vapuru	
Beyrut (uskurlu)	İskenderiye Korveti (uskurlu)	
(?) Vapuru	Zuhaf Korveti (uskurlu)	
(?) Korveti	Perüstü Mistikası	
Keyvan-ı Bahrî	Nüvid-i Fütuh Briki	
Ferah-nüma Korveti	Arkadi Vapuru	
Necatfer Korveti	Feyziye Vapuru	
Taîr-i Bahrî Vapuru	Resmo Vapuru	
Tuna Vapuru	Hanya Vapuru	
Karesi Vapuru	Girit Vapuru	
Peyk-i Ticaret Vapuru	Eser-i Cedid Vapuru	
Tarak Vapuru (iki adet)	İzmir Korveti	
TOPLAM: 36 Adet	TOPLAM: 35 Adet	

³¹⁴ BOA., TS.MA.e, 1108/13, 21 Ş 1280 (31/01/1864).

Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâlığı esnasında donanmanın teknolojik modernizasyonu noktasında önemli adımlar atılmıştır. Geniş bir coğrafyaya hâkim vaziyette bulunan Osmanlı Devleti'nin farklı bölgelerdeki iç ve dış sularında güvenliği sağlamak için çok yönlü bir donanma programı devreye sokulmuştur. Bu program uyarınca Tuna Nehri'nde bulunan filo ve tersaneler (Ruşçuk ve Vidin) ıslah edilerek güçlü bir nehir filosu oluşturulmak istenmiştir. Tuna Nehri'nin yanı sıra Basra Körfezi'nde bulunan filonun yeni gemilerle takviye edilmesine gayret gösterilmiştir. Ayrıca artık Karadeniz'deki Rus Çarlığı tehdidi sebebiyle tehlikeli bir konum haline Sinop Tersanesi topraklarla tahkim edilmiş bir deniz üssü haline getirilmiştir. Bahsi geçen tersanelerin yanı sıra Osmanlı donanmasının merkez üssü olan Tersâne-i Âmire içerisinde de modernizasyon faaliyetleri yürütülmüştür. Zırhlı gemi inşasını burada gerçekleştirebilmek adına yeni havuz, tezgâh ve fabrikalar inşa edilmiştir. Mehmed Salih Paşa döneminde, gemi inşasının yanı sıra gemi satın alımına da başvurulmuştur. Zırhlı fırkateyn, gambot ve vapur türünden gemiler dışarıdan satın alınarak Osmanlı donanmasına dahil edilmiştir. Sayısı artan donanma gemilerinin görev tanımlarını belirgin hale getirmek üzere ilk kez bir sınıflandırma sistemi oluşturulmuştur.

Mehmed Salih Paşa devrinde önemli ölçüde takviye edilen ve bu bölümde detaylarıyla izah edilmiş olan deniz kuvveti, paşanın görevi süresince herhangi bir çatışma içerisine girmemiş olsa da 28 Şubat 1893 tarihli bir belgede önemli bir bilgiye rastlanmıştır. Bu belgede, Sisam Adası'na 1283 (1866-1867) tarihinden önce bir geminin gönderildiği fakat bu geminin hangi dönemde, ne sebeple, kim tarafından ve nasıl gönderildiğinin tespit edilemediği ifade edilmiştir. Sözlü emirle bu kadar uzak yerlere gemi gönderilemeyeceğinden mutlak surette yazılı bir emir olması gerektiği düşünülmüş fakat bu hususta bir emre ulaşılamamıştır. Fakat yapılan tahkikat neticesinde bahsi geçen geminin Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâlığı döneminde Sisam'a gönderilmiş olma ihtimalinin yüksek olduğu kanısına varılmıştır.³¹⁵

Mehmed Salih Paşa, kapudan-ı deryâ olduktan sonra Osmanlı donanmasının teknolojik modernizasyonu için Tuna tersanelerini ve filosunu ıslah etmeye gayret göstermiş, zırhlı dubaları Tuna filosuna katarak nehir kuvvetini takviye etmiştir. Tuna filosunun yanı sıra Basra'da bulunan filonun takviye edilmesi için de çaba harcamıştır. Sinop'ta bulunan tersanenin ise güvenlik zafiyeti sebebiyle müstahkem bir deniz

³¹⁵ BOA., Y. MTV, 75/73, 11 Ş 1310 (28/02/1893).

üssüne çevrilmesine karar vermiştir. Geniş bir coğrafyada hüküm süren Osmanlı Devleti'nin donanma programı da kaçınılmaz olarak çok yönlü düşünülmüştür. Her coğrafyanın kendine has coğrafi özellikleri ve imkanları donanma stratejisini doğrudan etkilemiştir. Farklı coğrafi konumlarda farklı özelliklere sahip gemilerin inşa edilmesi ve kullanılması icap etmiştir. Donanmanın zırhlı gemilerle takviye edilebilmesi için iki yöntem takip edilmiştir. İlk olarak İngiltere'den zırhlı fırkateynler, Fransa'dan ise zırhlı dubalar sipariş edilmiştir. Akabinde zırhlı gemilerin Tersâne-i Âmire tezgâhlarında inşası için gerekli tesislerin kurulmasına başlanmıştır. Mehmed Salih Paşa devri içerisinde bir zırhlı fırkateyn inşası projesi mevzu bahis olsa da bu proje hayata geçmeden rafa kaldırılmıştır. Zırhlı gemi tedarikine yönelik çabaların yanı sıra eldeki mevcut ahşap korvet, fırkateyn ve kalyonların makine ile teçhiz edilmeleri sağlanmıştır. Böylelikle ahşap filosunun da işlevsel hale gelmesi sağlanarak hizmet süresi uzatılmıştır. Ayrıca silahlı vapurlar ve ahşap gambotlar sipariş edilerek donanmanın takviye edilmesi hedeflenmiştir. Donanmanın gemilerinin büyük ölçüde yenilenip çoğaltılması beraberinde bir sınıflandırma ihtiyacı doğurmuştur. Bu devirde yapılan düzenlemeyle donanma gemileri görev tanımlarına göre üç farklı sınıfa ayrılmıştır. Teknolojik modernizasyon noktasında Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâlığı devrindeki deniz harp sanayisi yatırımları gelecekteki gemi inşa faaliyetleri açısından da önemli bir temel oluşturmuştur.

4. ATEŞ MEHMED SALİH PAŞA’NIN KAPUDAN-I DERYÂLIĞI DÖNEMİNDE TEŞKİLATTA, EĞİTİMDE VE İDARİ YAPIDA YENİ DÜZENLEMELER

4.1. Meclis-i Bahriye’nin Yapısının Düzenlenmesi

Mehmed Salih Paşa’nın kapudan-ı deryâlığı döneminde, bahriyede girilen kapsamlı teknik modernizasyon faaliyetlerini daha sistematik ve etkin biçimde yürütebilmek adına birtakım düşünceler ortaya atılmıştır. Bahriye kadrolarının meşgul olduğu meselelerin niceliği ve mahiyeti büyüdükçe, yardımcı bir kurumun varlığına ihtiyaç hissedilmiştir. Gemilerin tamiri, mevcut gemi sayısının arttırılması, Tersâne-i Âmire’de gemi tezgâhlarının düzenlenmesi, buharlı gemi filosu oluşturma çabaları, özel vapur kumpanyalarını denetleme ve boğaz trafiğini organize etme gibi işlerde zamanla yetersiz kalınmaya başlanması üzerine, daimî Meclis-i Bahriye’ye yardımcı olmak üzere geçici bir meclis kurulması gündeme gelmiştir.³¹⁶ Daha sonra farklı bir meclis açılması fikrinden vazgeçilip mevcut meclis üzerinde bazı değişiklikler yapılmaya başlanmıştır. Zira Meclis-i Bahriye’nin mevcut hâliyle ve mevcut azalarıyla Osmanlı bahriyesinin ıslahında fayda sağlayamayacağı düşünülmüştür.³¹⁷ Dönemin deniz harp teknolojilerinin hızlı ilerleyişi bahriye kurumlarında ve kadrolarında değişimi kaçınılmaz hâle getirmiştir. Meclis-i Bahriye, Osmanlı bahriyesinin karar alma mercii olduğu için bu değişimden doğrudan etkilenmiştir. Mecliste, bahriyede ortaya çıkan yeni sorunları çözebilecek, kurumsallaşan idari yapıyı yürütebilecek yeterlilikte personele ihtiyaç duyulmuştur. Bu cihetle yeni atamalar gerçekleştirilmiştir.

Mehmed Salih Paşa’nın emri üzerine, Mirliya Hacı Ahmed Vesim Paşa³¹⁸, Miralay Muhtar Bey, *Muhbir-i Sürur* süvarisi Kaymakam Hüseyin Bey, bahriye mektupçusu

³¹⁶ Ali İhsan Gencer, “Osmanlı Bahriyesinde Yapılan Yeniliklerin Devlet Siyasetine Etkileri (19. Yüzyıl)”, *Türk Dış Politikası Osmanlı Dönemi*, C.1, ed. Mustafa Bıyıklı, (İstanbul: Gökkuşbu Yayınları, 2008), 151.

³¹⁷ BOA., İ. DH, 511/34786, lef 2, 4 S 1280 (21/07/1863).

³¹⁸ Paşanın hayatına dair bilgilere dördüncü bölümde yer verilmiştir.

Ali Efendi, Fabrikalar Nâzırı Miralay Zihni Bey, Başkâtıp İzzet Efendi ve Binbaşı İsmail Bey Meclis-i Bahriye azası olarak tayin edilmiştir. Meclisin değişimi noktasında faydalı hizmetleri görülen Zihni Bey’e mirlivalık ve İsmail Bey’e kaymakamlık rütbeleri verilmiştir.³¹⁹

Tablo 4.1.1: Meclis-i Bahriye’ye Yapılan Atamalar

Mirliva Hacı Ahmed Vesim Paşa	Mevcut rütbesiyle Meclis-i Bahriye azalığına tayin edildi.
Bahriye Mektupçusu Ali Efendi	Tersâne-i Âmire’nin işleri hakkındaki yüksek bilgisinden dolayı Meclis-i Bahriye azalığına tayin edildi.
Fabrikalar Nâzırı (Üç Anbarlı Süvariliğini Haiz) Miralay Zihni Bey	Mirlivalık rütbesi verilerek Meclis-i Bahriye azalığına tayin edildi.
Miralay Muhtar Bey	Mevcut rütbesiyle Meclis-i Bahriye azalığına tayin edildi.
Meclis-i Bahriye Başkâtibi İzzet Efendi	Tersâne-i Âmire’nin işleri hakkındaki yüksek bilgisinden dolayı Meclis-i Bahriye azalığına tayin edildi.
Muhbir-i Sürur Fırkateyni Süvarisi Kaymakam Hüseyin Bey	Mevcut rütbesiyle Meclis-i Bahriye azalığına tayin edildi.
Binbaşı İsmail Bey	Kaymakamlık rütbesi verilerek Meclis-i Bahriye azalığına tayin edildi.

8 Eylül 1863 tarihinde Mehmed Salih Paşa’nın onayladığı yeni bir nizamname ile Meclis-i Bahriye’nin vazifeleri ve yapısı baştan düzenlenmiştir. 8 Eylül 1863 tarihli Meclis-i Bahriye nizamnamesinin maddeleri şu şekildedir³²⁰:

- 1- Meclis-i Bahriye, Osmanlı donanması ve tersanelerine dair yapılacak müzakerelerin merkezidir. Meclis-i Bahriye üç farklı şubeye ayrılmıştır.

³¹⁹ BOA., İ. DH, 511/34786, 1ef 4, 3 S 1280 (20/07/1863).

³²⁰ BOA., A.} DVN.MHM, 15/6, 24 Ra 1280 (08/09/1863).

Bunlardan ilki “Umur-ı Bahriye”, ikincisi “Umur-ı Nizam” ve üçüncüsü “Levazım-ı Asakir-i Bahriye ve Mukteziyât-ı Tersâne-i Âmire’dir.” Umur-ı Bahriye şubesi, Osmanlı donanmasının idaresinden, personel istihdamından, bahriye zabitanına dair işlerden, neferlerin talimlerinden ve kur’adan sorumludur. Dolayısıyla bu şube donanma ve tersanelere dair çoğu konudan mesul tutulmuştur. Umur-ı Nizam şubesi, bahriye personelinin ödüllendirilmesi ve cezalandırılmasından, bahriyeye dair tüm işlerin kanuna uygun gerçekleştirilmesinden ve Tersâne-i Âmire ve donanmada kanunlarla nizamın sağlanmasından sorumludur. Levazım-ı Asakir-i Bahriye ve Mukteziyât-ı Tersâne-i Âmire şubesi ise Tersâne-i Âmire Hazinesi’nden donanma ve tersanelerde ihtiyaç duyulan malzemelerin satın alımlarından sorumludur.

- 2- Meclis-i Bahriye, bir reis, bir müftü³²¹ ve dokuz azadan oluşmaktadır. Azalardan ikisi mirliva rütbesinden, üçü miralay rütbesinden, ikisi kaymakam rütbesinden ve ikisi de kalemiye sınıfından kişilerdir.
- 3- Üç şubeye ayrılan Meclis-i Bahriye’nin Umur-ı Bahriye şubesinde bir reis, bir müftü ve üç aza, Umur-ı Nizam ve Levazım-ı Asakir-i Bahriye ve Mukteziyât-ı Tersâne-i Âmire şubelerinde ise üçer aza bulunacaktır. Tüm şubelerin azaları kendi alanlarındaki konuları müzakere edip karara bağlayacaklardır.
- 4- Padişah tarafından doğrudan bir şahıs atanmadıkça Meclis-i Bahriye’de aza sayısının arttırılması uygun olmasa da bazı önemli konuların müzakeresi esnasında gerekirse Reis tarafından ümera-yı bahriyeden konuyla alakalı bilgi sahibi olanlar Meclis-i Bahriye’ye davet edilebilecektir.
- 5- Osmanlı donanmasındaki gemi sayısının arttırılması, donanmanın ıslah edilmesi, donanma ve tersanelerin muntazam vaziyette bulundurulması, Akdeniz Adaları, Akdeniz ve Karadeniz sahillerinde bulunan tüm bahriye zabitanının ve bu sahillerde bulunan Osmanlı donanması gemilerinin silah donanımlarının, savaş edevatının durumlarının kusursuz hâle getirilmesi,

³²¹ Meclis-i Bahriye’de müzakere edilen konuların hukuki yönüyle ilgilenen memur.

gelişen deniz harp teknolojilerinin Osmanlı donanmasına tatbik edilmesi, Tersâne-i Âmire ile Osmanlı coğrafyasındaki diğer tüm tersanelerin, Tuna filosunun ve Basra filosunun düzenlenmesi, bahriye neferatının talimlerinin düzenlenmesi hususlarında Umur-ı Bahriye şubesi sorumludur.

- 6- Tayin olunan zabitan ve ümeranın liyakatinden emin olunması, atama ve tayinlerin bahriye kanunlarına uygun şekilde yapılması, emekli olacak zabitan ve ümeranın emekli maaşlarının bağlanması, bahriye neferatı ve ümerası vefat edip ardında yetim bırakırsa bunlara da maaş bağlanması, suç işleyen bahriyelilerin yargılanıp kanuna göre cezalandırılması, Osmanlı Devleti sahillerinde bulunan fenerlere dair işlemlerin yapılması, gemilerde ve tersanelerde bulunan bahriye neferatının maaşlarının ödenmesi, tayinat, yoklama ve jurnal defterlerinin kanuna uygun şekilde hazırlanması, askerden ihracını talep edenlerin işlemlerinin yapılması hususlarında Umur-ı Nizam şubesi sorumludur.
- 7- Bahriye neferatının ihtiyaç duyduğu giyecek, yiyecek ve diğer tüm malzemelerin satın alınarak mahzen ve ambarlarda depolanması, satın alım işlemlerinde mukavelenin düzenlenmesi, satın alım öncesinde teslim alınan numune ile satın alınan malzemenin aynı olup olmadığının incelenmesi, İmalat-ı Bahriye Meclisi'nden sunulan mazbatalara göre donanma için ihtiyaç duyulan kerestenin satın alınması, her sene sonunda mahzen, ambar ve taşradaki kereste memurlarının muhasebe defterlerinin incelenmesi hususlarında Levazım-ı Asakir-i Bahriye ve Mukteziyât-ı Tersâne-i Âmire şubesi sorumludur.
- 8- Meclis-i Bahriye'ye gönderilen evrak konularına göre bahsi geçen üç şubede ayrı ayrı incelenecektir. Mecliste alınan kararlar mazbatalarla bildirilecektir. Donanma ve bahriye neferatına dair önemli bir mesele olduğunda, kanun ve nizamın düzenlenmesi veya yeniden bir kanun hazırlanması gerektiğinde, binbaşidan üst rütbedeki zabitan ve ümeranın ataması yapılacağında, yüksek rütbeli zabitanın rütbelerinin düşürülmesi veya yükseltilmesinde, üç seneden daha uzun süre prangabendlik ve daha ağır cezaların verilmesi gerektiğinde, büyük bir satın alım yapılacağında ve büyük bir inşa faaliyeti

gerçekleştirileceğinde Meclis-i Bahriye'nin üç şubesi bir araya gelip ortak toplantıda müzakerede bulunacaklardır.

- 9- Levazım-ı Asakir-i Bahriye ve Mukteziyât-ı Tersâne-i Âmire şubesi tarafından satın alınacak tüm eşyaların satın alımı esnasında kararlaştırılan son fiyatının meclis heyetince onaylanması hâlinde mazbatası hazırlanacaktır. Bu satın alım işlemlerinde Bahriye Müsteşarı'ndan da onay alınacak ve icap ettiği takdirde mühim hususların müzakeresinde Bahriye Müsteşarı meclis toplantılarına bizzat katılacaktır.
- 10- Donanmanın seyir, harekât ve diğer tüm hizmetlerinin kayıt altına alınmasından tamamen Umur-ı Nizam şubesi sorumludur.
- 11- Meclis-i Bahriye'ye gönderilen evrakın nasıl şubelere dağıtılacağı, müzakere akabinde mazbata yazılarak ilgili makamlara nasıl gönderileceği ve Meclis-i Bahriye kalem memurlarının vazifeleri yeni nizama göre belirlenecektir.
- 12- Bahriyede imalat ve inşaatın düzgün bir şekilde yaptırılması Meclis-i Bahriye'nin sorumluluğunda bulunduğundan bahsi geçen üç şube haricinde bir de İmalat-ı Bahriye Meclisi oluşturulacaktır.

Mehmed Salih Paşa'nın onayıyla yürürlüğe giren 12 maddelik bu nizamname sayesinde, bahriyeye dair meselelerin daha kapsamlı bir şekilde ele alınarak, kurumsal yapının güçlendirilmesi sağlanmıştır. Yeni düzenlemelerle birlikte Meclis-i Bahriye, İngiltere Devleti'nde bulunan amirallik konseyine benzer bir hâl almıştır. Meclisin yetkileri ve sorumlulukları artarak bahriye teşkilatının en önemli kurumu hâline gelmiştir. Umur-ı Bahriye, Umur-ı Nizam ve Levazım-ı Asakir-i Bahriye ve Mukteziyât-ı Tersâne-i Âmire isimli üç farklı şube ile teşkilatlanan meclis, faaliyetlerini daha etkin ve hızlı bir biçimde yürütebilme kabiliyetini kazanmıştır.

4.1.1. Meclis-i Bahriye Memurlarının Yeni Görev ve Rütbeleri

Mehmed Salih Paşa'nın talimatıyla Meclis-i Bahriye yeni bir nizama geçtiğinden, mevcut kalemiye memurlarının görev ve rütbelerinde de bazı değişikliklere gidilmiştir.³²² Meclis-i Bahriye azalarından başkâtip İzzet Efendi, hizmetleri dolayısıyla rütbe-i saniyeden rütbe-i evvelî sınıf-ı sanîye yükselmiştir. Meclis-i Bahriye evrak müdürü Mehmed Efendi, liyakatinden dolayı rütbe-i saniye sınıf-ı sanîden sınıf-ı evvel mümeyyizliğe terfi edilmiştir. Meclis-i Bahriye mümeyyizi rütbe-i saniye Hafız Efendi, aynı rütbeyle Umur-ı Bahriye şubesinin mümeyyizliğine tayin edilmiştir. Meclis-i Bahriye hulefasından Refik Efendi liyakati sebebiyle salise rütbesiyle Umur-ı Nizam şubesinin mümeyyizliğine tayin edilmiştir. Mektubî-i Bahriye Odası mümeyyizi rütbe-i salise Ali Bey aynı rütbeyle Levazım-ı Asakir-i Bahriye ve Mukteziyât-ı Tersâne-i Âmire şubesi mümeyyizliğine tayin edilmiştir. Mektubî ve meclis kâtiplerinden Feyyaz, Nureddin ve Edhem efendiler rabîa rütbesiyle Meclis-i Bahriye kıraat-ı evrak memuriyetine tayin edilmişlerdir. Meclis kâtiplerinden Behlül, Sıdkı, Ali, Derviş ve Agâh efendilere Divan-ı Hümâyûn hocalığı rütbesi verilmiştir.³²³

Meclise tayin edilen isimlerden Bahriye yoklamacısı Osman Efendi, belgedeki ifadeye göre, kıdem ve liyakatinden dolayı, rütbe-i saniye sınıf-ı sanîden sınıf-ı evvel mümeyyizliğe terfi edilmiştir. Meclis-i Bahriye başkâtip muavini Ratib Efendi, liyakati sebebiyle rütbe-i saniye sınıf-ı sanîden sınıf-ı evvel mümeyyizliğe terfi edilerek Mektubî-i Bahriye muavini olarak tayin edilmiştir. Yine meclis vazifelilerinden Mektubî-i Bahriye mümeyyizi rütbe-i salise Hacı Salih Efendi, rütbe-i saniye sınıf-ı sanîye terfi edilerek bahriye kâtibi³²⁴ tayin edilmiştir. Bir diğer vazifeli veznedarbaşı Feyyaz Bey ise emektarlığı ve vazifesindeki faydalı hizmetleri sebebiyle salise rütbesine layık görülmüştür.³²⁵

Mehmed Salih Paşa, ilk bölümde belirtildiği üzere miralay iken Meclis-i Bahriye azalığı yapmış bir devlet adamı olarak bu kurumdaki sorunların farkında olmuştur. Kapudan-ı deryâ olduktan sonra da bu hususta gerekli adımları atarak meclisin yapısını yukarıdaki nizamname ile yeni baştan düzenlemiştir. Bahriyenin yeni ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir hâle konulan Meclis-i Bahriye üç ayrı şubeye bölünmüş ve

³²² BOA., DTA. MB.d, 62/6, 8 Ra 1280 (23/08/1863).

³²³ BOA., A.} DVN.MHM, 15/6, 24 Ra 1280 (08/09/1863).

³²⁴ Belgede belirtildiğine göre, bu vazifenin eski ismi evrak müdürlüğüdür.

³²⁵ BOA., A.} DVN.MHM, 15/6, 24 Ra 1280 (08/09/1863).

meclisin alt organı olarak faaliyet gösterecek İmalat-ı Bahriye Meclisi kurulmuştur. Bu icraat sayesinde bahriye idaresinin kurumsallaşması yolunda önemli bir adım atılmıştır. Ayrıca bahriyeye dair hususlarda daha hızlı ve daha etkin karar alınması sağlanmıştır.

4.1.2. Meclis-i Bahriye ve Alt Birimlerinin Kadroları

Mehmed Salih Paşa devrindeki Meclis-i Bahriye'nin ve alt birimlerinin kadroları devlet salnamelerinden takip edilebilmektedir. Paşanın görev başında olduğu 1863 ve 1864 senelerindeki meclis kadroları salnamelerden tek tek tespit edilerek aşağıdaki şekilde tablo hâline getirilmiştir.

Tablo 4.1.2: 1863 Senesi Meclis-i Bahriye Kadrosu³²⁶

Meclis-i Bahriye Mensupları	Vazifeleri
Ferik İngiliz Mustafa Paşa ³²⁷	Reis
Ömer Hulusi Efendi (İstanbul Payeli)	Aza (Müftü)
Mirliva Ömer Paşa	Aza
Başmimar Süleyman Bey	Aza
Miralay Raşid Bey	Aza
Miralay Salih Bey	Aza
İzzet Efendi	Aza (Kâtib-i Evvel)

Tablo 4.1.3: 1863 Senesi İnşaiyye Meclisi Kadrosu³²⁸

İnşaiyye Meclisi Mensupları	Vazifeleri
Mirliva İbrahim Paşa	Reis
Miralay Muhtar Bey	Aza
Miralay Ahmed Bey	Aza
Miralay Hasan Bey	Aza
Kaymakam İsmail Bey	Aza
Direkçibaşı Binbaşı Yanko Bey	Aza

³²⁶ Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1280/1863, 40.

³²⁷ Paşanın hayatına dair bilgilere dördüncü bölümde yer verilmiştir.

³²⁸ Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1280/1863, 43.

Tablo 4.1.4: 1863 Senesi Liman Meclisi Kadrosu³²⁹

Liman Meclisi Mensupları	Vazifeleri
Ferik Müşavir Paşa ³³⁰	Reis
Süleyman Efendi	Aza (Müftü)
Eşref Efendi	Aza (Şirket-i Hayriye Tüccarı)
Emin Efendi	Aza (Şirket-i Hayriye Tüccarı)
Mehmed Efendi	Aza (Şirket-i Hayriye Tüccarı)
Ahmed Efendi	Aza (Şirket-i Hayriye Tüccarı)

Tablo 4.1.5: 1864 Senesi Meclis-i Bahriye Kadrosu³³¹

Meclis-i Bahriye Mensupları	Vazifeleri
Ferik Hacı Ahmed Vesim Paşa	Reis
Ömer Hulusi Efendi	Aza (Müftü)
Fabrikalar Nâzırı Mirliya Zihni Paşa	Aza
Mirliva Rasim Paşa	Aza
Mektubî-i Bahriye Ali Efendi	Aza
Meclis Başkâtibi İzzet Efendi	Aza
Başmimar Süleyman Bey	Aza
Miralay Raşid Bey	Aza
Miralay Salih Bey	Aza
Miralay Süleyman Bey	Aza
Kaymakam Hüseyin Bey	Aza
Kaymakam İsmail Bey	Aza

³²⁹ Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1280/1863, 44.

³³⁰ Osmanlıların tabiriyle Müşavir Paşa ve gerçek ismiyle Sir Adolphus Slade, 1815'te Royal Naval College'e girmiştir. 1827 Navarin Baskını esnasında İngiliz donanması saflarında Osmanlı Devleti'ne karşı savaşmıştır. 1850 senesine kadar İngiliz donanmasında vazife yaptıktan sonra bu tarihte Osmanlı donanmasının hizmetine girmiştir. Kırım Harbi esnasında Osmanlı donanmasında Ruslara karşı mücadele etmiştir. 1866'da Osmanlı hizmetinden çıkıp 1877'de Londra'da vefat etmiştir.; Sir Adolphus Slade, *Müşavir Paşa'nın (Sir Adolphus Slade) Kırım Harbi Anıları*, çev. ve haz. Candan Badem, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2012), 9,10,24.

³³¹ Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1281/1864, 39.

Tablo 4.1.6: 1864 Senesi Meclis-i İmalât-ı Bahriye Kadrosu³³²

Meclis-i İmalât-ı Bahriye Mensupları³³³	Vazifeleri
Liman Reisi Mirliya İbrahim Paşa	Reis
Fabrikalar Müdürü Hüseyin Bey	Aza
Miralay Ahmed Bey	Aza
Miralay Hasan Bey	Aza
Dökmecibaşı Miralay Ali Bey	Aza
Kaymakam İsmail Bey	Aza
Kaymakam Raşid Bey	Aza
Direkçibaşı Kaymakam Yanko Bey	Aza

Tablo 4.1.7: 1864 Senesi Ticaret-i Bahriye Meclisi Kadrosu³³⁴

Ticaret-i Bahriye Meclisi Mensupları	Vazifeleri
Kadri Bey	Reis
Hacı Rıfat Efendi	Aza
Emin Bey	Aza
Tercüman Pavlaki Efendi	Aza

³³² Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1281/1864, 41.

³³³ 1864'te İnşaiye Meclisi'nin ismi Meclis-i İmalât-ı Bahriye olarak değiştirilmiştir.; Nurcan Bal, Figen Atabey, *Türk Deniz Kuvvetleri Bin Yılın Güncesinden Seçmeler*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), 171.

³³⁴ Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1281/1864, 43.

Tablo 4.1.8: 1864 Senesi Mesalih-i İflasiye Komitesi Kadrosu³³⁵

Mesalih-i İflasiye Komitesi Mensupları (Ticaret-i Bahriye Meclisi'ne Bağlı)	Vazifeleri
Salise İsmail Bey	Reis
Rabia Hasan Efendi	Aza
Salise Karabet Efendi	Aza
Bedros Efendi	Aza
İlâmatbaşı Kâtibi Saniye Raşid Efendi	Aza
Ticaret Mektubî Odası Mümeyyizi Salise Emin Efendi	Aza

4.2. Ereğli Kömür Havzasının İdaresi ve Kömür Ambarları İnşası

Meclis-i Bahriye'nin idaresinde ve kadrosunda yapılan değişikliklerin yanı sıra Ereğli'de bulunan kömür havzasının idaresinde de bazı düzenlemeler yapılmıştır. XIX. yüzyıla kadar ticaret ve harp sefinelerinin temel tahrik gücü kaynağı rüzgâr ve insan gücü olmuştur. Zamanla kalyonlar donanmalarda kadirgaların yerini almaya başlayınca kürekçilere ihtiyaç azalmış ve rüzgârın gemilerin ilerleyişi üzerindeki etkisi iyiden iyiye artmıştır. Doğanın insan üzerindeki bu hâkimiyeti, buhar makinesinin gemilere tatbik edilmesiyle aşılmaya çalışılmıştır. İlk buharlı gemiler yandan çarklı mekanizmayla hareket etmiştir. Buharın temel tahrik gücü hâline gelişi bu gücün yakıtı olan kömürü oldukça kıymetli bir maden hâline getirmiştir. Kömür çıkarımı ve satın alımı bu süreçte artış göstermiş, buharlı gemilerden oluşan filolara sahip olan devletler toprakları içerisinde kalan kömür havzalarındaki kömürü işlemek suretiyle yakıt maliyetini en aza indirmeye çaba göstermişlerdir. Buharlı gemilerden oluşan filolar yüksek miktarlarda kömür ihtiyacı oluşturmuştur. Fakat her kömür türü donanmada kullanılmaya elverişli görülmemiştir. İdeal kömürün belirli özellikleri tespit edilmiştir. Örneğin, kaliteli kömürün ton başına olabilecek en yüksek miktarda enerjiyi sağlaması, uzun süre depolandığında özelliğini kaybetmemesi ve buhar makinesini tıkamaması gibi özellikler aranmıştır. Ayrıca muharebe sahasında gemiler için gizlilik önem arz ettiğinden, donanma gemilerinde kullanılacak kömürün göze çarpan siyah

³³⁵ Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1281/1864, 43.

duman çıkarmamasına önem verilmiştir. Kömürün türü ve özellikleri en az gemilerin teknik özellikleri kadar önemli görülmüştür.³³⁶

Sultan II. Mahmud devrinde buharlı gemilerle tanışan Osmanlı bahriyesi için zamanla kömür oldukça kıymetli hâle gelmiş, Tanzimat devrinde buharlı vapurların sayısının gözle görülür biçimde artması kömüre duyulan ihtiyacı had safhaya çıkarmıştır. Ereğli’de bulunan kömür madeni II. Mahmud devrinde keşfedilmiş olsa da burada sistematik ve düzenli bir kömür çıkarımı, bölgenin bahriye idaresine devredilişine kadar mümkün olmamıştır. Mehmed Salih Paşa’nın kapudan-ı deryâlığı döneminde yeni buharlı vapurların satın alınması, tersaneye buhar gücüyle çalışan maçunalar, makineler ve tezgâhlar getirilmesi, eski ahşap harp gemilerinin buhar makinesiyle teçhiz edilmesi ve yeni satın alınan zırhlı fırkateynlerin de kömürle çalışıyor olması gibi etkenler kömüre olan ihtiyacı her zamankinden daha belirgin hâle getirmiştir. Fakat kömür havzasında bu dönem içerisinde de idare ve üretimin istenilen düzeye ulaşmadığı görülmüştür. 1861 senesinden itibaren kömür havzasının yönetimi Evkaf Nezâreti’ne devredilmiş ve bu durum 1865 senesine kadar sürmüştür. Bu süreçte küçük çaplı kömür işçilerinin faaliyetleri söz konusu olmuş ve çıkartılan kömür bahriyeye satılmıştır. Fakat kömür işçilerine paraları ödenemeyince, kömür havzasında üretim 1864 senesinde âdetâ durma noktasına gelmiştir.³³⁷ Bu dönemde kömür madeni işçilerinin hiçbir hak ve güvencesi olmadığından pek çok sorun ortaya çıkmış ve havzadan istenilen verim tam anlamıyla elde edilemediğinden bahriyede yaygın olarak yerli kömür yerine İngiliz Newcastle kömürü kullanımda olmuştur. Fakat bölgenin 1865 senesinde bahriyeye devredilmesiyle beraber, Meclis-i Bahriye havzada tek yetkili kurum hâline gelmiş ve üretimdeki aksaklıklara büyük ölçüde çözüm getirilerek kömür çıkarımının artarak devam etmesi sağlanmıştır.³³⁸ Fakat bu durum Ateş Mehmed Salih Paşa’nın vefatından sonra gerçekleşmiştir.

Gelişen deniz harp teknolojilerinin Türk bahriyesine kazandırılması noktasında dışa bağımlılığı artmış olan devlet, bu teknolojileri aktif ve işler vaziyette tutmak için gerekli olan yakıt konusunda dahi uzun süre dışa bağımlılıktan kurtulamamıştır. Bahriyenin modernizasyonunda teknik desteğin temel sağlayıcısı İngiltere olduğu gibi

³³⁶ Gray Steven, *Steam Power and Sea Power Coal, the Royal Navy and the British Empire, 1870-1914*, (London: Palgrave Macmillan, London 2018), 67.

³³⁷ Cevat Ülkekel, *Taş Kömürü Havzasında Bahriye Nezareti Yönetimi (1865-1908) ve Dilaver Paşa Nizamnamesi*, (İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2019), 32.

³³⁸ Cevat Ülkekel, a.g.e., 32.

kömürün satın alındığı ülke de yine İngiltere olmuştur. Kömürün bahriyede bu denli kıymet kazandığı XIX. yüzyılın ikinci yarısında kömürün gemilere ihtiyaç duyulan her noktada aktarılabilmesi adına, limanlara ve tersanelere ambarlar kurularak kömür buralarda depo edilmiş ve ihtiyaç hâlinde gemilere satılmıştır.³³⁹

Akdeniz ve Karadeniz sahillerinde kömür ambarlarının inşasına ilk olarak Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâlığı döneminde karar verilmiş olması çalışma konumuz açısından önemlidir. Bu hususun önce Meclis-i Bahriye tarafından müzakere edilmesi istenmiş, müzakerelerin ardından 20 Ağustos 1863 tarihinde bir mazbata hazırlanmıştır.³⁴⁰ Mazbataya göre, Akdeniz ve Karadeniz sahillerinde işlemekte olan Osmanlı Devleti vapurları için limanlarda bir miktar maden kömürü bulundurulmaktadır. Fakat bu kömürün muhafaza edilebileceği ambar binaları bulunmadığından kömür açıkta tutulmakta ve yağmur, fırtına gibi durumlarda kömürün çoğu işe yaramaz hâle gelmektedir. Üstelik kömür açıkta tutulduğundan sıklıkla hırsızlık vakaları da yaşanmaktadır. Bahsi geçen sebeplerden dolayı, önceleri Selanik ve Bar limanlarında inşa edildiği gibi İzmir, Kal'a-i Sultaniye, Girit, Rodos, Beyrut, Trabzon, Sinop, Varna ve Sünne limanlarında da birer kömür ambarı inşa edilmesine karar verilmiştir. Bu ambarların inşasında moloz ve kiremit kullanılacağından çok yüksek bir masraf ortaya çıkmayacağı, hâlihazırda açıkta tutulan kömürden edilen zararın çok daha yüksek miktarlara ulaştığı ifade edilmiştir. Kömür ambarlarının muhafazası vazifesinin liman reislerine verilmesi uygun görülmüştür. Eğer ismi geçen limanlarda ambar inşasına müsait devlet arazisi yoksa bölgedeki uygun arazilerin satın alınması ve ambar inşasının maliyeti hususlarında şehir meclisleri tarafından birer mazbata hazırlanarak Meclis-i Bahriye'ye gönderilmesi talep edilmiştir.³⁴¹

³³⁹ Ali İhsan Gencer, "Doğu Akdeniz'deki Türk Kömür Anbarları", *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası, 1986), 20.

³⁴⁰ BOA., DTA. MB.d, 62/2, 5 Ra 1280 (20/08/1863).

³⁴¹ BOA., DTA. MB.d, 62/2, 5 Ra 1280 (20/08/1863).

Tablo 4.2.1: Akdeniz Sahillerinde İnşasına Karar Verilen Kömür Ambarları ve Depolama Kapasiteleri³⁴²

Kömür Ambarı	Depolama Kapasitesi
İzmir Kömür Ambarı	50.000 Kantar
Kal'a-i Sultaniye Kömür Ambarı	25.000 Kantar
Girit Kömür Ambarı	30.000 Kantar
Rodos Kömür Ambarı	60.000 Kantar
Beyrut Kömür Ambarı	50.000 Kantar

Tablo 4.2.2: Karadeniz Sahillerinde İnşasına Karar Verilen Kömür Ambarları ve Depolama Kapasiteleri³⁴³

Kömür Ambarı	Depolama Kapasitesi
Trabzon Kömür Ambarı	50.000 Kantar
Sinop Kömür Ambarı	50.000 Kantar
Varna Kömür Ambarı	30.000 Kantar
Sünne Kömür Ambarı	30.000 Kantar

Bahsi geçen kömür ambarlarından merkeze gönderilen raporlar ve diğer evrak bürokratik bir süreçten geçmiştir. Akdeniz'deki kömür ambarları örneğinde, ambarlardan sorumlu olan liman reisi veya ambar memurunun hazırladığı rapor, bölgedeki komodor vasıtasıyla Akdeniz filosu kumandanlığına ve buradan da Meclis-i Bahriye'ye iletilmiştir. Rapor veya ambarlarla alakalı diğer evrak meclis toplantısında incelendikten sonra kapudan-ı deryaya sunularak bürokratik süreç tamamlanmıştır. İlerleyen dönemlerde Selanik, Preveze, İşkodra, Port-Said, Trablusgarp, Midilli, Limni, Sakız, Sisam, Çeşme, Marmaris, İstanköy, Antalya, Mersin, İskenderun, Magosa, Limasol, Kavala ve Karaağaç limanlarında da kömür ambarları kurulmuştur.³⁴⁴

³⁴² BOA., DTA. MB.d, 62/2, 5 Ra 1280 (20/08/1863).

³⁴³ BOA., DTA. MB.d, 62/2, 5 Ra 1280 (20/08/1863).

³⁴⁴ Ali İhsan Gencer, "Doğu Akdeniz'deki Türk Kömür Anbarları", *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası, 1986), 20,23,34.

Kömür ambarlarının inşası sayesinde vapurların ve diğer buhar makinesine sahip muharebe gemilerinin Osmanlı sahillerinde kömür problemi yaşamadan uzun soluklu sefer düzenlemesinin önü açılmıştır. Ayrıca limanlarda bulunan kömürün yağmur, fırtına ve diğer doğa kaynaklı sebeplerden zarar görmesi engellenerek uygun bir ortamda muhafaza edilmesi sağlanmıştır. Üstelik limanlarda bulunan kömürün hırsızlar tarafından çalınmasının da önüne geçilmiştir.

4.3. Mekteb-i Bahriye’de Yapılan Düzenlemeler

Kapudân-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa bir yandan donanmanın ve Tersâne-i Âmire’nin modernizasyonu ve bahriye idaresinin düzenlenmesi için mesai harcarken bir yandan da personelin niteliğini yükseltmek için bahriye eğitiminin ıslahına gayret sarfetmiştir. Paşanın döneminde, yeni deniz harp teknolojileriyle donatılmış olan gemilere uygun zabitan yetiştirilebilmesi için Mekteb-i Bahriye’de birtakım düzenlemelere gidilerek farklı sınıflar açılmış ve müfredata yeni dersler eklenmiştir.

25 Haziran 1863 tarihli bir belgede, Mekteb-i Bahriye’de verilmekte olan derslerin hepsinin müfredatının çok eski olduğu, mevcut programla eğitime devam edilmesi hâlinde bahriye zabitleri için bunun vakit kaybından başka bir şey olmayacağı belirtilerek yenilenmiş bir müfredat programıyla eğitime devam edilmesinin önemi ifade edilmiştir. Komisyon tarafından hazırlanan bir cetvel ile yeni program önerisinin Kapudân-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa’ya sunulduğu ve kendisinin onay verdiği bilgisi de eklenmiştir.³⁴⁵ Ayrıca artık Mekteb-i Bahriye’de Rumca öğrenimine ihtiyaç kalmadığından Rumca hocasının vazifesine son verilmesi talep edilmiştir.³⁴⁶ Mektepten mezun olan bahriye zabitlerinin Rumca bilmesi uzun yıllar boyunca önem arz etmiştir. Zira Osmanlı donanmasındaki leventlerin önemli bir kısmı belli bir döneme kadar Rumlardan oluşmuştur. Fakat 1821 Rum İsyanı ve akabinde bağımsız bir Yunanistan’ın kuruluşuyla birlikte Rumların devlet kademelerinden ve donanmadan uzaklaştırılması kaçınılmaz hale gelmiştir. Mehmed Salih Paşa’nın kapudan-ı deryâlığı dönemine gelindiğinde donanmadaki Rum nefer sayısı iyiden iyiye azaldığı için zabitlerin Rumca bilmesine ihtiyaç kalmamıştır. Mektepten Rumca dersinin kaldırılması da bahsi geçen sürecin bir sonucudur. Mekteb-i Bahriye’nin yeni

³⁴⁵ BOA., İ. DH, 510/34747, 8 M 1280 (25/06/1863).

³⁴⁶ BOA., İ. DH, 510/34747, 2 S 1280 (19/07/1863).

müfredat programı için hazırlanan cetvel 20 Temmuz'da Sultan Abdülaziz'e sunularak padişahın da onayı alınmıştır.³⁴⁷

Kenan Sayacı'nın eserinde aktarılan Mekteb-i Bahriye'nin yeni programına göre dersler şunlardır³⁴⁸:

Güverte Sınıfları: Felekiyat (Astronomi), Seyr-i Sefâin (Gemide seyir), Ameliyat-ı Harita (Uygulamalı harita), Lisan-ı İngiliz, Kitabet, Arma Tarifi, Top Talimi, Yazı-yı İngiliz.

İnşaiye Sınıfları: Cerr-i Eskal (Mekanik), Ecsâm-ı Seyyâle (Akıcı maddeler), Lisan-ı İngiliz, Resm-i Mücessem, Kitabet, Yazı-yı İngiliz, Resm-i İnşâiyye.

Buhar Sınıfları: Fenn-i Makine, Cerr-i Eskal (Mekanik), Ecsâm-ı Seyyâle (Akıcı maddeler), Lisan-ı İngiliz, Kitabet, Yazı-yı İngiliz, Resm-i Makine, Resm-i Mücessem.

Yeni müfredattaki derslere bakıldığında yeni deniz harp teknolojilerinin Mekteb-i Bahriye'nin programını da doğrudan şekillendirdiği görülebilmektedir. Mehmed Salih Paşa devrinde, Mekteb-i Bahriye'de artık donanma gemileri için vazgeçilmez unsur hâline gelen buhar teknolojisinin tahsil ettirilmesi için başlıca bir sınıf oluşturulmuştur. Ayrıca yeni zırhlı gemilerin inşası hususunda öğrencileri eğitebilmek adına gemi inşası alanında yeni dersler eklenmiştir. Fakat Kenan Sayacı'nın aktardığı müfredat programı bazı önemli detaylara yer vermemektedir. Bu eksiklik Dr. Öğr. Üyesi Dilara Dal'ın doktora tezindeki detaylı müfredat programı ile tamamlanmıştır. Burada aktarılan programa göre 1863 yılı itibariyle mektepteki dersler aşağıdaki gibidir³⁴⁹:

Güverte Sınıfları (İlk Yıl): Coğrafya, Geometri Yöntemi ve Uygulaması, Fizik, İngiliz Alfabeti, Dilbilgisi ve Anlatım, Arma Uygulaması, Kurşun Kalem Çizimi.

³⁴⁷ BOA., İ. DH, 510/34747, 3 S 1280 (20/07/1863); BOA., A.} MKT.MHM, 270/98, 7 S 1280 (24/07/1863). Tuncay Zorlu, "Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik Tarihi*, C. 2, ed. Zeki Arıkan, Lütüf Sancar, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2009), 149.

³⁴⁸ Kenan Sayacı, *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, tarihsiz), 45.

³⁴⁹ Dilara Dal, a.g.t., 166,167.

(İkinci Yıl): Küresel ve Düzlemsel Trigonometri, İngilizce Fiiller ve Dilbilgisi, Kimya, Arma Uygulaması, Renklendirme Yöntemi.

(Üçüncü Yıl): Astronomi, Mekanik ve Konik Hesaplama, Tarihsel Metinlerin İngilizce Çevirisi, Peyzaj ve Matematik, Topografya ve Suluboya Resim, Arma Uygulaması.

(Dördüncü Yıl): Kozmografi ve Navigasyon, İngilizce Çeviri Yöntemi, Topçuluk ve Uygulaması, Haritacılık, Arma Uygulaması, Yağlı Boya Kullanma Yöntemi.

Makine Mühendisliği Sınıfları (İlk Yıl): Küresel ve Düzlemsel Trigonometri, Kimya, İngilizce Fiiller ve Dilbilgisi, Makine Prensipleri, Suluboya Resim Yöntemi.

(İkinci Yıl): Makine Tanımı, Makine Çizim Yöntemi, İngilizce Tercüme ve Konuşma, Geometri, Diferansiyel Matematik ve İntegral, Suluboya Resim Yöntemi.

(Üçüncü Yıl): Makine Matematiği, Makine Çizim Yöntemi, Konik Hesaplama, İngilizce Tercüme ve Konuşma, Yağlı Boya Kullanma Yöntemi.

(Dördüncü Yıl): Mekanik, Makine Matematiği, Makine Çizim Yöntemi, İngilizce Tercüme ve Konuşma, Yağlı Boya Kullanma Yöntemi.

Gemi İnşa Sınıfları (İlk Yıl): Küresel ve Düzlemsel Trigonometri, Kimya, İngilizce Fiiller ve Dilbilgisi, Gemi İnşa Prensipleri, Renklendirme Yöntemi.

(İkinci Yıl): Konik Hesaplama, Diferansiyel Matematik ve İntegral, Gemi İnşa, İngilizce Tercüme ve Konuşma, Geometri, Renklendirme Yöntemi.

(Üçüncü Yıl): Gemi İnşa Matematiği, Diferansiyel Matematik ve İntegral, Gemi Çizim Yöntemi ve Gemi Mekaniği, Mekanik, İngilizce Tercüme ve Konuşma, Yağlı Boya Kullanma Yöntemi.

(Dördüncü Yıl): Gemi İnşa Matematiği, Diferansiyel Matematik ve İntegral, Gemi Çizim Yöntemi ve Gemi Mekaniği, İngilizce Tercüme ve Konuşma, Yağlı Boya Kullanma Yöntemi.

Mekteb-i Bahriye'deki bu düzenlemelerin temel sebebi, yeni deniz harp teknolojilerine hâkim zabitan yetiştirerek, teknik personel noktasında İngiltere'ye duyulan bağımlılığı sona erdirmeye arzusu olmuştur.³⁵⁰ Mektepteki ders programının

³⁵⁰ Timur Demir, "Eğitim Tarihimizde Heybeliada Bahriye Mektebi'nin Yeri", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011), 32.

yanı sıra öğrencilerin üniforma ve kıyafetleri de Avrupa mektepleri model alınarak yeniden düzenlenmiştir.³⁵¹

5 Ağustos 1863 tarihinde Miralay Eşref Bey, Mirlivalık rütbesi verilerek Mekteb-i Bahriye Nezâreti'ne tayin edilmiştir. Mirliva Eşref Paşa, Mehmed Salih Paşa dönemi boyunca bu vazifeyi sürdürmüş, hatta 1868 senesine kadar bu mevkide kalmıştır.³⁵² Mektepteki düzenlemeleri uygulamaya geçirme noktasındaki gayretlerinden dolayı 17 Eylül 1863 tarihinde Mekteb-i Bahriye müdürü Kaymakam Süleyman Bey'e miralaylık rütbesi verilmesine, Mekteb-i Bahriye hocalarından Binbaşı Said Efendi'ye ise kaymakamlık rütbesi verilmesine karar verilmiştir.³⁵³

Mekteb-i Bahriye'nin müfredatı yeniden düzenlendikten sonra binasında da bazı değişiklikler ve eklemeler yapılmıştır. Diğer askerî mekteplerde hapishane bulunmasına rağmen Heybeliada'daki Mekteb-i Bahriye'de Mehmed Salih Paşa dönemine kadar bir hapishane yer almamıştır. Kabahatli öğrencilerin cezalandırılmaları ve terbiyelerinin sağlanması için 13 Ekim 1863 tarihinde mektepte bir hapishane inşasına karar verilmiştir. Hapishane binasının 1.614 kuruş masrafla inşa edilebileceği tespit edilmiştir.³⁵⁴ Ayrıca Fabrika Mektebi şubesi kurularak Mekteb-i Bahriye'nin Avrupa'daki diğer mekteplere denk hâle getirilmesi amaçlanmıştır.³⁵⁵ Ayrıca 1864 senesinde Heybeliada'daki Mekteb-i Bahriye binası genişletilerek Ticaret-i Bahriye Kaptan Mektebi kurulmuştur.³⁵⁶

Kariyerinin önceki safhalarında Fransa bahriyesi askerlerine kılıç öğretmenliği yapan Mösyö Moaro İstanbul'a getirtilerek Osmanlı bahriyesi hizmetine alınmıştır. Moaro kılıç öğretmenliği yapabilecek niteliklere sahip olduğunu Fransa bahriyesi zabitlerinin şahadetnameleriyle ispat etmiştir. Meclis-i Bahriye'de yapılan müzakere neticesinde Heybeliada'da bulunan Mekteb-i Bahriye'de ve Tersâne-i Âmire'de iki adet talimhane kurulmasına karar verilerek Mösyö Moaro'nun bu talimhanelerde kılıç öğretmenliği yapması uygun görülmüştür.³⁵⁷

³⁵¹ *Ceride-i Bahriye*, "Ateş Mehmed Paşa", S. 399, 23 Zilkade 1326, (17 Aralık 1908): 1.

³⁵² Fahri Çoker, "*Son Yüzyılda Türk Bahriyesini Yönetenler*", C. 2, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1969), 15.

³⁵³ BOA., A.} MKT.MHM, 277/24, 3 R 1280 (17/09/1863).

³⁵⁴ BOA., DTA. MB.d, 63/23, 29 R 1280 (13/10/1863).

³⁵⁵ *Ceride-i Bahriye*, "Ateş Mehmed Paşa", S. 399, 23 Za 1326, (17/12/1908): 1.

³⁵⁶ Faruk Aydın, Erkan Göksu, "Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri", *Türkler Ansiklopedisi*, C. 13, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002), 826.

³⁵⁷ BOA., HR. TO, 442/51, 16/02/1863.

Büyükdada, Heybeliada ve Kınalıada'da işletilmekte olan 140 adet sandal ve kayığın Mekteb-i Bahriye tahsil memurları tarafından tek tek numaralandırılıp sahiplerine tezkere verilmesi ve aylık vergilerinin toplanması İstanbul Şehremaneti tarafından talep edilmiştir. Fakat bu sandalcıların çoğunluğu kayıkçı esnafı hükmünde olduğundan tahsil işleminin mektep memurları tarafından gerçekleştirilmesinin yakışıksız bir durum olacağı belirtilerek mesele Meclis-i Bahriye'ye aktarılmıştır. Neticede 24 Ağustos 1863 tarihinde, diğer İstanbul limanlarında işleyen kayıkçı esnafına uygulandığı gibi tahsil işleminin Şehremaneti tarafından tayin edilecek bir kethüda ile gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Zira Osmanlı bahriyesi için zabıt yetiştiren bir kurumun memurlarının vergi tahsili vazifesinde bulunması Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa tarafından uygun görülmemiştir.³⁵⁸

Mehmed Salih Paşa'nın iki senelik kapudan-ı deryâlığı döneminde Mekteb-i Bahriye'de iki farklı talim gemisi kullanılmıştır. 1863'te ahşap *Hüdavendigâr* fırkateyni talim gemisi olarak Mekteb-i Bahriye'ye tahsis edilmiştir.³⁵⁹ 1864'te ise bu vazife için *Nüvid-i Fütuh* isimli brik tercih edilmiştir.³⁶⁰ 1864 senesinde Mekteb-i Bahriye'ye girecek öğrencilere rüşdiye mezunu olma şartı getirilmiştir. Bu koşulu sağlamayan kişiler bu tarihten itibaren mektebe alınmamıştır.³⁶¹

Mehmed Salih Paşa döneminde mektebin ders programındaki değişimle birlikte buhar sınıflarının açılması, donanmadaki buharlı gemilere çarkçı yetiştirilebilmesini sağlamıştır. Böylelikle yabancı personelin tekel oluşturduğu çarkçılık mesleğinde Türk personel açığı kapanmaya başlamıştır. Yeni açılan buhar sınıflarının yanı sıra, müfredatı düzenlenen güverte ve inşaiye sınıflarında da gelişen deniz harp teknolojilerinin ve ortaya çıkan yeni platformların gereklerine uygun bir denizcilik eğitimi verilmeye gayret edilmiştir.

4.4. Sınaî-i Bahriye Alayları (Bahriye Sanayi Alayları)

Mehmed Salih Paşa devrinde, donanımlı zabıt yetiştirme gayretlerinin yanı sıra nitelikli ağır sanayi işçisi yetiştirme çabası da görülmüştür. Bu maksada hizmet edecek

³⁵⁸ BOA., DTA. MB.d, 62/4, 9 Ra 1280 (24/08/1863).

³⁵⁹ Mehmet Korkmaz, *Bahriyede Bir Ömür, Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa*, (İstanbul: Selenge Yayınları, 2022), 124.

³⁶⁰ Faruk Aydın, Erkan Göksu, "Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri", *Türkler Ansiklopedisi*, C. 13, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002), 826.

³⁶¹ Mustafa Şanal, Timur Demir, a.g.m., 174.

olan bahriye sanayi alayları ilk olarak 1858/59 tarihinde kurulmuştur.³⁶² Bu alaylar marangozluk, burguculuk, kalafat ve kazancılık gibi gemiler ve fabrikalara dair ağır sanayi kollarında modern deniz harp teknolojilerine uygun olarak çalışmışlardır. Alayların kurulmasıyla Tersâne-i Âmire'ye dışarıdan işçi tedariki mecburiyetinden kurtulmak ve yeni teknolojiye hâkim sanayi erbabları yetiştirmek amaçlanmıştır.³⁶³

XIX. yüzyıl Osmanlı Devleti adına kitlesel göçlerin yaşandığı bir devir olmuştur. Zira cephelerde üst üste mağlubiyetler alan Osmanlı Devleti'nin kaybettiği topraklardan Osmanlı sınırları içerisine Müslüman muhacirler akın etmiştir. Bu muhacirlerin iskân ve istihdam edilmesi Osmanlı Devleti adına önemli bir sorun teşkil etmiştir. Bu durum Osmanlı karar alıcılarını asker alımlarında muhacirleri deniz harp endüstrisinde duyulan insan gücü ihtiyacını karşılamak üzere kullanmaya yöneltmiştir. Bu cihetle 1863 tarihinde Sinop, Gümüşhane, Canik ve Trabzon bölgelerinde muhacirlerin de askere alınıp bahriye sanayi alaylarına sevk edilmesi söz konusu olmuştur. Böylelikle bir yandan devletin başını ağrıtan muhacirlerin istihdam problemi çözüme kavuşturulmuş, bir yandan da Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâ olmasından itibaren hız kazanan deniz harp sanayii yatırımlarına gerekli iş gücü sağlanmıştır. 1863 senesinde Mehmed Salih Paşa tarafından bahriye sanayi alayları içerisinde idadi bölükleri kurularak, kimsesiz ve yetim çocuklardan askerî okullara girmek isteyenlerden yaşları silah tutmaya yetmeyenler bahriye sanayi alayları taburlarının sekizinci bölüklerine "İdadiye" ismi verilerek kaydedilmiştir. Böylelikle hem kimsesiz çocukların sefaletten kurtarılması hem de bahriyenin sanayi kollarına iş gücü sağlanması hedeflenmiştir.³⁶⁴

Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın emri üzerine 25 Ağustos 1863'te bahriye sanayi alayları ve şeşhaneci alayları neferatına ait eski bahriye kışlasının tamir edilmesine karar verilmiştir. Tamirden önce kışlada bir inceleme yapılması talep edilmiştir.³⁶⁵ Nafia Nezâreti memurları tarafından yapılan incelemede kışlanın tamirinin 57.137 kuruşa mâl olacağı anlaşılmıştır. Endriko Kalfa ile yapılan görüşmede kendisinin kışlanın tamiratını 2.287,5 kuruş daha ucuza yapacağı görülünce son fiyat üzerinden masraf defteri hazırlanmıştır. Fakat mesele Meclis-i

³⁶² Burcu Kurt, "Osmanlı Bahriyesinde Modern Teknolojiye Uyum Sağlama Çabalarına Bir Örnek Örnek: Sanayi Alayları", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, C. 6, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014), 162.

³⁶³ Burcu Kurt, a.g.m., 162.

³⁶⁴ Ahmed Lûtfi Efendi, a.g.e., 130.

³⁶⁵ BOA., DTA. MB.d, 62/21, 10 Ra 1280 (25/08/1863).

Bahriye'ye danışıldığında, bahriye kışlasının Tersâne-i Âmire tarafından tayin edilecek özel bir memur vasıtasıyla tamir ettirilmesinin daha uygun olacağına karar verilmiştir.³⁶⁶ Eski kışlanın yanı sıra İzmit Tersanesi'nde bulunan Bahriye koğuşu, karakolhane ve diğer bazı binalar da harap vaziyette olduklarından tamirata ihtiyaç duyulmuştur. Bölgede yapılan incelemede tamiratın 47.700 kuruş masrafla tamamlanabileceği görülmüştür. Bu hususta İzmit Meclisi tarafından hazırlanan bir mazbata Meclis-i Bahriye'ye gönderilmiştir. İncelemede tespit edilen masraf miktarını geçmemek kaydıyla tamiratın başlamasına onay verilmiş ve oluşacak masrafın İzmit idaresi tarafından karşılanacağı ifade edilmiştir.³⁶⁷ İzmit Tersanesi'nde bulunan binaların tamirâtı için de tıpkı sanayi alayları kışlasında olduğu gibi, Tersâne-i Âmire'den bir özel memur tayin edilmesi Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa tarafından talep edilmiştir.³⁶⁸

Bahriye sanayi alayı çavuşlarına kırkar, onbaşılara otuzar ve neferata yirmişer para yevmiye verilmesi kararlaştırılmıştır. Kur'adan esnaf alayında istihdam edilenlere de onar, imtihanda başarı gösterenlerin yirmişer para yevmiye alması kabul edilmiştir. Bunlardan ileride onbaşı veya çavuş tayin edilenlerin yevmiyelerine tayin edilmelerinden bir sene sonra zam uygulanması, zammın temmuz ayından itibaren geçerli olması bahriye sanayi alayları miralay ve liman reisi tarafından onaylanmıştır.³⁶⁹

Sanayi alaylarının kuruluşuyla birlikte deniz harp sanayisi için ihtiyaç duyulan nitelikli işçi ihtiyacını karşılama noktasında önemli bir adım atılmıştır. Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâlığı döneminde muhacirlerin bu alaylarda istihdam edilmesi de hem alayların eleman ihtiyacının karşılanmasını hem de muhacirlere bir iş kapısı açılmasını sağlamıştır.

4.5. Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Sınıfının Kuruluşu

Osmanlı bahriyesinde kurmay subaylığın ortaya çıkışı, 1863 yılının son aylarında Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa tarafından başlatılan ön çalışma neticesinde gerçekleşmiştir. Konu Meclis-i Bahriye'de müzakere edildikten sonra, kara ordusundaki erkân-ı harp (kurmay) sınıfı gibi bahriyede de böyle bir sınıfın

³⁶⁶ BOA., İ. DH, 514/34989, 25 Ra 1280 (09/09/1863).

³⁶⁷ BOA., İ. DH, 514/34989, 23 Ra 1280 (07/09/1863).

³⁶⁸ BOA., İ. DH, 514/34989, 2 R 1280 (16/09/1863).

³⁶⁹ BOA., DTA. MB.d, 62/16, 27 Ra 1280 (11/09/1863).

kurulmasının pek çok fayda sağlayacağına karar verilmiştir.³⁷⁰ 13 Eylül 1863 tarihinde, kurulması kararlaştırılan erkân-ı harp sınıfına alınacak olan ilk zabitlerin isimleri bir pusulada belirtilmiştir. Bu pusulaya göre, Kolağası Hasan Kaptan, Mülazım Mehmed Efendi, Mülazım Hakkı Efendi ve Mülazım İbrahim Efendi erkân-ı harp sınıfı için seçilmişlerdir.³⁷¹

Erkân-ı Harbiye-i Bahriye sınıfının kuruluşu donanma gemilerindeki zabitlerin top talimi ve deniz savaşı hususundaki bilgilerini çoğaltmak, gemilerde bulunan top, gülle ve humbara ve diğer tüm gemi malzemelerini muntazam hâlde tutmak ve yeni deniz harp teknolojilerinin donanma gemilerine tatbik edilebilmesi açısından önemli görülmüştür. Erkân-ı harp sınıfının derhâl kurulmasına ve bu sınıfın nizamını belirleyecek olan nizamnamenin de en kısa sürede hazırlanması gerektiğine karar verilmiştir. Meclis-i Bahriye azalarından Kaymakam Hüseyin Bey erkân-ı harp sınıfının reisi tayin edilerek kendisine Divanhane-i Âmire’de (Daire-i Bahriye) bir oda tahsis edilmesi uygun görülmüştür.³⁷² 16 Eylül 1863 tarihinde Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa, sadrazama gönderdiği yazıda bahriyede erkân-ı harp sınıfının kurulmasına dair detaylardan bahsederek bu sınıfın derslerini Divanhane-i Âmire’de Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Reisi (kurmay başkanı) Kaymakam Hüseyin Bey’e tahsis edilmiş olan odada gerçekleştirmesine karar verilmiştir.³⁷³ İlerleyen dönemlerde Divanhane’nin yetersiz hale gelmesi sebebiyle yeni bir bina inşasına karar verilmiş ve 1864 senesinde Mehmed Salih Paşa’nın emriyle Divanhane’nin yeniden inşasına başlanmıştır. Fakat bu binanın tamamlanması oldukça uzun sürmüş ve hizmete açılması Mehmed Salih Paşa döneminden sonra gerçekleşmiştir.³⁷⁴

Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa’nın emri üzerine Meclis-i Bahriye, bahriye erkân-ı harp sınıfının kuruluşu hususunda bazı müzakerelerde bulunmuştur. Müzakereler esnasında bir komisyon oluşturulup bahriye erkân-ı harp sınıfına dair detayları içeren beş fasıldan oluşan bir nizamname kaleme alınmıştır. Bu nizamnamede, erkân-ı harp sınıfında gösterilecek dersler, erkân-ı harp zabitlerinin görev ve sorumlulukları, rütbe terfî nizamı ve mezuniyet sonrasında gemilerde hangi

³⁷⁰ Mehmet Korkmaz, “Türk Bahriyesinde Modernleşme Çabaları: Kurmay Sınıfının Teşkili ve Gelişimi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 642, (2021): 60.

³⁷¹ BOA., İ. DH, 514/35011, 29 Ra 1280 (13/09/1863).

³⁷² BOA., İ. DH, 514/35011, 29 Ra 1280 (13/09/1863); BOA., A.} MKT.MHM, 278/38, 13 R 1280 (27/09 /1863).

³⁷³ BOA., İ. DH, 514/35011, lef 2, 2 R 1280 (16/09/1863).

³⁷⁴ Hüsnü Tengüz, *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1995), 32.

görevlerde istihdam edileceklerine dair bilgiler yer almıştır. Nizamname kaleme alındıktan sonra Mehmed Salih Paşa'ya sunulmuştur. Nizamnamenin beşinci faslında birtakım düzenlemeler tavsiye eden Mehmed Salih Paşa, ilerleyen süreçte bu nizamnamenin yeni maddeler eklenerek düzenlenebileceğini de belirtmiştir.³⁷⁵

Bahriye erkân-ı harp sınıfı için hazırlanan nizamnamenin ikinci faslının altıncı bendinde, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi öğretmenlik ve tercümanlık vazifeleri için aylık 2.750 kuruş maaşla, Divanhane-i Âmire'de istidam edilmekte olan Mr. Philip'in tayin edilmesi kararlaştırılmıştır. Nizamname Mehmed Salih Paşa'nın ardından 30 Aralık 1863'te Sultan Abdülaziz'e de sunulmuş ve padişahın da bu hususta onayı alınmıştır.³⁷⁶

Erkân-ı harbiye sınıfının kuruluş maksadı nizamname metninin girişinde izah edilmiştir. Buna göre, denizlerde savaş sanatının en iyi şekilde uygulanabilmesi adına Osmanlı denizcileri için bir erkân-ı harbiye sınıfının kurulması bahriyede önemli bir eksikliği kapatmıştır. Donanma gemilerinde bulunan cephane, silah ve çeşitli aletlerin daima muntazam ve savaşa hazır bir biçimde tutulması hedeflenmiştir. Daha önceleri gemilerde topların doldurulmasından, yanıcı ve patlayıcı maddelerin muhafazasından sorumlu olan topçubashılık hizmeti yeni nizamname ile kaldırılmış ve bahsi geçen vazifelerden çavuş ile mülazım rütbesi arasındaki sertop unvanlı küçük zabitler sorumlu tutulmuştur. Erkân-ı harbiye zabitlerine de sertop unvanlı küçük zabitlerin faaliyetlerini koordine etmek, savaş ve barış dönemlerinde nizamname metninde detayları belirtilen sorumlulukları yerine getirmek gibi vazifeler biçilmiştir. Nizamname toplamda beş fasıl ve 34 bentten oluşmaktadır. İlk fasıl, erkân-ı harbiye reisi ve maiyetindeki memurların tayinleri ve erkân-ı harp zabitlerinin seçilmesi gibi konulara dairdir. İkinci fasıl, erkân-ı harbiye reisi ve diğer memurların esas vazifelerini izah etmektedir. Üçüncü fasılda, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye'de istihdam edilecek olan zabitlerin geçeceği aşamalara yer verilmiştir. Dördüncü fasıl, erkân-ı harbiye zabitlerinin rütbe terfileri, terfiler için gereken süre ve koşullara dair bilgiler içermektedir. Beşinci ve son fasılda ise erkân-ı harbiye zabitlerinin temel vazifelerine dair bilgiler yer almaktadır.³⁷⁷

³⁷⁵ BOA., DTA. MB.d, 62/88, 18 Ca 1280 (31/10/1863).

³⁷⁶ BOA., İ. DH, 522/35550, 19 B 1280 (30/12/1863); BOA., A.} MKT.MHM, 293/42, 18 N 1280 (26/02/1864).

³⁷⁷ *Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Zâbitanı Nizamnamesi*, Mekteb-i Bahriye Matbaası, 1280 (1864).

16 Şubat 1864 tarihinde çıkan bir iradeyle Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Zabıtlığı'nın kuruluşu resmen kabul edilmiştir.³⁷⁸ Bahriye erkân-ı harp sınıfı için ihtiyaç duyulan kitaplar Londra Sefâreti'ne bildirilerek, 1864 yılının Nisan ayında İstanbul'a gönderilmiş ve Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi Kütüphanesi'ne teslim edilmiştir.³⁷⁹ Böylelikle Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın gayretleriyle diğer denizci devletlerde olduğu gibi Osmanlı bahriyesinde de bir kurmay subay sınıfı ortaya çıkmıştır. Bu sınıf günümüzdeki Milli Savunma Üniversitesi bünyesindeki Deniz Harp Enstitüsü'nün temelini oluşturmuştur.

4.6. Dönemin Atamaları ve Bahriye Kadrolarında Değişim

Bahriye eğitiminde yapılan düzenlemelerin yanı sıra personelin çağın gereklerine uygun performans gösterebilmesi için bahriye kadrosunu yenilemek üzere bir hamle yapılmıştır. Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın önerisiyle 3 Mart 1863'te, ümera-yı bahriye ve zabitan-ı bahriyeden mesleklerinde yeterli düzeyde bilgi sahibi olmayanların, hasta ve yaşlı olanların maaş bağlanarak emekliye ayrılmalarına karar verilmiştir.³⁸⁰ Bu kararlar birlikte bahriye kadrolarında bir değişim başlamıştır.

4 Mart 1863 tarihinde, *Mahmudiye* kalyonu süvarisi Edhem Bey mirlivalık rütbesi verilerek patrona-i hümayun olarak tayin edilmiştir. Ayrıca Mehmed Salih Paşa'nın yazdığı tezkere uyarınca bahriye zabıtlarından emekliye sevk edilenlerin yerine en kısa sürede yeni zabıtların koyulması ve süvarisi olmayan gemilere süvari tayinlerinin gerçekleştirilmesi istenmiştir.³⁸¹ 15 Mart'ta Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa, padişah yaverlerinden Mirliya Ahmed Vesim Paşa'nın, bahriyede kıdemli ve dirayetli bir zat olduğundan kapudane-i hümayun olarak tayin edilmesini, Miralay Rasim Bey'in, *Mahmudiye* kalyonu süvariliği vazifesine getirilmesini³⁸² ve Kolağası Reşid Efendi'nin de binbaşılık rütbesine terfi edilmesini bir yazıyla sadrazama tavsiye etmiştir.³⁸³ 29 Mart'ta bu hususta sadrazamın onayı alınmıştır.³⁸⁴

³⁷⁸ Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, 307. Bu zabıtlık, erkân-ı harbiye-i bahriye sınıfından farklıdır. Bahsi geçen sınıf, bu zabıtlık için öğrenci yetiştiren bir yerdir.

³⁷⁹ Mehmet Korkmaz, "Türk Bahriyesinde Modernleşme Çabaları: Kurmay Sınıfının Teşkili ve Gelişimi", 61.

³⁸⁰ BOA., A.} MKT.MHM, 257/25, 12 N 1279 (03/03/1863).

³⁸¹ BOA., A.} MKT.MHM, 257/30, 13 N 1279 (04/03/1863).

³⁸² BOA., C. BH, 222/10334, 29 L 1279 (19/04/1863).

³⁸³ BOA., İ. DH, 505/34369, 24 N 1279 (15/03/1863).

³⁸⁴ BOA., İ. DH, 505/34369, 17 L 1279 (29/03/1863); BOA., İ. DH, 505/34369, 17 L 1279 (07/04/1863).

Mahmudiye kalyonu süvarisi Miralay Rasim Bey'in *Feyz-i Cihad* vapuru süvariliğine tayin edilmesiyle boşta kalan *Mahmudiye* kalyonu süvariliğine, 26 Nisan 1863'te Miralay Mehmed Bey'in tayin edilmesi Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa tarafından uygun görülmüştür.³⁸⁵ Ayrıca 20 Temmuz 1863'te Patrona-i Hümayun Edhem Paşa, kapudane-i hümayun olarak tayin edilmiştir. Binbaşı Osman Bey ise kaymakamlık rütbesi verilerek Pîr Paşa yerine İzmit Tersanesi memurluğuna atanmıştır. Hasta ve ihtiyar olan Mirliya Ömer Paşa, İzmit Tersanesi eski memuru Pîr Paşa, Sinop Tersanesi memuru Kaymakam Selim Bey, sınaî-i bahriye taburundan Binbaşı İshak Ağa ve Bahriye Kolağası Ahmed Kaptan maaş tahsisıyla emekliye sevk edilmişlerdir.³⁸⁶

Tablo 4.6.1: Temmuz 1863'te Bahriyede Yapılan Yeni Atamalar ve Emekliliğe Sevk Edilenler³⁸⁷

Patrona-i Hümayun Edhem Paşa	Boştaki Kapudane-i Hümayunluk vazifesine tayin edildi.
Binbaşı Osman Bey	Kaymakamlık rütbesi verilerek İzmit Tersanesi memuriyetine tayin edildi.
Meclis-i Bahriye Azasından Mirliya Ömer Paşa	Hasta ve ihtiyar olduğu için maaş tahsisıyla emekliliğe sevk edildi.
İzmit Tersanesi Memuru Pîr Paşa	Maaş tahsisıyla emekliliğe sevk edildi.
Sinop Tersanesi Memuru Kaymakam Selim Bey	Maaş tahsisıyla emekliliğe sevk edildi.
Sınaî-i Bahriye Taburu Binbaşısı İshak Ağa	Maaş tahsisıyla emekliliğe sevk edildi.
Bahriye Kolağası Ahmed Kaptan	Maaş tahsisıyla emekliliğe sevk edildi.

Meclis-i Bahriye kadrolarındaki önceki kısımlarda bashi geçen değişim de aynı döneme denk gelmiştir. Eylül 1863'te Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın tezkeresi uyarınca, Fabrikalar Nâzırı Mirliya Zihni Paşa ile Mekteb-i Bahriye Nâzırı

³⁸⁵ BOA., A.} MKT.MHM, 261/72, 7 Za 1279 (26/04/1863).

³⁸⁶ BOA., İ. DH, 511/34786, lef 4, 3 S 1280 (20/07/1863); BOA., C.BH. 199/9306. 29 S 1280 (15/08/1863).

³⁸⁷ BOA., İ. DH, 511/34786, lef 1, 4 S 1280 (21/07/1863).

Mirliva Eşref Paşa'ya Mecidiye ve Osmanî nişanları tevcihine karar verilmiştir.³⁸⁸ Ayrıca 13 Eylül 1863'te padişah yaverlerinden olan *Feyz-i Cihad* vapuru süvarisi Miralay Rasim Bey³⁸⁹, mirlivalık rütbesi verilerek Meclis-i Bahriye azalığına tayin edilmiştir.³⁹⁰

11 Nisan 1864 tarihinde, Yüzbaşı Ahmed Ağa, Yüzbaşı İbrahim Ağa, Çarkçı Yüzbaşı İbrahim Efendi ve Brik Kâtibi Hüseyin Efendi'nin emektar ve yaşlı olmalarından dolayı emekliye sevk edilmişlerdir. Maaş olarak Yüzbaşı Ahmed Ağa'ya 270 kuruş, Yüzbaşı İbrahim Ağa'ya 288 kuruş, Çarkçı Yüzbaşı İbrahim Efendi'ye 324 kuruş ve Hüseyin Efendi'ye 150 kuruş tahsis edilmesine karar verilmiştir. Ek olarak ümera-yı bahriyeden Mustafa Bey'in sağır kızına 300 kuruş maaş bağlanmıştır.³⁹¹ Bu vaka, Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâlığı döneminde bahriyede vazifeli memurların engelli aile fertlerine destek sağlandığını göstermesi açısından önemli bir örnektir. Onun kapudan-ı deryâlığında bahriye kadrolarında ve özellikle de önceki kısımlarda değinildiği üzere Meclis-i Bahriye kadrolarında köklü değişikliklere gidilmiştir. Denizcilik hususunda yeterli düzeyde bilgi sahibi olmayan, yaşlı ve hasta olan tüm personel emekliye sevk edilerek, bahriyede yenilikçi, genç ve dinamik bir kadro oluşturulmaya çalışılmıştır.

4.7. Sapanca Gölü ile İzmit Körfezi Arasında Bir Kanal İnşası Girişimi

Tersâne-i Âmire idaresince ihtiyaç duyulan kerestenin aktarımının daha kolay şekilde sağlanabilmesi için bir kanal inşası girişimi ortaya çıkmıştır. 23 Aralık 1863 tarihinde Mehmed Salih Paşa, Meclis-i Bahriye'ye Sapanca Gölü ile İzmit Körfezi arasında kanal inşasına dair bir tezkere göndermiştir. Bu husus Meclis-i Bahriye'de müzakere edilip bir mazbata hazırlanmıştır. Ayrıca kanal inşası için istihdam edilecek mühendisler hakkında Nafia Nezâreti ile gerekli yazışmalar yapılmıştır. Meclis-i Bahriye'nin mazbatasına göre, Meclis-i Maabir tarafından hazırlanan haritada Sapanca Gölü ile İzmit Körfezi arasındaki bölgenin yarısına kadar kanal yapıp, Sapanca'dan kereste naklinin sağlanabilmesi için de kalan diğer yarısına demiryolu inşa edilmesi

³⁸⁸ BOA., A.} MKT.MHM, 276/46, 29 Ra 1280 (13/09/1863).

³⁸⁹ Bahsi geçen Rasim Bey, Sultan II. Abdülhamid devrinde kapudan-ı deryâlık yapmış olan Hacı Rasim Paşa'dır. Rasim Paşa'nın mezarı Mehmed Salih Paşa'nın mezarının hemen yanında bulunmaktadır.

³⁹⁰ BOA., C. BH, 168/7923, 29 Ra 1280 (13/09/1863).

³⁹¹ BOA., İ. DH, 524/36194, 4 Za 1280 (11/04/1864).

önerilmiştir. Proje bu şekilde gerçekleştirilirse 400.000 kuruş masrafla işin tamamlanabileceği ifade edilmiştir.³⁹²

Sakarya'dan Tersâne-i Âmire'ye düzenli kereste nakliyatı yapıldığından, Sakarya'dan Sapanca Gölü'ne kadar bir yol yapıldığı ve gölden İzmit Körfezi'ne kanalla bağlantı sağlandığı takdirde Sakarya'dan İzmit'e on beş günde ulaştırılan kereste üç günde ulaştırılabileceği düşünülmüştür. Ayrıca üç gün süren yolun bu proje sayesinde birkaç saatte gidilebileceği, bu sayede hem ahaliye hem de Tersâne-i Âmire'ye kereste naklinde büyük kolaylık sağlanacağı ifade edilmiştir. Projenin demiryolu kısmı için ihtiyaç duyulacak malzemenin, Kırım Harbi esnasında Gözleve'de kullanılıp, harp bitiminde Tersâne-i Âmire depolarına nakledilen ve hâlâ iyi durumda olan ray ve araba takımlarından sağlanması talep edilmiştir. Proje gerçekleştirildiği takdirde Sapanca Gölü'nde Tersâne-i Âmire'ye kereste nakletmek ve yolcu taşımak üzere vapur bulundurulması gerekirse bunun icabına ileride bakılacağı, şimdilik Tersâne-i Âmire'den gönderilecek filika ve sandallarla nakliyat işlemlerinin yapılmasının uygun görüldüğü belirtilmiştir.³⁹³ Projenin hem Tersâne-i Âmire hem de bölge ahali açısından pek çok faydası olacağı aşikâr olmasına rağmen bu proje dönemin malî koşulları sebebiyle hayata geçirilememiştir. Yine de paşanın ileri görüşlü ve vizyoner bir devlet adamı olduğunu yansıtan bir teşebbüs olarak tarihteki yerini almıştır.

4.8. Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi

Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâlığı döneminde deniz ticaretinin geliştirilmesi ve kaidelere bağlanması için bazı hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Buharlı vapurların devletlerin ticaret filolarında yaygınlaşması neticesinde ticaret hacmi büyük ölçüde genişlediğinden gelişen ticaretin birtakım kanun ve nizama bağlanması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Zira gelişen ticaret, ticari ihtilaf ve davaların artmasına sebep olmuştur. Deniz ticaretinin hukuki yönünü modern esaslara uygun şekilde açıklığa kavuşturmak üzere 1864 senesinde Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi (Kânunnâme-i Hümayûn-ı Ticaret-i Bahriye) yürürlüğe konulmuştur. 14 fasıldan oluşan bu kanunnamenin içeriğinde müşterek avarya (ticaret esnasında ortaya çıkan zararın ortak karşılanması), denize mal atma müşterek avaryası, gemiye ait zarar ve hasarın hangi koşullarda garameye iştirak edeceği, taksimin yapılacağı liman, taksimi yapacak mahkeme ve

³⁹² BOA., DTA. MB.d, 63/57, 15 Ca 1280 (28/10/1863).

³⁹³ BOA., DTA. MB.d, 63/57, 15 Ca 1280 (28/10/1863).

borçlarla alakalı hükümler yer almıştır.³⁹⁴ Ayrıca gemiler, diğer deniz ticareti taşıtları, ticaret gemilerindeki personel, gemi sahipleri, gemi kaptanları, gemilerin hizmetinde bulunan tayfanın tutulması ve ücretleri, kira kontratları, taşınan malların senetleri, gemilerdeki yolcular, ticari faaliyetler için alınan borçlar, deniz sigortası, ticaret gemilerinin sancak ve bandıraları hakkındaki detaylı bilgiler kanunname metninin içerisinde yer almaktadır.³⁹⁵ Bu icraattan anlaşılacağı üzere Mehmed Salih Paşa döneminde harp filosunun gelişiminin yanı sıra ticaret filosunun gelişimine de önem verilmiştir. Deniz ticaretinin kanun hükümleri çerçevesinde gerçekleştirilmesi ve Osmanlı Devleti'nde modern anlamda bir deniz ticareti hukukunun ortaya çıkması sağlanmıştır.

Bölüm içerisinde bahsi geçen tüm icraattan anlaşılacağı üzere Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâlığı döneminde donanmanın yanı sıra bahriye teşkilatında da önemli değişiklikler yapılmıştır. Meclis-i Bahriye'nin yapısı yeni baştan düzenlenerek branşlara göre üç ayrı şube oluşturulmuştur. Böylelikle meclisin bahriyenin sorunlarına daha hızlı ve etkili bir biçimde çözüm getirebilmesi sağlanmıştır. Meclis yapısının yanı sıra kadrosunda da değişiklikler gerçekleşmiştir. Ayrıca yine bu dönemde donanmada artan buharlı gemilerin kömür ihtiyaçlarını kolayca sağlayabilmeleri için Akdeniz ve Karadeniz'de bulunan önemli limanlara kömür ambarları inşasına başlanmıştır. Mehmed Salih Paşa, bahriye teşkilatındaki düzenlemelerin haricinde bahriyede eğitimin ıslah edilmesi için de gayret sarf etmiştir. Mekteb-i Bahriye'nin müfredat programını modern esaslara göre değiştirmiş ve bir buhar sınıfı kurulmasını sağlamıştır. Zabit yetiştirmek için mektebi ıslah ettiği gibi nitelikli ağır sanayi işçisi yetiştirmek için de bahriye sanayi alaylarında bazı düzenlemeler yapmıştır. Mehmed Salih Paşa, erkân-ı harbiye-i bahriye sınıfını kurarak, Osmanlı bahriyesi için kurmay subay yetiştirilmesini sağlamıştır. Ayrıca yurtdışına donanma ve tersanelerde staj yapmak üzere öğrenciler gönderilmiştir. Bu hamlelerle, teknolojik dönüşüme ayak uydurabilecek nitelikte Türk bahriye personeli yetiştirilmesi hedeflenmiştir. Paşanın döneminde bahriye kadrolarında personel niteliğinin yükseltilmesine önem verilmiştir. Teşkilat, eğitim ve kadrodaki düzenlemeler dışında Tersâne-i Âmire idaresi için kömür tedarikini hızlandırmak ve

³⁹⁴ Elif Vildan Kesinkılıç, "1864 Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi'nden Günümüze Müşterek Avarya", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü, 2020), 40,41.

³⁹⁵ *Kânunnâme-i Hümayûn-ı Ticaret-i Bahriye*, Tasvir-i Efkâr Gazetehanesi, 1280 (1864).

bölge ahalisine kolaylık sağlamak üzere Sapanca Gölü ile İzmit Körfezi arasında bir kanal inşasına teşebbüs edilse de bu proje dönemin maddi koşulları sebebiyle hayata geçirilememiştir. Yine bu dönemde gelişmekte olan deniz ticaretini kanunlar çerçevesinde bazı esaslara bağlamak üzere Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi kabul edilmiştir. Bahsi geçen düzenlemeler sayesinde ikinci bölümün konusu olan teknolojik modernizasyonun yanı sıra teşkilat ve eğitim sahasında da modern ve kurumsal bir bahriye idaresi tesis edilmesi hedeflenmiştir. Bu dönemdeki düzenlemeler, 1867 senesinde Bahriye Nezâreti'nin kuruluşuna giden süreci hızlandırmıştır.



5. ATEŞ MEHMED SALİH PAŞA’NIN KAPUDAN-I DERYÂLIĞI DÖNEMİNDEKİ BAHİRİYE ISLAHATININ FİKRÎ ALTYAPISI, PAŞANIN VEFATI VE AİLESİ

5.1. Dönemindeki Bahriye Islahatının Fikrî Altyapısı ve Teşkil Ettiği Donanma

Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa dönemindeki bahriye ıslahatı, önceki bölümlerde izah edildiği üzere teknolojik modernizasyon, teşkilat, idare ve eğitim düzenlemelerini kapsamıştır. Islahatın karakterini şekillendiren pek çok etken mevcuttur. Paşanın Mekteb-i Bahriye’de talebe iken aldığı eğitim, bahriyede yüksek idari kadrolardaki ve sahadaki askerî vazifeleri esnasında edindiği tecrübeler ve yurtdışı vazifeleri esnasındaki gözlemleri bu etkenlerin başında gelmektedir. Paşanın şahsi niteliklerinin yanı sıra, döneminde dünyadaki deniz harp teknolojilerinin gelişimi ve bu teknolojilerin uygulama sahasına konulduğu önemli deniz muharebeleri de bahriye ıslahatını şekillendiren etkenlerden bazıları olmuştur. Özellikle, Mehmed Salih Paşa’nın *Mahmudiye* kalyonu süvarisi olarak İstanbul’da bulunduğu esnada gerçekleşen Sinop Baskını’ndan çıkartılan dersler hem Osmanlı bahriye ıslahatını hem de dünyadaki deniz harp teknolojilerinin gelişimini etkilemiştir. Bu etkiyi izah edebilmek adına aşağıda baskının detaylarına değinilecektir. Yine Kırım Harbi esnasında gerçekleşen Kılburun harekâtı da zırhlı deniz harp platformlarının ortaya çıkış noktası olması bakımından önemlidir.³⁹⁶ Bu harekât esnasında zırhlı gemilerin kullanımı, bu tip gemilerin artık donanmalarda tercihten öte bir ihtiyaç olduğunu ortaya çıkarmıştır. Bu hadisenin etkisiyle denizci devletlerin donanma programları da zırhlı deniz harp platformlarına ağırlık vermek üzere yeniden şekillenmiştir. Baskına dair bilgiler verildikten sonra bu harekâta dair paşanın ıslahat fikirlerini etkileyen bazı önemli hususlara da değinilecektir.

Kırım Harbi’nde Osmanlı donanması dört filoya bölünmüştür. Bunlar: Kapudan-ı Deryâ Mahmud Paşa’nın komutasında boğazda bekleyen ve Miralay Mehmed Salih Bey’in de *Mahmudiye* kalyonu süvarisi olarak içerisinde bulunduğu kalyon filosu,

³⁹⁶ Richard Hill, *War at Sea in The Ironclad Age*, (London: Cassell&Co, 2000), 17.

Patrona Kayserili Ahmed Paşa komutasında karakol görevi yapan gemilere askeri nakliyat yapacak filo, Patrona Mustafa Paşa komutasında Doğu Karadeniz ve özellikle de Batum limanlarına nakliyat yapmakla vazifeli hafif filo, Patrona Osman Paşa ve Riyâle Hüseyin Paşa komutasında nakliye filosunu himaye edecek ve Sinop'ta üslenecek olan hafif filo olmuştur.³⁹⁷ Sinop'taki filonun içerisinde *Avnillah*, *Nizamiye*, *Nesim-i Zafer*, *Fazlullah*, *Navek-i Bahri*, *Dimyat* fırkateynleri, *Kaid-i Zafer*, *Necm-i Eşşan*, *Feyz-i Mabud*, *Gül-i Sefid* korvetleri, *Ereğli*, *Pervaz-ı Bahri* ve *Taif* vapurları yer almıştır.

Patrona Osman Paşa ve Riyâle Hüseyin Paşa kumandasındaki Osmanlı filosu 5 Kasım'da İstanbul'dan ayrılıp 13 Kasım gününden itibaren Sinop'ta mevzilenmeye başlamıştır. 19 Kasım günü bu filonun gemilerinden *Navek-i Bahri* fırkateyni ve *Feyz-i Mabud* korveti Sinop yarımadasını dolaşamayıp fırtına sebebiyle yolunu kaybetmiştir.³⁹⁸ Karadeniz'deki ilk deniz çarpışması 17 Kasım 1853'te gerçekleşmiştir. Bu çarpışmada, Rus amirali Kornilov komutasında Karadeniz'in Rumeli sahillerinde vazifelendirilen filoya mensup Butakov komutasındaki *Vladimir* gemisi ile esasında Mısır donanması gemilerinden olup Patrona Osman Paşa filosuna iltihak ederek, Sinop'a gelmiş ve bu mevkiden kömür ikmali için Ereğli'ye gitmekte olan *Pervaz-ı Bahri* vapuru yer almıştır. 17 Kasım'da gerçekleşen 3-5 saat kadar süren muharebe neticesinde *Pervaz-ı Bahri* vapuru *Vladimir* tarafından ele geçirilmiş, vapurun 150 kişilik mürettebatından 40 zayıat verilmiştir. Amiral Kornilov şerefine, ele geçirilen *Pervaz-ı Bahri* vapuruna *Kornilov* adı verilmiştir.³⁹⁹ Bu hadisenin ardından 13 gemiden oluşan Patrona Osman Paşa filosunun 12 adet gemisi kalmıştır. Mehmed Salih Bey'in de içerisinde bulunduğu kalyon filosunun Karadeniz'e çıkarılmaması bölgede önemli bir güvenlik zafiyeti oluşmasına sebebiyet vermiştir.

Yoğun fırtına sebebiyle Sinop'a sığınmış olan Osman Paşa kumandasındaki filoya bu mevkide savunmasız konumda bulundukları ve baskına müsait bir durum olduğu belirtilmekle beraber derhal İstanbul'a dönmeleri 28 Kasım 1853 tarihli bir tahriratname ile bildirilmiş, fakat bu emir için oldukça geç kalınmıştır.⁴⁰⁰ Osmanlı donanmasına ait yüksek tonajlı, ateş gücü yüksek dayanıklı büyük kalyonların ve

³⁹⁷ Gökhan Atmaca, Doğan Tanrıverdi, a.g.e., 351.

³⁹⁸ Zeki Arıkan, "Kırım Savaşı ve Sinop Baskını (1853)", *Türk Denizcilik Tarihi*, C. 2, ed. Zeki Arıkan, Lütfi Sancar, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2009), 114.

³⁹⁹ Gökhan Atmaca, Doğan Tanrıverdi, a.g.e., 353.

⁴⁰⁰ Fevzi Kurtoglu, *1853-1855 Türk-Rus Harbi ve Kırım Seferi*, 23.

buharlı gemilerin Karadeniz'e çıkarılmayıp Boğaz içerisinde tutuluyor olması umulanın aksine Karadeniz'deki tehlikeyi azaltmamış bilakis Rus Karadeniz filosunu daha da tahrik ederek Osmanlı donanmasını bulup imha etmeye sevk etmiştir. Rus Karadeniz filosunun Doğu Karadeniz sahillerinde vazifeli olan Amiral Nahimov komutasındaki kolu tam bu sıralarda Karadeniz'de bulunan Osmanlı gemilerinin çoğunun kalyon değil de korvet ve fırkateyn cinsinden daha hafif ve ateş gücü daha düşük olan yelkenli gemiler olduğunu haber almış ve Osmanlı Karadeniz filosunu aramaya koyulmuştur. Amiral Nahimov bir Avusturya vapurundan Osmanlı donanmasının Sinop'ta demirlemiş olduğunu haber alarak derhal keşif hareketlerine başlamış, yapılan keşifler neticesinde de destek talep edilmiş, 28 Kasım'a kadar da bu destek filosunun Amiral Nahimov filosuna iltihakı beklenmiştir.⁴⁰¹ Bu destek beklenirken devam eden keşif çalışmalarında Sinop'ta demirlemiş vaziyette bulunan Türk filosunun sahil boyunca yarım daire (yarım ay) şeklinde bir hat halinde nizam aldığı görülmüş, Rus filosuna yapılan takviye ile Amiral Nahimov komutasında altı kalyon ve iki fırkateynlik bir kuvvet oluşmuştur.⁴⁰² Gemi sayısı bakımından Türk filosu üstün konumda gibi gözükse de bu son derece aldatıcıdır. Gemilerin türü, tonajı ve silah donanımı göz önünde bulundurulmalıdır. Zira Rus filosundaki gemilerin üç adedi 120 toplu üç ambarlı kalyon, üç adedi 84 toplu kapak kalyon ve iki adedi fırkateyn olmakla birlikte Rus filosu 610 adet toplam topuyla ateş gücü bakımından 12 adet Osmanlı gemisindeki 386 adet topa karşı ezici bir üstünlüğe sahipti.⁴⁰³ Türk filosunun borda ateş gücü 4000 libre iken Rus filosunun borda ateş gücü 11.600 libre idi. Dolayısıyla Rus gemilerinin ateş gücü neredeyse üç kat daha yüksekti. Türk filosunun gemilerinin hiçbirinde infilak eden mermi atan humbara toplarından bulunmamakla beraber Türk gemilerinden som gülle ateşlenmekteydi. Buna karşın Rus filosu gemilerinde 200 adet humbara topu bulunuyordu.⁴⁰⁴ Rus filosu limana taarruz için 30 Kasım sabahını uygun bulmuştu ve o sabah hava sisli ve yağmurlu olmakla beraber kuzey rüzgârı baskın için son derece müsaitti. 30 Kasım sabahı saat 10.30 civarında Amiral Nahimov'un emriyle Rus filosu liman istikametinde harekete geçmiş, *İmparatoriçe Maria*, *Çeşme*, *Rostislav*, *Paris*, *Grandük Konstantin* ve

⁴⁰¹ Besim Özcan, "Bir Baskının Anatomisi: Sinop Faci'ası", 10.

⁴⁰² Nejat Kosal, "Deniz Muharebelerimizin Krokileri", *Deniz Mecmuası*, Ek-S. 345, İstanbul (1937): 59.

⁴⁰³ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Sertaç Canpolat, Ahmet Maden, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018), 326.

⁴⁰⁴ H. W. Wilson, *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri: 1850-1914*, çev. Lütfi Çekiç, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007), 21,22.

Trisivyatitel ismindeki altı adet Rus kalyonu Türk filosunun karşısına demirlemeye başladılar.⁴⁰⁵ Esasında Sinop'ta limana hakim bataryalar bulunmakla beraber Rus filosunun karlı ve görüşün çok kısıtlı olduğu hava koşulları içerisinde limana sokulması, bataryaların durumu fark edememesine sebep olmuş, Rusların baskını ancak gemiler top menziline girdiğinde anlaşılabilmektedir.⁴⁰⁶ Durum anlaşıldığında Patrona Osman Paşa'nın emriyle Türk filosu ateşe başlamış ve hatta pek çok kez güller Rus kalyonlarına isabet edebilmiştir. Fakat az önce zikrettiğimiz Rus ateş gücünün üstünlüğü sayesinde vaziyet bir anda Türk filosu adına faciaya dönüşmüştür. Amiral Nahimov komutasındaki Rus gemileri iki hat şeklinde limana girmiş, *İmparatoriçe Maria* kalyonu, *Avnillah* fırkateyni ile *Fazlullah* fırkateyninin; *Grandük Konstantin* kalyonu *Nesim-i Zafer* fırkateyni ve *Necm-i Efşan* korvetinin; *Çeşme* kalyonu ise *Navek-i Bahri* fırkateyninin karşısında demir attı. *Paris* kalyonu merkez noktasına daha yakın olan *Dimyat* fırkateyni, *Gül-i Sefid* korveti, *Ereğli* ve *Taif* vapurlarının; *Trisivyatitel* kalyonu *Kaid-i Zafer* fırkateyni ve *Nizamiye* fırkateyninin; *Rostislav* kalyonu ise *Feyz-i Mabud* korvetinin karşısına demir attı.⁴⁰⁷ İlk bölümden hatırlanacağı üzere Mehmed Salih Bey bir dönem, bu filoya mensup olan *Gül-i Sefid* korvetinin süvariliğini yapmıştı.

Rus gemileri muharebe esnasında hem şehirdeki tabyanın batarya atışlarıyla hem de Türk filosunun top atışlarıyla mücadele etmiştir. Paşa tabyası limana hâkim bir konumda bulunmakla beraber 11 adet top mevziine sahip olsa da baskın esnasında 5 adet bataryanın faal durumda olduğu, bu bataryalardan 14 ve 19 librelik som güller (infilaksız) atıldığı görülmektedir.⁴⁰⁸ Bataryaların hem infilaksız som güller fırlatıyor oluşu hem de düşman filoyu çok geç fark etmesi sebebiyle etkisiz kaldığı görülmektedir. Normal koşullarda liman civarında karakol vazifesi gören gemiler bulunması gerekirken Sinop baskını öncesinde Patrona Osman Paşa'nın böyle bir tedbire başvurmamış olması büyük bir hata olarak nitelendirilmektedir. Ayrıca Türk filosunun limanda hatalı bir nizam alışması neticesinde bataryalardan yeteri kadar faydalanılamamıştır.

Rus filosu, kıyı bataryalarının desteğine rağmen ateş gücü üstünlüğünü iyi kullanmıştır. Patrona Osman Paşa'nın idaresindeki Osmanlı sancak gemisi *Avnillah*

⁴⁰⁵ Besim Özcan, "Rus Donanmasının Sinop Baskını (30 Kasım 1853)", 111.

⁴⁰⁶ Ali Haydar Emir, *Tarih-i Bahri Sahifeleri*, C. 1, (İstanbul: Bahriye Matbaası, 1916), 348.

⁴⁰⁷ Gökhan Atmaca, Doğan Tanrıverdi, a.g.e., 356.

⁴⁰⁸ Zeki Arıkan, a.g.m., 115.

firkateyni savaşın erken safhalarında karaya vurmuş, Rusların infilak özelliğine sahip top mermileri isabet ettiği gemilerde yangın çıkmasına sebebiyet verdiğinden ahşap firkateyn ve korvetler bu ateş karşısında adeta çıra gibi tutuşmuşlardır. Alev alan gemilerden birisi olan *Navek-i Bahri* iki Rus kalyonu tarafından kısıpaca alınarak ele geçirilmek istenmişse de Binbaşı Ali Bey buna engel olmak adına elindeki sopaya sardığı yağlı paçavraları gaza bulayıp ateşe vermiş ve alev alan bu sopayı geminin cephaneliğine fırlatıp gemiyi infilak ettirmiş, neticede gemi Rusların eline geçmemiştir.⁴⁰⁹ Türk denizciler Rus tarafının ezici üstünlüğüne rağmen son ana kadar kahramanca savaşmışlardır. Muharebe esnasında *İmparatoriçe Maria* kalyonun atışlarıyla *Fazlullah* ve *Avnillah* firkateynleri etkisiz hale getirilirken, *Grandük Konstantin* kalyonu *Nesim-i Zafer* firkateynini batırmış, bu çatışmanın ateşine maruz kalan *Necm-i Efşan* korveti de denizin dibini bulmuş, az önce bahsi geçtiği üzere *Çeşme* kalyonu ile *Grandük Konstantin* kalyonu *Navek-i Bahri* firkateynini kısıtırarak ele geçirmek istemişlerse de Binbaşı Ali Bey gemiyi havaya uçurduğu için başarılı olamamışlardır. *Paris* kalyonu ise *Gül-i Sefid* korvetini, *Ereğli* vapurunu ve *Dimyat* firkateynini batırırken *Trisivyatitel* kalyonu *Kaid-i Zafer* firkateynini, *Rostislav* kalyonu da *Feyz-i Mabud* korvetiyle *Nizamiye* firkateynini batırmıştır.⁴¹⁰ Öğleden sonra saat ikiye kadar süren muharebe neticesinde Türk filosundan su yüzeyinde yalnızca iki adet harap firkateyn kalmakla beraber (Ertesi gün bunlar da yakılmıştır.) filo kumandanı Patrona Osman Paşa, kaptanlar ve 125 Türk denizci esir düşmüştür.⁴¹¹ *Nizamiye* firkateyni kumandanı olan Riyâle Hüseyin Paşa⁴¹² gemisi battıktan sonra denizde iken bir mermi isabeti neticesinde şehit düşmüş fakat muharebe esnasında gösterdiği gayret, kahramanlık ve fedakârlık unutulmamıştır.⁴¹³ Mehmed Salih Bey de bu dönemde Osmanlı bahriyesinin rütbeli bir mensubu olarak, baskın esnasında yaşananları ve yapılan hataları bizzat hadisenin muhataplarından dinlemiş ve önemli dersler çıkarmıştır.

Sinop Baskını Osmanlı donanmasının yakın dönemde yaşamış olduğu üç baskın içerisinde gemi ve personel kaybı bakımından en hafifi olmakla beraber yine de

⁴⁰⁹ Besim Özcan, “Bir Baskının Anatomisi: Sinop Faci’ası”, 12.

⁴¹⁰ Gökhan Atmaca, Doğan Tanrıverdi, a.g.e., 358.

⁴¹¹ Zeki Arıkan, a.g.m., 117.

⁴¹² Hüseyin Paşa, Sultan II. Abdülhamid devrinde 22,5 yıl boyunca Bahriye Nazırlığı yapmış olan Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa’nın babasıdır.

⁴¹³ Mehmet Korkmaz, *Bahriyede Bir Ömür Sultan II. Abdülhamid’in Bahriye Nâzırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa*, 24,25.

oldukça ağır kayıplara sahne olmuştur. Bu hadise dönemin deniz harp teknolojilerinin evriminde de büyük etkiler yaparak, artık mevcut top teknolojisinin ulaştığı tahribat gücü karşısında ahşaptan inşa edilmiş yelkenli gemilerin acziyetini ortaya koymuştur.⁴¹⁴ Esasında bu dönemde gemilerin karinası bakır kaplama ile güçlendirilip dayanıklılığı arttırılıyor olsa da bu tedbir gemiyi infilaklı top mermileri karşısında koruyamazdı. Bu bakımdan gemilerin artık tüm gövdesinin sağlam bir materyal ile kaplanması ihtiyacı doğmuştur. Bu arayış, zırhlı deniz harp platformlarının inşası ve harp sahasında kullanımıyla neticelenmiştir. Bu hususta ilk teşebbüs Fransa'dan gelmiş, III. Napoleon'un emriyle 28 Haziran 1854'te beş adet zırhlının inşasına karar verilmiştir. *Lave, Tonnante, Congrève, Foudroyante* ve *Dévastation* isimindeki bu zırhlı yüzer bataryalar 4,5 inç kalınlığında demir zırhla kaplanarak 56 librelik 16 adet kaval topla ve ayrıca ikişer adet küçük çaplı topla donatılmış ve kış kısımlarına bir adet uskur yerleştirilmiştir. Manevra kabiliyetleri kısıtlı olan bu zırhlılar bir zırhlı gemiden ziyade zırhlı yüzer batarya olarak nitelendirilmekte ve modern zırhlı gemilerin ilkel birer atası olarak karşımıza çıkmaktadırlar.⁴¹⁵ 1853 Kırım Harbi'nde Rusların Kılburun istihkâmlarına düzenledikleri harekât esnasında bu zırhlı yüzer bataryalar istihkâmlardan gelen batarya ateşini üzerlerine çekmiş ve zaferin elde edilmesinde önemli pay sahibi olmuşlardır. Harekât esnasında onlarca mermiye maruz kalan zırhlı bataryalarda kayda değer bir hasarın oluşmaması gemilerde zırh teknolojisinin önemini ortaya koymuş ve zırh, harp sahasındaki ilk ciddi imtihanını başarıyla geçmiştir.⁴¹⁶ Bu harekât gerçekleşirken Kırım açıklarında *Mahmudiye* kalyonu süvarisi olarak vazifeli bulunan Mehmed Salih Bey de zırhın harpteki etkinliğini müşahade etmiştir. İleride kapudan-ı deryâ olduktan sonra da bu edindiği tecrübeler ışığında Osmanlı donanmasının zırhlı gemilerle takviye edilmesi için büyük çaba göstermiştir.

Kırım Harbi esnasında Osmanlı donanmasının sancak gemisi *Mahmudiye* kalyonunun süvariliğini yapmış olan Miralay Mehmed Salih Bey bahsi geçen deniz harp teknolojisi gelişimini yakından görmüştür. Kendi dönemindeki teknik modernizasyon faaliyetine yön veren temel etkenlerden biri de Kırım Harbi tecrübeleri olmuştur. Bu harp esnasında, infilak eden top mermisinin ahşap gemi gövdeleri üzerindeki tahribat gücü

⁴¹⁴ Robert Gardiner, Andrew Lambert, *Steam, Steel and Shellfire, The Steam Warship 1815-1905*, (London: Conway Maritime Press, 1992), 52.

⁴¹⁵ H. W. Wilson, a.g.e., 22.

⁴¹⁶ H. W. Wilson, a.g.e., 22.

açıkça görüldüğünden Osmanlı donanmasında bu toplara karşı dayanıklı gemiler alma ihtiyacı duyulmuştur. Kırım Harbi'nin yanı sıra Amerikan İç Savaşı (1861-1865) esnasında gerçekleşen Hampton Roads Muharebesi'nde iki adet zırhlı geminin ilk kez karşı karşıya gelmesi de paşanın Londra'da iken takip ettiği bir husus olmuştur. Bu muharebenin oluşturduğu etkiyle İngiltere Devleti bile donanma programının merkezine zırhlı deniz harp platformlarını alırken, paşa buna duyarsız kalmayarak merkezi bu hususta bilgilendirmiş ve Osmanlı Devleti'ni, zırhlı gemiler karşısında ahşap gemilerin artık bir hükmü kalmadığına ikna etmiştir. Kendi kapudan-ı deryâlığı esnasında da zırhlı gemilerden oluşan bir harp filosu kurmayı ıslahat programının esas noktası olarak belirlemiştir. Paşanın devrinde, açık deniz harp filosu için dört adet zırhlı fırkateynin inşası İngiltere'de sürdürülürken Tuna Nehri'nde kullanılmak üzere beş adet zırhlı dubanın siparişleri de Fransa'ya verilmiştir. Zırhlı gemilerin Osmanlı donanmasına kazandırılması Mehmed Salih Paşa'nın teşebbüsleri sayesinde gerçekleşmiştir. Paşa, zırhlı gemi satın alımının yanı sıra bu tipten gemilerin Tersâne-i Âmire'de inşası için gerekli çalışmaları başlatmıştır. Bu husustaki çalışmaların neticesini görmeye ömrü yetmese de zırhlı gemi inşası için gerekli olan tesislerin önemli bir kısmı onun devrinde inşa edilmiştir. İlk kez Kırım Harbi esnasında ortaya çıkan zırhlı deniz harp platformlarının inşası ve satın alımı paşanın devrinde bir proje dâhilinde planlı olarak gerçekleştirilmiştir. Onun devrinde dördü zırhlı fırkateyn beşi zırhlı duba olmak üzere toplamda dokuz adet zırhlı gemi Osmanlı donanmasına dahil edilmiştir. İlk kez 1862 senesinde siparişleri verilmiş olan zırhlı gemiler diğer büyük donanmalarda kullanıma girdikten sadece birkaç sene sonra Mehmed Salih Paşa sayesinde Osmanlı donanmasına da kazandırılmış ve yine paşa sayesinde zırhlı gemiler devletin donanma programının tam merkezine yerleşmiştir.

Mehmed Salih Paşa'nın Kırım Harbi'nden edindiği bir diğer önemli tecrübe ise buhar makinesinin vazgeçilmezliğini kavraması olmuştur. Sinop Baskını esnasında, makinesinin sağladığı yüksek sürat sayesinde kurtulabilen tek geminin *Taif* vapuru olması, Sivastopol bombardımanı ve kalyonların yer aldığı diğer tüm operasyonlarda vapurların lojistik noktasında önemli roller oynaması ve makinesiz gemilerin muharebe sahasında oldukça etkisiz kalması gibi hususlar makinenin vazgeçilmezliğini açıkça ortaya koymuştur. Mehmed Salih Paşa da bu tecrübelerin ışığında, kendi dönemi içerisinde, buhar makinesi olmayan hiçbir gemi satın aldırılmamış ve makinesi olmayan mevcut muharebe gemilerinin önemli bir kısmının

da makine ile teçhiz edilmesini sağlamıştır. Özellikle ahşap korvet ve fırkateyn filolarının makine ile teçhiz edilmelerini sağlayarak bu gemilerin daha uzun süre kullanılmalarını hedeflemiştir. Paşanın devrinde dört fırkateyn, yedi korvet ve iki kalyon olmak üzere toplamda 13 adet harp gemisine makine takılmıştır. Makine takılan gemilerin yanı sıra beş adet vapur ve üç adet gambot siparişi verilerek donanmadaki buharlı gemilerin sayısı arttırılmak istenmiştir. Paşa buhar gücünden yalnızca gemilerde değil, tersanedeki aletler noktasında da faydalanmıştır. Tersâne-i Âmire'ye buharlı maçuna getirilmesi onun devrinde gerçekleşmiştir.

Mehmed Salih Paşa, donanmadaki teknik modernizasyonun hedefine ulaşabilmesi için bu değişime ayak uydurabilecek nitelikte personeli yetiştirmek üzere de önemli hamlelerde bulunmuştur. Zira kendi kariyerinin erken dönemlerinde teknik personelin önemli bir kısmını yabancılar oluşturmaktaydı. Paşa, Türklerden de donanımlı zabıt yetiştirilebilmesi için Mekteb-i Bahriye'yi ıslah etmiş, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye'yi kurmuş ve İngiltere'ye tersanelerde ve donanma gemilerinde staj görmek üzere öğrenciler göndermiştir. Yurtdışı vazifeleri esnasında gözlemlediği hususları kendi kapudan-ı deryâlığı esnasında uygulama sahasına koymuştur. Hatta bahsi geçen erkân-ı harp sınıfının kitaplarını İngiltere'den getirtirmiş ve Mekteb-i Bahriye'nin programını da İngiltere Devleti örneğine göre şekillendirmiştir. Personel noktasında attığı bu adımların neticesini görmeye kendi ömrü yetmese de ilerleyen dönemler için sağlam bir temel oluşturmuştur.

Mehmed Salih Paşa, bahriyede yalnızca teknik modernizasyon ve eğitimin ıslahıyla yetinmemiş, bahriyenin idari yapısını da kariyerinin erken dönemlerinde edindiği tecrübeler ışığında düzenlemiştir. Düzenlemelerin odak noktası Meclis-i Bahriye olmuştur. 1852 senesinde Meclis-i Bahriye azalığı vazifesinde bulunmuş olan paşa bu kurumun işleyişindeki ve yapısındaki eksiklikleri iyi bildiğinden yeni bir nizamname ile Meclis-i Bahriye'nin görev, sorumluluk ve yetkilerinin açıkça ortaya konulmasını sağlamıştır. Meclis-i Bahriye'yi sorumluluk sahaslarına göre üç farklı şubeye bölerek her şubeye sorumluluk sahasının ehli kişileri atamıştır. Böylelikle bahriyede idari yapının kurumsallaşması yolunda tamamlayıcı bir adım atmıştır. Islahat programını sağlam temeller üzerine oturtabilmek için öncelikle bahriyenin idari yapısındaki sorunlara çözüm getirmiştir. Kendi görevi süresince de Meclis-i Bahriye'nin yetki sahasına müdahale etmeyerek bahriyeye dair tüm mevzularda fikirlerini meclisin gündemine taşımış, bu fikirlerin tartışılmasını ve geliştirilmesini sağlamıştır. Onun

kapudan-ı deryâlığı esnasında Meclis-i Bahriye'nin başında sırasıyla, bahriye reformlarının önemli aktörlerinden İngiliz Mustafa Paşa ve Hacı Ahmed Vesim Paşa gibi iki yenilikçi denizciyi bulundurması da hem idari yapıdaki düzenlemelerin hem de donanmadaki ıslahat programının sağlıklı bir şekilde hayata geçirilmesinin önünü açmıştır. Mehmed Salih Paşa'nın iki senelik görev dönemi 15 senelik Sultan Abdülaziz devri içerisinde bahriye kurumlarının muntazam bir şekilde işlediği, bahriyenin tüm kurumlarıyla esaslı ve büyük çapta bir ıslahata tâbi tutulduğu ve kurumsal dönüşümle birlikte teknolojik modernizasyonun da önemli ölçüde gerçekleştiği bir süreç olarak kayıtlara geçmiştir. Fakat paşanın 45 yaşında vefatı, bahriyedeki uzun vadeli ıslahat projelerinin, kurumsal dönüşümün ve donanmadaki kuvvet planlamasının yarım kalmasına sebep olmuştur. İlk kez paşanın döneminde ortaya çıkan Tersâne-i Âmire'de zırhlı gemi inşası teşebbüsleri kendisinin deniz harp sanayisinde attığı temeller ve kurduğu tesisler sayesinde vefatından yaklaşık dokuz yıl sonra başarıya ulaşmıştır. Bahriyede, hızlandırdığı ve bir hedef kazandırdığı kurumsal dönüşüm ise vefatından yalnızca iki sene sonra Bahriye Nezâreti'nin kurulması sonucunu getirmiştir. Mehmed Salih Paşa, ıslahat programını yürütürken devrin padişahı Sultan Abdülaziz'in yanı sıra iki denizcinin de yardımlarını görmüştür. Bunlar Hacı Ahmed Vesim Paşa ve İngiliz Mustafa Paşa'dır. Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâlığı döneminde Osmanlı bahriyesinin önemli figürlerinden olmaları bakımından bu iki paşanın bahriyedeki kariyerlerine dair bilgiler ilerleyen kısımda verilecektir.

5.2. Mehmed Salih Paşa'nın Selefi ve Yardımcısı İngiliz Mustafa Paşa

Mehmed Salih Paşa'nın, donanma programını yürürlüğe koyduğu dönemde en önemli yardımcılarının biri olan Mustafa Paşa (EK:18) esasen Tersâne-i Âmire'den yetişmekle beraber kendini oldukça iyi geliştirip İngilizce diline vâkıf olmuştur. Tersanede bu dile vâkıf olan ilk şahsiyetlerden biri olduğundan “İngiliz” lakabı ile anılmıştır. Sicill-i Osmani'de iffetli, köse, orta boylu, doğru ve ehliyetli olarak tavsif edilmiştir.⁴¹⁷ Paşa, Osmanlı bahriyesinde hem idarî hem de askerî vazifeler yürütmüş, bahriye teşkilatına hâkim olduğu kadar harp sahasında da tecrübe sahibi olan bir denizcidir. Zaman içerisinde yükselerek liva ve ferik olmuştur. 1848 senesinde Mekteb-i Bahriye nâzırı tayin edilmiştir.⁴¹⁸ Mustafa Paşa'nın patrona iken hazırladığı

⁴¹⁷ Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmani*, C. 4, çev. Seyit Ali Kahraman, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996), 1196.

⁴¹⁸ Safvet, a.g.e., 12,13.

Mekteb-i Bahriye'nin ve donanma idaresinin düzenlenmesine yönelik bir layihası mevcuttur. 1848 senesinde Meclis-i Bahriye'ye sunulan bu layiha, donanma için eğitimli ve nitelikli zabıtlar yetiştirmek, Mekteb-i Bahriye'de eğitim için ihtiyaç duyulan eşya, kitap ve aletlerin hazır bulundurulması, Mekteb-i Bahriye'nin düzeni ve mektepteki eğitim yöntemleri gibi konularda bilgiler verilmektedir.⁴¹⁹ Mustafa Paşa'nın bu layihası çok beğenildiğinden tatbik edilmesi için çalışmalara başlanmıştır. Kırım Harbi esnasında savaşın ilk dönemlerinde Mustafa Paşa'nın emrine Batum'a nakliyat sağlamakla vazifeli bir filo verilmiş, bu filo *Muhbir-i Sürur* firkateyni, *Taif* vapuru, *Mecidiye* vapuru, *Sâik-i Şâdi* vapuru ve *Feyz-i Bâri* vapurundan mürekkep olmuştur.⁴²⁰ Şeyh Şamil kuvvetlerine ve Kafkasya ordusuna mühimmat naklini sağlamak adına Trabzon, Batum ve Sohumkale'ye uğrayan bu filo Mustafa Paşa komutasında önce Sinop'a gelip Taif vapurunu burada bırakmış akabinde de 23 Kasım'da İstanbul'a geri dönmüştür.⁴²¹

Mustafa Paşa 1854 senesinde Meclis-i Bahriye reisliği vazifesine atanmış ve uzun süre bu görevini sürdürmüştür. Ocak 1863'te geçici olarak kapudan paşalık makamına gelmiş fakat Mehmed Salih Paşa'nın İngiltere'den dönüşüyle birlikte 15 günlük kapudan paşalığı sona ermiştir.⁴²² Mehmed Salih Paşa, Meclis-i Bahriye Reisi Mustafa Paşa'yı hem Tuna filosunun ve Tuna'daki tersanelerin vaziyetini teftiş etmek için hem de İngiltere'de inşası süren zırhlı firkateynlerin inşasını yerinde kontrol etmek üzere vazifelendirmiştir. Mustafa Paşa 1866'da Bahriye Kumanda Meclisi Reisliği yapmış, 1867'de sürmekte olan Girit İsyanı esnasında ise Osmanlı Devleti'nin amiral gemisinin süvariliği vazifesini üstlenmiş ve 1871 senesinde vefat etmiştir.⁴²³ Mustafa Paşa da tıpkı Ahmed Vesim Paşa gibi Mehmed Salih Paşa'nın önderliğini yaptığı bahriye ıslahat programının icrasında önemli yardımcılarının biri olmuştur.

5.3. Mehmed Salih Paşa'nın Bir Diğer Yardımcısı ve Halefi Hacı Ahmed Vesim Paşa

Mehmed Salih Paşa'nın yardımcılarının bir diğeri de Hacı Ahmed Vesim Paşa (EK:19) olmuştur. Paşanın vefat ettiği gecenin sabahında, 21 Ocak 1865 tarihinde

⁴¹⁹ Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, 274.

⁴²⁰ Fevzi Kurtoğlu, *1853-1855 Türk-Rus Harbi ve Kırım Seferi*, 22-23.

⁴²¹ Saim Besbelli, *1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı*, (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1977), 42.

⁴²² İsmail Hakkı Danişmend, a.g.e., 234.

⁴²³ İdris Bostan, a.g.e., 235.

Meclis-i Bahriye Reisi Ahmed Vesim Paşa, müşirlik rütbesi verilerek kapudan-ı deryâ olarak tayin edilmiştir.⁴²⁴ Bu bakımdan, Ahmed Vesim Paşa'nın askerî kariyerine dair bazı bilgiler vermek yerinde olacaktır. Ahmed Vesim Paşa, 1240 senesinde, (1824-1825) Tersâne-i Âmire kereste mahzeni emini Mehmed Seyid Reşid Efendi'nin oğlu olarak dünyaya gelmiştir. Sıbyan mektebinde aldığı eğitimin ardından 1252 senesinde (1836) Mekteb-i Bahriye'ye girmiş, burada navigasyon, riyaziyyat, resim ve harita dersleri aldıktan sonra mülazımlık rütbesi ile mezun olmuştur. 1257 senesinde (1841) henüz 17 yaşındayken, dönemin Kapudan-ı Deryâsı Çengeloğlu Tahir Paşa'nın⁴²⁵ kumandasında, Girit ve Sisam adalarına giderek altı ay boyunca *Nizamiye* fırkateyninde saha tecrübesi kazanmıştır. Daha sonra Kapudan-ı Deryâ Halil Rif'at Paşa döneminde *Peyk-i Meserret* isimli kalyonda bulunup bir sene boyunca Beyrut ve Marmaris sularında vazife yapmıştır. 1263 senesinde (1847) yüzbaşılık rütbesine yükselmiştir. Yüzbaşı iken *Şeref-nümâ* isimli brikle Karadeniz'de dört yıl boyunca eşkıyalığa karşı mücadele etmiştir. Bu vazifesini tamamladıktan sonra *Sürağ-ı Bahri* isimli brikle İngiltere'ye gidip 16 ay kadar burada vazifede bulunmuştur.⁴²⁶ Mehmed Salih Paşa ile Ahmed Vesim Paşa'nın kaderlerinin kesiştiği ilk noktalardan biri bu vazife olmuştur. Zira Mehmed Salih Paşa da o esnada binbaşı rütbesiyle, seyahate katılan diğer Osmanlı gemisi olan *Mir'at-ı Zafer* fırkateyninin süvarisi konumunda bulunmaktaydı.⁴²⁷

Ahmed Vesim Paşa, 1268 senesinde (1852) sol kolağalığına denk olan birinci yüzbaşılık rütbesini almış ve 1269 senesinde (1853) mülazım kaptanlık rütbesiyle *Peyk-i Ticaret* vapuruna süvari olarak tayin edilmiştir. Kırım Harbi süresince Karadeniz'in Batum, Sohum ve Sivastopol limanlarında hizmet vermiştir. Sivastopol Muharebesi esnasında müttefik donanmalara kılavuzluk yapmıştır. Ayrıca emrindeki gemiyle Kaman limanını zapt etmiştir. Bahsi geçen muharebedeki başarıları sebebiyle İngiltere ve Fransa amirallerinden takdirname almıştır. 1271 senesinde (1855), sağ kolağalık rütbesiyle *Cay-ı Ferah* brikine süvari tayin edilmiştir. 1272 senesinde (1856)

⁴²⁴ BOA., HAT, 1648/46, 23 Ş 1281 (21/01/1865).

⁴²⁵ Cezayir'den İstanbul'a gelerek Tersâne-i Âmire'ye girmiştir. 1827 Navarin Baskını esnasında kumanda becerisiyle ve kapudan-ı deryâ olduğu dönemde de donanmanın yeniden inşasında gösterdiği başarıyla kendisini ispat etmiştir. Birisi Sultan II. Mahmud devrinde, 1832-1836 tarihleri arasında dört sene ve birisi de Sultan Abdülmecid devrinde, 1841-1843 tarihleri arasında iki sene olmak üzere toplamda altı sene Kapudan-ı Deryâ olarak hizmet vermiştir.; Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. 5, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996), 1616.

⁴²⁶ BOA., DH. SAİD.d, 3/251, 19 B 1300 (26/05/1883).

⁴²⁷ Büşra Arabacı, a.g.t., 192.

Kırım imtiyaz nişanı ve beşinci rütbe Mecidiye nişanına layık görülmüştür. 1273 senesi Muharrem ayında (1856) binbaşılık rütbesiyle veliaht Abdülaziz'in hizmetine verilmiş olan *Peyk-i Şevket* vapuru süvariliğine tayin edilmiştir. 1275 senesinde (1859) kaymakam (yarbay) olmuştur. 1276 senesinde ise (1859) Rus donanmasından Amiral Podokof ile birlikte Karadeniz limanlarının haritasını çıkarmak üzere miralaylık rütbesiyle *Edirne* korveti süvariliğine tayin edilmiştir. 1281 senesi Safer ayında (1864) Meclis-i Bahriye riyasetine atanmıştır. Akabinde, Kapudan-ı Deryâ Mehmed Salih Paşa'nın vefatı üzerine 1281 senesi Şaban ayında (1865) kapudan paşalık makamına getirilmiştir. Bu vazifesi esnasında, bahriyeye ayrılan bütçenin arttırılmasına yönelik talebi Sadrazam Fuad Paşa tarafından reddedilince aynı yıl görevinden ayrılmıştır. 1867 senesinde Bahriye Kumanda Meclisi'nin reisliğine tayin edilmiş ve donanmanın Girit'teki abluka harekâtı için başkumandan olarak seçilmiştir. Bu vazifesinin ardından uzun süre boşa kalan Hacı Ahmed Vesim Paşa, 93 Harbi esnasında ilk önce Tuna İdare-i Nehriye kumandanlığına, harbin ilerleyen safhalarında ise Karadeniz Boğaz Muhafızlığı'na tayin edilmiştir. Akabinde 1878'de Bahriye Nâzırı olmuştur. Bu vazifesinden azledildikten sonra ömrünün kalanında herhangi bir vazifeye atanmamıştır. Hacı Ahmed Vesim Paşa 1910'da vefat etmiştir.⁴²⁸ Mehmed Salih Paşa'nın halefi olan Hacı Ahmed Vesim Paşa, zırhlı gemilerin merkeze alınmış olduğu donanma programını uygulamayı sürdürmüştür. Hatta bu programı bir adım öteye taşımak üzere bahriye hissesine daha fazla ödenek ayrılmasına ihtiyaç duyduğunda Fuad Paşa'dan olumsuz yanıt almış ve vazifesi sona ermiştir. Kendisi tıpkı Mehmed Salih Paşa gibi zırhlı gemiler konusunda Sultan Abdülaziz'in fikirlerini doğrudan etkileyen şahıslardan birisi olmuştur. Hem Hacı Ahmed Vesim Paşa hem de İngiliz Mustafa Paşa Girit İsyanı esnasında harekâta katılan filoda kumandan olarak görev yapmışlardır.

5.4. Mehmed Salih Paşa'nın Ardında Bıraktığı Donanmanın İlk İmtihanı: Girit İsyanı

Mehmed Salih Paşa'nın kapudan-ı deryâlığı süresince Osmanlı donanması herhangi bir sıcak çatışma içerisine girmemiştir. Fakat onun vefatından bir yıl sonra çıkan Girit İsyanı (1866-1869) esnasında donanma aktif bir rol almıştır. Bununla birlikte

⁴²⁸ BOA., DH. SAİD.d, 3/251, 19 B 1300 (26/05/1883).; Mehmed Zeki Pakalın, *Sicill-i Osmanî Zeyli*, C.7, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2008), 92,93.; İdris Bostan, a.g.e., 235,236.; Zihniye Özçetin, "Osmanlı İmparatorluğunda Son Asır Bahriye Nazırları 1840-1921", (Bitirme Tezi, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, 1949), 11.

donanmada ilk kez zırhlı gemiler bir harekâta yer almışlardır. 1866 senesinde Girit harekâtına iştirak eden ilk gemiler iki filoya ayrılmıştı. Rumeli filosunda, *Şadiye*, *Fethiye* kalyonları, *Ertuğrul* fırkateyni, *Muhbir-i Sürur*, *Talia* ve *Eser-i Cedid* vapurları bulunmuştur. Anadolu filosunda ise *Peyk-i Zafer* kalyonu, *İskenderiye*, *Merih* korvetleri, *Akka* ve *Varna* gambotları bulunmuştur. Ayrıca geçmişte Mehmed Salih Paşa'nın siparişlerini vermiş olduğu ve yeni teslim edilmiş olan dört adet zırhlı fırkateyn de harekâta kullanılmak üzere hazır vaziyette bulundurulmuş ve ilerleyen süreçte filoya katılmışlardır.⁴²⁹ Osmanlı Devleti, Yunanistan'dan isyancılar ile silah ve mühimmatın gelmesini önlemek maksadıyla adaya askerî birlik göndermiş ve denizden de abluka uygulamıştır. Gönderilen filoda görev alan zırhlı gemiler böylece ilk defa sahada boy göstermişlerdir. Hepsi de buharlı olan gemiler asker, silah ve mühimmat naklinde ve ada etrafında abluka uygulanmasında vazife yapmışlardır.⁴³⁰

Girit İsyanı esnasında filo kumandanı olarak ilk etapta İngiliz Mustafa Paşa belirlenmiş olsa da Yunan sancaklı gemilerin adadaki isyancılara mühimmat desteği sağlayışını önleyemediğinden 20 Ağustos 1867'de yerine İbrahim Paşa ve Ahmed Vesim Paşa getirilmiştir.⁴³¹ Ahmed Vesim Paşa, zırhlı *Osmaniye* fırkateyni ile harekât bölgesine gelmiştir.⁴³² Mehmed Salih Paşa'nın buhar makinesiyle teçhiz ettirdiği ahşap harp gemileri, yurtdışından siparişini vermiş olduğu silahlı vapurlar ve zırhlı gemiler Girit harekâtında yer almışlardır. Harekât sürecinde ağırlıklı olarak kalyon ve fırkateyn türünden gemilerden müteşekkil olan Osmanlı filosu, dar sularda zor manevra yaptıkları için Yunan abluka kırcılarını yakalamakta zorlanmışlardır.⁴³³ İlerleyen süreçte, Osmanlı donanmasında hizmete alınan Hobart sayesinde abluka kırcı gemiler ele geçirilerek Girit'teki ihtilalcilerin dışarıdan destek almasının önüne geçilmiştir.⁴³⁴

Girit İsyanı'nın başladığı 1866 senesinde deniz harp tarihi açısından önemli bir olay yaşanmıştır. Önceleri Kırım Harbi esnasında ilk kez zırhlı deniz harp platformları

⁴²⁹ Ali Haydar Emir Alpagut, "Girit İhtilali", *Deniz Mecmuası*, Ek-S. 321, Deniz Matbaası, İstanbul (1931), 4,5.

⁴³⁰ Mehmet Korkmaz, *Çaka Bey'den Cumhuriyet'e Türk Denizcilik Tarihi*, 142.

⁴³¹ Dilara Dal, a.g.t., 87.

⁴³² Ali Fuat Türkgeldi, *Mesâil-i Mühimme-i Siyâsiyye*, C. 3, yay. haz. Bekir Sıtkı Baykal, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1987), 164.

⁴³³ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Sertaç Canpolat, Ahmet Maden, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018), 361.

⁴³⁴ Augustus Charles Hobart-Hampden, *Hobart Paşa'nın Anıları*, çev. Derin Türkömer, haz. Kansu Şarman, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015), 138.

muharebe sahasında yer almış, Amerikan İç Savaşı esnasında vuku bulan Hampton Roads Muharebesi'nde ise iki zırhlı gemi ilk defa çarpışmıştır. 1866 senesinde gerçekleşen Lissa Deniz Muharebesi'nde ise zırhlı gemilerden oluşan filolar iki tarafın da deniz kuvvetinin esas unsurları olarak sahada yer almış ve zırhlı gemilerden oluşan filolar arasındaki ilk çarpışma burada gerçekleşmiştir. Esasında bir kara devleti olarak kabul edilen Avusturya İmparatorluğu ile bir deniz devleti olan İtalya arasındaki muharebede *Ferdinand Max* zırhlısının *Re D'Italia* zırhlısını gövdesinin tam ortasından mahmuzlayarak batırması en önemli an olmuştur. Avusturya filosu kumandanı Amiral Tegetthof kendisinden sayıca üstün fakat filosunu nizama sokamamış olan rakibi Amiral Persano'yu büyük bir hezimete uğratmıştır.⁴³⁵ Esasında kaderi tayin eden nokta kumandanlar arasındaki fark olmuştur. Bu muharebeden sonra artık zırhlı gemilerin donanmalarının esas kuvvet merkezi olacağı ve ahşap muharebe gemilerinin ise artık ikincil derece öneme sahip olduğu görülmüştür.

5.5. Ateş Mehmed Salih Paşanın Vefatı

Kapudan-ı Deryâ Ateş Mehmed Salih Paşa, mezarındaki kitabede ve vefatından sonra yerine kapudan-ı deryâ ataması yapılan belgede yazılan tarihe göre 23 Şaban 1281'de (21 Ocak 1865) vefat etmiştir.⁴³⁶ Vefatının ertesi günü yayınlanan Tercüman-ı Ahvâl gazetesinin 595. sayısında vefatına dair önemli detaylar aktarılmıştır. Bu gazete yazısına göre, Mehmed Salih Paşa görevi başındayken mide zafiyeti ve bağırsak ufuneti (çürüme) hastalıklarına yakalanmıştır. Paşa, görevini aksatmamak adına hasta hâliyle bir müddet daha vazifesini sürdürmüş ve sonunda bitap kalarak yatağa düşmüştür. Bir hafta kadar da hasta vaziyette yatakta kaldıktan sonra, tedavi tesir göstermediğinden 21 Ocak gecesinde vefat etmiştir.⁴³⁷ Vefat ettiğinde 44 yaşını tamamlamış ve 45 yaşına girmişti. Paşanın, kapudane-i hümayun olarak Londra'da bulunduğu bir dönemde Londra Sefâreti vasıtasıyla Hariciye Nezâreti'ne gönderdiği yazıda üç kutu tütün talebinde bulunması, kendisinin tütün ürünleri kullanıyor olma ihtimalini düşündürmektedir.⁴³⁸ Zira bu tütünlerin talep edilme amacı belgede özellikle belirtilmemiştir. Şayet paşa tütün kullanıyorsa bunun sağlığı üzerindeki olumsuz

⁴³⁵ Geoffrey Regan, Büyük Denizcilik Gafları, Tarihin En Kötü Deniz Muharebe Kararları, çev. Erkan Bebek, (İstanbul: Doruk Yayınları, 2016), 296.; H. W. Wilson, a.g.e., 91.

⁴³⁶ BOA., HAT, 1648/46, 23 Ş 1281 (21/01/1865).

⁴³⁷ Tercüman-ı Ahvâl, S. 595, 24 Şâban 1281, (22 Ocak 1865): 1.

⁴³⁸ BOA., HR.SFR.3, 62/25, 06/02/1862.

etkisinin de hastalığını ilerleten etkenlerden biri olabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

Mehmed Salih Paşa'nın naaşı, Cibali'de bulunan konağından çıkarılarak deniz yoluyla Eyüp'e götürülmüş ve cenaze namazı kılınmıştır. Akabinde deniz yoluyla alayla birlikte Azapkapısı'na kadar gidilerek paşanın naaşı burada karaya çıkartılmış ve Tophane'de bulunan Kılıç Ali Paşa Camii'ne getirilmiştir. Mehmed Salih Paşa burada, büyük Türk denizcilerinden birisi olan Kılıç Ali Paşa'nın türbesinin yanına defnedilmiştir. Paşanın cenaze merasimine, devlet adamları, bahriye ümerası ve neferatı başta olmak üzere çok sayıda insan katılım sağlamıştır. Cenaze merasimi esnasında tüccar gemileri ve beylik gemileri sancaklarını yarıya indirerek yas ve matemlerini göstermişlerdir. Mehmed Salih Paşa'nın hastalanmadan birkaç gün önce Kılıç Ali Paşa türbesinin yanından geçerken, “*Şuradan bana bir parçacık yer verir misiniz?*” şeklinde bir ifade kullandığı ve bu ifadesine binaen vefatından sonra oraya defnedildiği nakledilmektedir.⁴³⁹ Mehmed Salih Paşa'nın vefat haberine dönemin diğer gazetelerinde de yer verilmiştir.⁴⁴⁰

İstanbul'daki dikkat çeken denizci mezarlarından biri olan Mehmed Salih Paşa'nın mezarı kapalı taş sanduka şeklinde ve iki şahidelidir. Lahit kademeli iki kaide üzerinde oturmaktadır. Alttaki kaide oldukça geniş ve yüksek, ikincisi ise daha küçüktür. Sanduka 197x165 cm. boyutlarında ve 120 cm. yüksekliğindedir. Lahit ve şahidelere bütün olarak bakıldığında kırık direkli bir gemi izlenimi vermektedir. Bir düğümlü ve oldukça kalın urgan tasviri bulunmaktadır. Şahideler gemi direği şeklinde olup, tepeleri kırık bırakılmıştır. Ayak taşının gövdesine iki manşon sarılıdır. Baş taşında halatlarla bağlanarak toplanmış yelken bezleri üzerinde kitabe bulunmaktadır.⁴⁴¹ Mehmed Salih Paşa'nın mezar taşı krokisinin, paşanın ölümüne çok üzülen dönemin padişahı Sultan Abdülaziz tarafından bizzat çizildiği rivayet edilmiştir.⁴⁴² Paşanın ebedî istirahatgâhı esasında hayatının ve kariyerinin harika bir şekilde yansıtıldığı bir sanat eseridir. Mezar, kırık direkli bir gemiyi andırmaktadır.

⁴³⁹ *Tercüman-ı Ahvâl*, S. 595, 24 Şâban 1281, (22 Ocak 1865): 1.

⁴⁴⁰ *Takvim-i Vekayi*, S. 784, 29 Şaban 1281 (27 Ocak 1865): 1, *Tasvir-i Efkâr*, S. 267, 25 Şaban 1281 (23 Ocak 1865): 1, *Ceride-i Askeriye*, S. 54, 29 Şaban 1281, (27 Ocak 1865): 1.

⁴⁴¹ Tülin Çoruhlu, Yaşar Çoruhlu, “İstanbul'da Bulunan Gemici/Denizci Mezar taşlarına Dair Bir Değerlendirme”, *Tarihi, Kültürü ve Sanatıyla IV. Eyüpsultan Sempozyumu: Tebliğler, 5-7 Mayıs 2000*, (İstanbul: Eyüp Belediyesi, 2000), 86.

⁴⁴² Haluk Şehsuvaroğlu, “19. Asırda Kaptan Paşalarımız (8)”, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1965), 105.

5.6. Kişisel Özellikleri

Mehmed Salih Paşa, Sicill-i Osmanî’de, yiğit, sert mizaçlı, tedbirli ve tersanede hizmete kadir bir zat olarak tarif edilmiştir.⁴⁴³ Ahmed Lûtfî Efendi, eserinde paşanın sadakat ve hamiyetine dair bizzat tanık olduğu bir olayı nakletmiştir. Bu nakle göre, Mısır Valisi tarafından İstanbul’da yüksek makamlarda bulunan devlet adamlarına yüklü miktarlarda para ve hediyeler gönderildiği bir dönemde, Mehmed Salih Paşa kendisine gönderilen yüklü miktardaki parayı kabul etmemiştir. Sultan Abdülaziz paşayı huzuruna çağırıp bu hediye reddetme sebebini sorduğunda ise paşanın “*İnsan ihsana köle olmak tabî’idir; benim efendimizden başkasına köle olmaklığım mümkün değildir. Bu bâbda mâzurum.*” şeklinde cevap verdiği Ahmed Lûtfî Efendi tarafından ifade edilmiştir.⁴⁴⁴ Paşanın yolsuzlukla mücadele noktasında titiz davrandığına dair bir hadise de mevcuttur. İzmit mutasarrıfı Hasan Paşa’nın yolsuzluklarıyla ilgili çoğalan şikâyetler üzerine dönemin kapudan-ı deryâsı Mehmed Salih Paşa tarafından bir memur bölgede inceleme yapmakla vazifelendirilmiştir. Bu memur İzmit Tersanesi’nde inşası sürmekte olan fırkateyni teftiş edecekmiş gibi gönderilerek esasında Hasan Paşa’yı denetlemek üzere yola çıkmıştır. Mehmed Salih Paşa, İstanbul’da bulunan İzmit Tersanesi memuru Pîr Paşa ile mimar Ahmed Bey’e Hasan Paşa ile ilgili iddiaları sorduğunda, durumun vahametini net bir şekilde görmüştür. Teftiş neticesinde de Hasan Paşa’nın suçları sabit görülünce görevinden azledilerek mahkemeye çıkarılmıştır.⁴⁴⁵ Mehmed Salih Paşa, bu örnekten de anlaşılacağı üzere yolsuzlukların üzerine gitme noktasında bir çekince göstermemiştir. Mühendis Faik’in naklettiği bir başka hadisede de Mehmed Salih Paşa’nın ilme gösterdiği hürmet gözlemlenebilmektedir. Bu hadisede, Şam meselesi esnasında tutuklanıp Tersâne-i Âmire zindanına koyulan imam Abdurrahman Efendi, Mehmed Salih Paşa tarafından ilmî derinliğine hürmeten serbest bırakılmış ve bahriyede imam olarak vazifeye alınmıştır.⁴⁴⁶ Mehmed Salih Paşa ile aynı dönemde Osmanlı Devleti’ne hizmet etmiş olan Ahmed Sırrı Paşa’nın hatıratında, Mehmed Salih Paşa’nın nüktedanlığını

⁴⁴³ Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. 5, çev. Seyit Ali Kahraman, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996), 1470.

⁴⁴⁴ Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 131.

⁴⁴⁵ Kemalettin Kuzucu, “19. Yüzyıl Ortalarında Kocaeli Sancağı ve Bir Tanzimat Bürokratının Yolsuzluğu”, *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, C. 1, (Kocaeli 2016), 661.

⁴⁴⁶ Mehmet Korkmaz, “İstanbul’dan Basra’ya Gönderilen İlk Osmanlı Harp Gemileri: Bursa ve İzmir Korvetlerinin Seyir Günlüğü (24 Eylül 1865-3 Aralık 1866)”, *Tarih Dergisi*, S. 69, İstanbul (2019): 98.

gösteren bir anekdot bulunmaktadır. Buradaki aktarıma göre, Sultan Abdülaziz'in cülusunun akabinde donanma atış talimi için Hayırsız Ada'ya gitmiş ve Ahmed Sırrı, Kapudane-i Hümayun Mehmed Salih ve Arap Mehmed Paşalar da bahriyelilerin başında bulunmuştur. Bu esnada adanın kayalıklarında yakalanmış olan bir fahişe, Ahmed Sırrı Paşa'nın emriyle Büyükkada zabıtasına gönderilmiştir. Ahmed Sırrı Paşa bu hadiseyi Mehmed Salih Paşa'ya anlattığında, kendisi cevaben “*Niçün irsâl eyledin, raks ettirir idik.*” şeklinde bir ifade kullanarak latife etmiştir.⁴⁴⁷ Paşanın vefatının ertesi günü yayınlanan Tercüman-ı Ahvâl gazetesinin 595. sayısında, paşanın yalnızca devlete hizmetleriyle değil aynı zamanda yüksek insani yönüyle de tanınan bir zat olduğundan bahsedilmiştir. Özellikle merhameti ve cömertliği dile getirilmiştir. Ayrıca paşanın seveni çok olduğundan cenazesine çok yoğun katılım gerçekleştiği de belirtilmiştir. Vefatından dolayı duyulan üzüntü dönemin gazetelerinde ve ilerleyen dönemlerde kendisine dair kaleme alınan yazılarda görülebilmektedir. 45 yaşında vefat etmiş olmasından dolayı ölümünün vakitsiz olduğu düşünülmüştür. Şayet paşa vefat etmese Osmanlı Devleti'ne daha nice büyük hizmetler edeceği kanısı mevcut olmuştur. Hatta Mekteb-i Bahriye'nin daha nice Ateş Mehmed Salih Paşalar yetiştirmesi temenni edilmiştir.⁴⁴⁸

5.7. Sahip Olduğu Nitelikler

Donanımlı bir denizci olan Mehmed Salih Paşa, ilk bölümde de zikredildiği üzere henüz Mekteb-i Bahriye'de bir talebe iken üstün nitelikleri ve başarısı sayesinde “Ateş” lakabını edinmiştir. Kendisinin gemi inşa tekniği hususunda yüksek bilgi sahibi olduğu belgelerdeki ifadelerden ve tayin edildiği vazifelerden anlaşılmaktadır. Özellikle Selanik kereste memuriyetine tayin edildiğini bildiren belgede, kendisinin gemi inşa tekniği hususundaki yetkinliğine özel bir parantez açılmıştır. Denizcilik mesleğinde sadece gemi inşası hususunda değil, deniz harp sanatı ve kumanda da son derece mahir olduğunu Sivastopol'deki muharebe esnasında ispat etmiştir. Mesleğindeki donanımını yabancı dil bilgisiyle de pekiştiren Mehmed Salih Paşa, ileri derecede İngilizce konuşabilmekteydi.⁴⁴⁹ Kendisinin Mekteb-i Bahriye'de eğitim

⁴⁴⁷ Onur Çonoğlu, “Mühendishane-i Berri-i Hümayun Nazırı Ahmed Sırrı Paşa'nın “Hatıratı”, Hayatı ve Faaliyetleri (1826/1827-1895)”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2022), 88,89.

⁴⁴⁸ Tercüman-ı Ahvâl, S. 595, 24 Şaban 1281, 22 Ocak 1865, s. 1, *Cerîde-i Bahriye*, “Ateş Mehmed Paşa”, S. 399, 23 Zilkâde 1326, 17 Aralık 1908, s.1, *Donanma Mecmuası*, 13 Mayıs 1911, S.15, s. 1382,1383.

⁴⁴⁹ Ahmed Lûtfi Efendi, a.g.e., 131.

aldığı yıllarda zorunlu yabancı dilin Fransızca olmasına rağmen İngilizceye hâkim olması, bu dili kendi çabalarıyla öğrendiğini göstermektedir. Paşanın iki defa İngiltere ve bir defa Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere toplamda üç uzun yurtdışı tecrübesi bulunmaktadır. Bu yurtdışı vazifeleri esnasında İngilizce bilgisini daha da fazla ilerletme fırsatı bulmuştur. Mektepte Fransızca dersi aldığından doğal olarak Fransız diline de aşina olmuştur.

Mehmed Salih Paşa ıslahatçı yönüyle ön plana çıkan bir denizci olmuştur. Yurtdışı vazifeleri esnasında donanmalarda ve tersanelerde gözlemlediği yenilikleri kapudan-ı deryâ olduktan sonra Osmanlı bahriyesinde de tatbik etmeye çalışmıştır. Yalnızca donanmanın teknolojik modernizasyonu için gayret göstermekle kalmamış bahriyede eğitimi, kurumları ve idareyi ıslah etmek için de uğraşmıştır. Bu hamleleriyle yenilikçi bir devlet adamı olduğunu da açıkça göstermiştir. Ahmed Lûtfî Efendi eserinde Mehmed Salih Paşa'yı devrinin ikinci Barbaros Hayreddin Paşası olarak tanımlayarak onu taltif etmiş ve Osmanlı bahriyesi için ne kadar kıymetli bir denizci olduğunu ortaya koymuştur.⁴⁵⁰ Bu ifadeleri paşanın vefatından sonra kullanmış olması da herhangi bir çıkar beklentisi olmadan samimi duyguların aktarıldığını göstermektedir. Ayrıca Mustafa Kemal Atatürk'ün Manastır Askerî İdadisi'ndeki tarih öğretmeni olan Mehmet Tevfik Bilge'nin "Cihan Tarihinde Türkler ve Meziyetleri" isimli eserinde, Mehmed Salih Paşa'nın ismi, Baltaoğlu Süleyman, Barbaros Hayreddin, Piyale, Kılıç Ali, Çengeloğlu Tahir Paşalar ve Burak, Kemal, Turgut, Piri ve Seyyid Ali Reisler ile birlikte Türk tarihinin en önemli denizcileri arasında zikredilmiştir.⁴⁵¹ Türk denizcilik tarihinin maruf simaları arasında Mehmed Salih Paşa'ya da yer verilmesi, kendisinin ne kadar önemli bir denizci olduğunun ispatı niteliğindedir.

Mehmed Salih Paşa'nın, Deniz Müzesi'nde miralaylık setresiyle birlikte kendi el yazısıyla "Risale-i Âlet" isimli küçük bir eseri olduğu Haluk Şehsuvaroğlu ve Cemaleddin Bildik tarafından belirtilmiştir.⁴⁵² Fakat yaptığımız araştırmada, Deniz Müzesi envanteri ve kataloğunda böyle bir eserin varlığına rastlanamamıştır. Bu bakımdan çalışmamızda bahsi geçen eserin detaylarına yer verilememiştir. Mehmed Salih Paşa, Kırım Harbi'ndeki başarılarının ardından İngiltere, Fransa ve Sardunya

⁴⁵⁰ Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 129.

⁴⁵¹ Emre Gör, "Atatürk'ün Tarih Öğretmeni Mehmet Tevfik Bilge'nin "Cihan Tarihinde Türkler ve Meziyetleri" Adlı Eseri", *Çankırı Karatekin Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 6, S. 1, (2018): 22.

⁴⁵² *Akşam Gazetesi*, S. 10647, 5 Haziran 1948, 5.; *Akşam Gazetesi*, S. 10761, 28 Eylül 1948, 5.

Devletleri'nden nişan almıştır.⁴⁵³ 1860 senesinde ise Avusturya Devleti tarafından Fransuva Jozef (Franz Joseph) nişanının komandörlük rütbesine layık görülmüştür.⁴⁵⁴ Ayrıca Osmanlı Devleti'nden, dördüncü ve üçüncü rütbelerden Mecidiye nişanı ve birinci rütbeden Murassa Osmanî Nişanı almıştır.⁴⁵⁵ Bunun yanı sıra ilk bölümde zikredildiği üzere İngiltere Prensi Alfred tarafından kendisine bir tabanca hediye edilmiştir.⁴⁵⁶

5.8. Aile Fertleri

Mehmed Salih Paşa, ardında eşiyle birlikte dört erkek çocuk bırakmıştır. Paşanın mal varlığı ve çocuklarına kalan mirası tespit etmek üzere, Kısmet-i Askeriye mahkemesinin 1784, 1785, 1790 ve 1791 numaralı kassam defterleri tarafımızca incelenmiş fakat terekesi tespit edilememiştir. 25 Ocak 1865 tarihli bir belgeden anlaşıldığı üzere vefat etmiş olan Mehmed Salih Paşa'nın eşi Ayşe Hanım'a, oğulları Ali, Arif, Galib ve Aziz beylere, Meclis-i Bahriye Reisi Rasim Paşa'nın mirlivalık maaşından ayrılacak 5000 kuruşun eşit dağıtılmak suretiyle aylık olarak verilmesi uygun görülmüştür.⁴⁵⁷ Rasim Paşa'nın vefatından sonra Mehmed Salih Paşa'nın yanı başına gömülmesi ve az önce belirtildiği mirlivalık maaşından aileye aylık bağlanması, Rasim Paşa'nın Mehmed Salih Paşa ile yakın olduğunu göstermektedir.

5.8.1. Eşi Ayşe Hanım

Mehmed Salih Paşa'nın eşi Ayşe Hanım saygın Çerkes ailelerinden birinden gelmektedir. Kendisi Çerkes Hasan Bey'in halasıdır. Dolayısıyla Mehmed Salih Paşa da Çerkes Hasan'ın eniştesi olmaktadır. Hatta Çerkes Hasan Bey idam edilmeden önce eniştesi Mehmed Salih Paşa'nın Cibali'deki konağında halası Ayşe Hanım'ın yanında ikamet etmekteydi.⁴⁵⁸ Çerkes Hasan, eniştesi Mehmed Salih Paşa'nın kapudan paşalık makamında olduğu 1864 senesinde Çerkesistan'dan gelerek Mekteb-i Bahriye'ye kaydolmuş, fakat bir sene sonra harbiyeye geçmiştir.⁴⁵⁹ Bahsi geçen Çerkes Hasan, Sultan Abdülaziz'in şaibeli ölümünün ardından Midhat Paşa'nın konağını basarak içeride toplantı halinde bulunan vükelâya saldırmasıyla ve Serasker Hüseyin Avni Paşa

⁴⁵³ Ahmed Lûtfî Efendi, a.g.e., 131.; BOA., HR.TO, 160/72, 27/09/1860.

⁴⁵⁴ BOA., HR.TO, 160/72, 27/09/1860.

⁴⁵⁵ BOA., İ. DH, 396/26213, 13 Ca 1274 (30/12/1857), BOA., A.} MKT.MHM. 257/58, 21 N 1279, (12/03 /1863).

⁴⁵⁶ BOA., İ. HR, 171/9295, lef 1, 12 Ra 1276 (09/10/1859).

⁴⁵⁷ BOA., A.} MKT.MHM, 323/80, 27 Ş 1281 (25/01/1865).

⁴⁵⁸ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Çerkes Hasan Vak'ası", *Belleten*, C. 9, S. 33, (1945): 91.

⁴⁵⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, a.g.m., 112.

ve Hariciye Nâzırı Raşid Paşa'yı öldürmesiyle nam salmıştır. Ayşe Hanım'a dair bir arşiv vesikasında kendisinin 1876 senesinde Yanya Valisi İsmail Paşa'ya eski berat tahrirat müdürü Ramiz Efendi'nin vazifesine iade edilmesi ve Rasim Efendi'nin de bir memuriyette istihdam edilmesi hususlarında rica mektubu yazdığı görülmektedir. Mektubun imza ve mühür kısmında “Merhum Ateş Mehmed Paşa Halilesi⁴⁶⁰ Ayşe” yazmaktadır. Mührün veriliş tarihi 1277 (1861) olarak gözükmektedir. Bu durumda Ayşe Hanım'ın bu mührü Mehmed Salih Paşa'nın sağlığında aldığı anlaşılmaktadır.⁴⁶¹ Ayşe Hanım'ın ölüm tarihi tespit edilememiştir.

5.8.2. Oğlu Miralay Hacı Ali Rıza Bey

Hacı Ali Rıza Bey'in doğum tarihi tespit edilememiştir. Fakat Çerkes Hasan olayının ardından aile üyelerinin sorguları esnasında yazılan istintaknamede, kendisinin Ateş Mehmed Salih Paşa'nın en büyük oğlu olduğu bilgisi vardır.⁴⁶² Bu durumda Arif Hikmet Paşa'nın dünyaya gelmiş olduğu 1271 (1854-1855) senesinden önce doğmuş olmalıdır. Ali Rıza Bey'e dair bilgiler kısıtlı olduğundan arşiv belgeleri üzerinden bazı görevleri hakkında bilgilere ulaşılabilmektedir. 31 Ocak 1886 tarihinde Ateş Mehmed Paşazade Ali Rıza Bey Bulgaristan Komiserliği'nde Türkçe kitabeti vazifesine tayin edilmiştir.⁴⁶³ İlerleyen senelerde mülkiyeden bahriyeye geçerek İdare-i Mahsusa Meclisi'nin reis vekili olarak vazife yapmıştır. 16 Şubat 1893 tarihli bir belgede Bosna İstinaf Mahkemesi tarafından Miralay Hacı Ali Rıza Bey'e teslim edilmek üzere bazı evrakın gönderildiği belirtilmiştir.⁴⁶⁴ Fakat 18 Mart 1893'te Şûrâ-yı Bahriye tarafından Miralay Hacı Ali Rıza Bey'in bundan iki sene önce (1891) vefat ettiği ifade edilmiştir.⁴⁶⁵ Şûrâ-yı Bahriye'nin, mahkemeye verdiği cevap sayesinde Ali Rıza Bey'in vefat tarihi tespit edilebilmiştir. Ali Rıza Bey ilk olarak bir mülkiye vazifesinde bulunmuş olsa da sonrasında İdare-i Mahsusa Meclisi'nin reis vekilliğini yapmış ve miralay rütbesi almıştır. Dolayısıyla kariyerini bahriyede sürdürmüştür. Ayrıca vefat ettiğini bildiren belgede “hacı” lakabıyla anılmasından, hac vazifesini yerine getirdiği de anlaşılmaktadır.

⁴⁶⁰ Nikâhlı eş.

⁴⁶¹ BOA., TS.MA.e, 438/70, M 1293, (Ocak 1876).

⁴⁶² Alperen Demir, “Çerkes Hasan Vakası”, (Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018), 68.; BOA., Y. EE, 20/22, 24 Ca 1293, (17/06/1876).

⁴⁶³ BOA., İ. MTZ. (04), 28/1805, 25 R 1303 (31/01/1886).

⁴⁶⁴ BOA., HR. UHM, 10/22, lef 1, 29 B 1310 (16/02/1893).

⁴⁶⁵ BOA., HR. UHM, 10/22, lef 3, 29 B 1310 (16/02/1893).

5.8.3. Oğlu Bahriye Nâzırı Arif Hikmet Paşa

Paşanın oğulları arasında ismi en çok ön plana çıkan Arif Hikmet Paşa 1271 senesinde (1854-1855) İstanbul'da dünyaya gelmiştir.⁴⁶⁶ Yani Mehmed Salih Paşa 1865 senesinde vefat ettiğinde oğlu Arif Hikmet henüz 10 yaşındayken babasız kalmıştır.⁴⁶⁷ Arif Hikmet babasının izinden giderek tıpkı onun gibi kariyerinin tamamını bahriyede geçirmiştir. 30 Kasım 1875 tarihinde Mekteb-i Bahriye'den mühendis olarak mezun olmuş ve zırhlı *Mesudiye* firkateyninin altıncı bölüğünde hizmete başlamıştır.⁴⁶⁸

1876 senesinde *Muhbir-i Sürur* isimli vapur ile taşrada bulunan Arif Hikmet Efendi 24 Ekim 1876'da mülazım-ı evvel, 93 Harbi'nin ardından 29 Mayıs 1878'de yüzbaşı ve 26 Haziran 1878'de kolağası olmuştur. Kolağası olduğu gün Sultan II. Abdülhamid'in yaverliğine de seçilmiştir. 1878'de henüz 23 yaşında olan Arif Hikmet Bey'in padişah yaveri olarak atanması, babası Mehmed Salih Paşa'nın devlete verdiği hizmetlere karşı duyulan vefa borcunun bir tezahürü olarak da yorumlanabilir. Arif Hikmet Bey 7 Ağustos 1878'de binbaşı rütbesine yükselmiştir. Bu rütbesiyle bahriyede yaklaşık altı yıl hizmet ettikten sonra 9 Temmuz 1884 tarihinde kaymakamlık rütbesine layık görülmüştür. 27 Nisan 1888'de ise miralay olmuştur. Arif Hikmet Bey 1 Ekim 1892'de miraliva rütbesi tevcihiyle "paşa" unvanı almıştır. 4 Mayıs 1895'te feriklik rütbesine getirilmiştir. Bu dönemde Almanya İmparatorluğu'nun Kiel kanalı açılışına Osmanlı Devleti'ni temsil etmek üzere katılmıştır.⁴⁶⁹

Cebelitarık'ta bulunan Osmanlı konsolosunun 4 Haziran 1895 tarihinde Londra Sefiri Rüstem Paşa'ya yazdığı mektupta, Arif Hikmet Paşa kumandasındaki *Fuad* vapurunun bir önceki gün limana ulaştığı bildirilmiştir. Ayrıca Arif Hikmet Paşa'nın Cebelitarık valisini ziyaret ettiği, *Fuad* vapurunun da 14 pare top atışıyla karşılandığı belirtilmiştir. O esnada Cebelitarık limanında bulunan İsveç donanmasına ait *Svern* isimli eğitim korveti de Arif Hikmet Paşa'nın kumandasındaki *Fuad* vapurunu top atışıyla selamlamıştır.⁴⁷⁰ Kiel kanalı açılışında Osmanlı Devleti'ni temsil ettikten sonra 21 Aralık 1895'de Arif Hikmet Paşa'ya Almanya İmparatorluğu tarafından Kron dö Prus

⁴⁶⁶ Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: 90965.

⁴⁶⁷ *Donanma Mecmuası*, C. 7, S. 52, 1 Temmuz 1915, 820.; Donanma Mecmuası'ndaki makalede belirtilen doğum tarihinin haricinde 1851 yılında doğmuş olduğuna dair bir görüş de mevcuttur. Sinan Kunalalp, *Son Dönem Osmanlı Erkân ve Ricali (1839-1922)*, (İstanbul: İSİS, 1999), 66.

⁴⁶⁸ *Donanma Mecmuası*, C. 7, S. 52, 1 Temmuz 1915, 820.

⁴⁶⁹ Aynı Yer.

⁴⁷⁰ BOA., HR.SFR.3, 443/60, 04/06/1895.

nişanı verilmiştir.⁴⁷¹ 13 Mart 1897 senesinde ise Zırhlı Filosu Kumandanı olmuştur. 1897 Yunan Harbi esnasında da bu vazifede bulunmuştur. Yunan Harbi'nde zırhlı *Mesudiye* fırkateyni ile Akdeniz'de bulunmuştur.⁴⁷² Arif Hikmet Paşa 29 Kasım 1907'de Murassa Nişan-ı Âlî-i Osmanî'ye layık görülmüş, bu nişanı alması ise 16 Aralık 1907'de gerçekleşmiştir.⁴⁷³

Arif Hikmet Paşa, II. Meşrutiyet'in ilanının ardından 27 Temmuz 1908'de Bahriye Nâzırı olmuş, 16 Aralık 1908'de ise Bahriye Nâzırlığı uhdesinde kalarak Meclis-i Âlî-i Âyân'a aza olarak tayin edilmiştir. Paşa, Sultan II. Abdülhamid'e tahttan indirildiğini bildiren heyetin içerisinde yer almıştır.⁴⁷⁴ 10 Şubat 1909'da Bahriye Nâzırlığı'ndan istifa etmiş, 5 Mayıs 1909'da ise ikinci defa Bahriye Nâzırı olmuştur. Fakat bu ikinci dönemi de 12 Ocak 1910'da son bulmuş, meclis azalığı uhdesine kalmaya devam etmiştir. Arif Hikmet Paşa 30 Mayıs 1915 tarihinde 60 yaşında iken vefat ederek, Kılıç Ali Paşa Camii haziresinde gömülü olan babası Ateş Mehmed Salih Paşa'nın yanına defnedilmiştir.⁴⁷⁵

Arif Hikmet Paşa II. Meşrutiyet esnasında buhranlı bir dönemde Bahriye Nâzırlığı yapmış ve bahriyede köklü islahatı hayata geçirebilmek için önemli adımlar atmıştır. Amiral Gamble'ın İngiltere'den getirtilmesi ve ona verilen yetkiler sayesinde donanmada kısa müddette kayda değer gelişmeler meydana gelmiştir. Arif Hikmet Paşa ömrünü tıpkı babası Mehmed Salih Paşa gibi Osmanlı bahriyesine hizmet etmekle geçirmiştir. 1875'te mezun oluşundan 1915 senesindeki vefatına kadar tam 40 sene bahriyede görev yapmıştır. İki defa üstlendiği Bahriye Nâzırlığı vazifesinde toplamda bir yılı aşkın süre kalmıştır. Donanma Mecmuası'ndaki ifadelere göre, padişah yaveri olmasına rağmen dalkavukluk ve yalakalıktan uzak bir hayat yaşamış, şeref ve haysiyetini lekeleyecek hiçbir durumun içerisine girmemiştir. Arif Hikmet Paşa, tüm genç bahriye zabıtlarını himaye ederek onların sıkıntılarına derman olmuştur. Ayrıca Cemil Topuzlu'nun aktardığına göre paşa, Fenerbahçe Spor Kulübü'nün futbol sahası inşaatı için 250 altın civarında bir bağışta bulunarak ülkede

⁴⁷¹ BOA., BEO, 719/53883, 4 B 1313 (21/12/1895); BOA., İ. TAL, 88/8, 1 B 1313 (18/12/1895).

⁴⁷² Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: 90965.

⁴⁷³ BOA., İ. TAL, 437/56, 23 L 1325 (29/11/1907); BOA., BEO. 3210/240707, 11 Za 1325 (16/12/1907).

⁴⁷⁴ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi-İkinci Meşrutiyet ve Birinci Dünya Savaşı (1908-1918)*, C. 9, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011), 106.

⁴⁷⁵ *Donanma Mecmuası*, C. 7, S. 52, 1 Temmuz 1915, 820.; Arif Hikmet Paşa'nın vefatının ardından 31 Temmuz 1916 tarihinde, dul kalan eşine 2000 kuruş maaş bağlanması kararından paşanın evli olduğu anlaşılmıştır.; BOA., MV, 202/127, 30 N 1334 (31/07/1916).

spor faaliyetlerinin ilerlemesini temenni ettiğini ifade etmiştir.⁴⁷⁶ Millete daha nice hizmetler edecekken vefat etmesi dönemin basınında üzücü bir hadise olarak nitelendirilmiştir.⁴⁷⁷

5.8.4. Oğlu Miralay Galib Bey

Mehmed Salih Paşa'nın oğlu Galib Bey'in doğum tarihi net olarak tespit edilemese de Çerkes Hasan olayından sonra sorguya çekildiğinde 14 yaşında olduğu bilgisinden yola çıkılarak kendisinin 1862 senesinde dünyaya geldiği anlaşılmaktadır. Galib Bey orta öğrenimi esnasında Kumbarhâne Mekteb-i İdâdiyyesi'nde bulunmuştur.⁴⁷⁸ O da babası ve abisi Arif Hikmet Paşa'nın izlediği yoldan giderek kariyerinin tamamını bahriyede sürdürmüştür. 27 Ağustos 1882'de Mekteb-i Bahriye'den mezun olmuştur.⁴⁷⁹ Akabinde zırhlı *Mesudiye* fırkateyninde mülazım rütbesiyle görev almıştır. Ahmed Ratib Paşa, dönemin Bahriye Nâzırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'ya Galib Bey'in Amerika Ataşenavallığı vazifesine tayin edilmesini önermiştir. Fakat nâzır, Ahmed Ratib Paşa ile arasındaki şahsi bir durumdan dolayı kendi himayesindeki zabıtlardan birini bu vazifeye tayin etmiştir. Ahmed Ratib Paşa 12 Ağustos 1882 tarihinde Sultan II. Abdülhamid'e gönderdiği yazıda bu hususlara değinerek Galib Bey'in hakkının yendiğini ifade etmiştir. Bu yazıda, Galib Bey'in babası Mehmed Salih Paşa'nın devlete verdiği hizmetleri hatırlatarak ayrıca onun sınıfını birinci olarak bitirdiğini ve İngiliz lisanına vâkıf olduğunu belirterek kendisinin bu vazifeyi hak ettiğini ısrarla dile getirmiştir.⁴⁸⁰ Fakat bu atama gerçekleşmemiştir.

Galib Bey kariyerinin ilerleyen yıllarında İzmir komodorluğu vazifesinde bulunmuştur. 21 Aralık 1897'de İzmir komodoru iken üçüncü rütbeden Mecidiye nişanına layık görülmüştür.⁴⁸¹ 26 Şubat 1899 tarihinde terfi ederek miralay olmuştur.⁴⁸² 10 Ocak 1900'de Galib Bey bir Fransız vapuruyla İstanbul'a gelmiş ve İstanbul'da kalabileceği bir vazifeye atanmayı istemiştir. Fakat İzmir komodorluğu vazifesinde bahriye zabitan ve talebelerini güzel ahlak ve sadakatle yetiştirmekte ve vazifesinin hakkını vermekte olduğundan İzmir'den ayrılmasının o an için uygun

⁴⁷⁶ Cemil Topuzlu, *İstibdat, Meşrutiyet, Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım*, yay. haz. Cemalettin Topuzlu, (İstanbul: Topuzlu Yayınları, 2002), 94.

⁴⁷⁷ *Donanma Mecmuası*, C. 7, S. 52, 1 Temmuz 1915, 820.

⁴⁷⁸ Alperen Demir, a.g.t., 71.

⁴⁷⁹ Fahri Çoker, a.g.e., 34.

⁴⁸⁰ BOA., Y. PRK.MYD, 2/76, 8 L 1300 (12/08/1883).

⁴⁸¹ BOA., İ. TAL, 126/3, 26 B 1315 (21 Aralık 1897).

⁴⁸² BOA., İ. TAL, 166/51, 15 L 1316 (26 Şubat 1899).; Fahri Çoker, a.g.e., 34.

olmayacağı ifade edilmiştir.⁴⁸³ Fakat sonrasında karar değişikliğiyle 18 Şubat 1900’de Galib Bey görevden alınarak yerine İzmir komodoru olarak, Şura-yı Bahriye azası Kaymakam Faik Bey tayin edilmiştir.⁴⁸⁴ Galib Bey’in bu tarihte İstanbul’a dönüşünün eşinin vefatıyla alakalı bir durum olabileceği ihtimali akla gelmektedir.⁴⁸⁵

Galib Bey 21 Haziran 1934’te kabul edilen Soyadı Kanunu ile babası Mehmed Salih Paşa’nın “Ateş” lakabını kendisine soyadı olarak seçmiştir. Galib Ateş 16 Ocak 1939’da Erenköy’de bulunan köşkünde 77 yaşındayken vefat etmiştir. Cenazesi ertesi gün Erenköy Hamam Sokak’ta bulunan köşküden kaldırılarak Zihni Paşa Camii’nde cenaze namazı kılınmış ve Karacaahmet’te bulunan aile kabristanına defnedilmiştir.⁴⁸⁶ Bahriye miralaylığından emekli olduğu için cenazesinde askerî merasim gerçekleştirilmiş ve hükûmetten bazı önemli şahıslar katılarak vefa örneği göstermişlerdir. 24 Ocak 1939’da Galib Ateş’in aile efradı tarafından gazetede cenaze merasimine katılan hükûmet mensuplarına ve diğer tüm kişilere hitaben bir teşekkür yazısı yayınlanmıştır. Yazıda aile efradı olarak isimleri geçen kişiler, Galib Ateş’in kızları Maide Ateş ve Melek Moralı hanımlar ile Galib Ateş’in damadı Mustafa Reşid Moralı olmuştur.⁴⁸⁷ Bu gazete haberi sayesinde Mehmed Salih Paşa’nın torunlarının da isimlerine ulaşılmıştır.⁴⁸⁸ Paşanın oğulları içerisinde cumhuriyet döneminde yaşayan ve çocukları tespit edilebilen tek kişi Galib Bey’dir.

5.8.5. Oğlu Aziz Efendi

Aziz Efendi, babası Ateş Mehmed Salih Paşa’nın vefat etmiş olduğu 1865 senesinde dünyaya gelmiş ve henüz iki yaşındayken 1867 senesinde vefat etmiştir. Kılıç Ali Paşa Camii haziyesinde babasının mezarının hemen önünde küçük bir mezara defnedilmiştir. Bahsi geçen tüm bilgilere de Aziz Efendi’nin mezar taşından ulaşılmıştır. Aziz Efendi’nin mezarı etrafındakilere göre çok daha küçük olmasıyla

⁴⁸³ BOA., Y. PRK.ASK, 157/61, 8 N 1317 (10/01/1900).

⁴⁸⁴ BOA., Y. MTV, 199/67, 17 L 1317 (18/02/1900).

⁴⁸⁵ Galib Bey, başmabeynci Hamdi Paşa’nın kızı Hatice Behice Hanım ile evlenmiştir. Hatice Behice Hanım 1900 senesinde vefat ederek Sultan II. Mahmud türbesinin haziyesine defnedilmiştir.; Zerrin Köşklü, Sibel Tıgıcı, “İstanbul Divanyolu’nda Sultan II. Mahmud Türbesi’nin Haziyesindeki Kadın Mezar Taşları”, *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 10, S. 44, Erzurum (2010): 52.

⁴⁸⁶ *Akşam Gazetesi*, S. 7276, 17 Ocak 1939, 4.

⁴⁸⁷ *Akşam Gazetesi*, S. 7283, 24 Ocak 1939, 4.

⁴⁸⁸ 24 Şubat 1939’da Galib Ateş’in vefatının kırkıncı günü münasebetiyle Erenköy Zihni Paşa Camii’nde mevlit okutulmuştur. Maide Ateş ve Mustafa Reşid Moralı, 24 Haziran 1947’de gazeteye Galib Ateş’in kızı Melek Moralı’nın vefatı dolayısıyla taziye mesajlarını ileten herkese teşekkürlerini bildiren bir yazı göndermişlerdir.; *Akşam Gazetesi*, S. 7309, 22 Şubat 1939, 4.; *Akşam Gazetesi*, S. 10305, 24 Haziran 1947, 4.

kolay bir şekilde ayırt edilebilmektedir. Denizci tasvirli olan mezar açık lahit şeklindedir. Beyaz mermerden yapılmış açık lahitin yan cephelerinde kıvrık akantus yaprakları ortasına yerleştirilmiş çapa motifi ve bu motifi çevreleyerek alt kısımda düğümlenmiş gemici halatı bulunmaktadır. Baş ve ayak şahideleri rokoko tarzı bitkisel motiflerle çevrelenmiş, köşeleri yuvarlatılmış levha şeklindedir. Her iki levhada da aşağıdan yukarıya verev yapan satırlarla yazı yerleştirilmiştir.⁴⁸⁹ Kendisinin isminin geçtiği tek belge babası Ateş Mehmed Salih Paşa'nın vefat etmiş olduğu 1865 senesine ait, paşanın eşi ve oğullarına maaş bağlanmasına dairdir.⁴⁹⁰ Kendisine Aziz isminin verilmesinin paşanın devrin padişahı Sultan Abdülaziz'e karşı duyduğu saygı, sadakat ve sevgiden kaynaklanmış olması muhtemeldir.

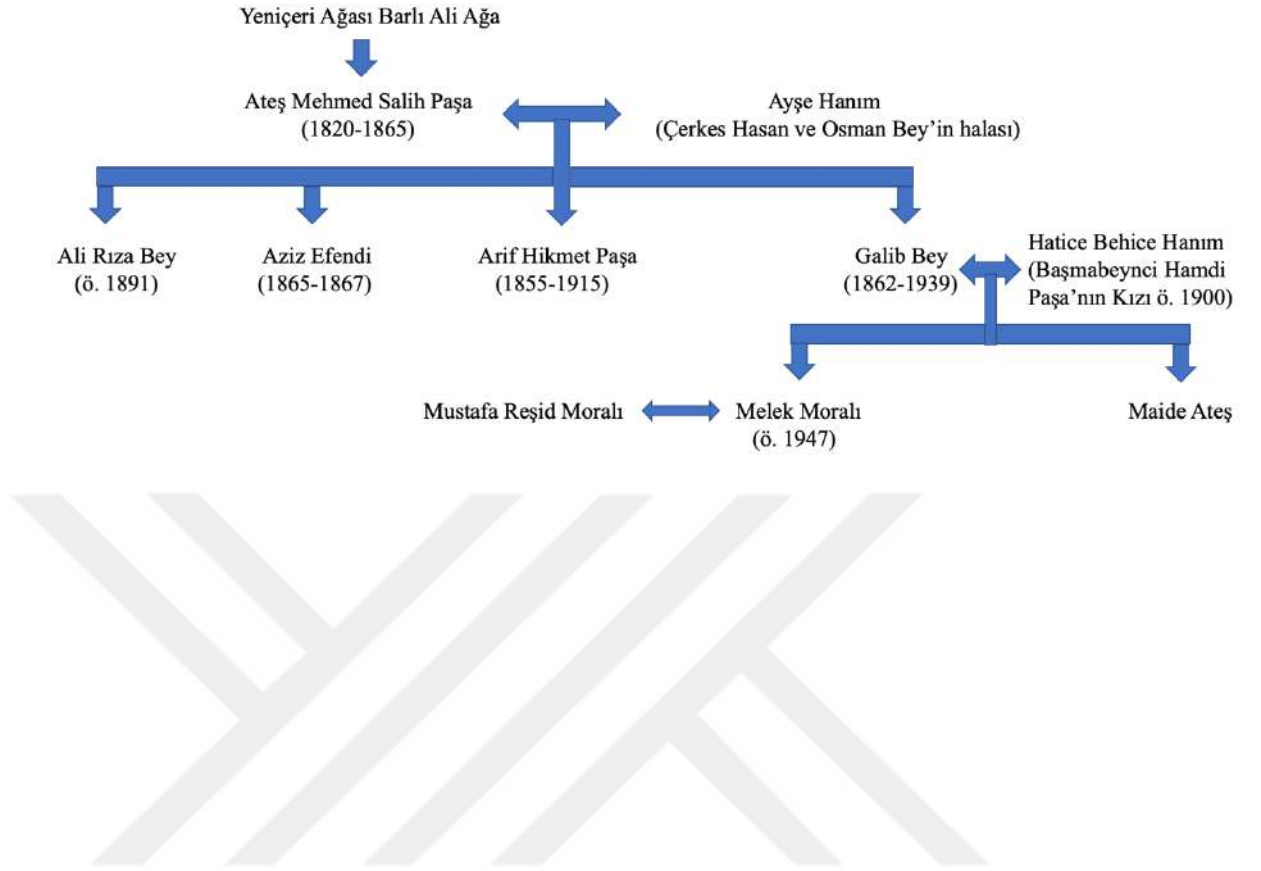
Eldeki bilgiler ışığında Ateş Mehmed Salih Paşa'nın yaşça en büyük oğlu Ali Rıza Bey, onun bir küçüğü Arif Hikmet Paşa, onun bir küçüğü Galib Bey ve en küçükleri ise iki yaşında vefat etmiş olan Aziz Efendi'dir. Erken yaşta vefat eden Aziz Efendi haricinde Ateş Mehmed Salih Paşa'nın tüm oğulları paşanın kendisi gibi kariyerlerini bahriyede tamamlamışlardır. Hatta Arif Hikmet Paşa, II. Meşrutiyet döneminde iki defa Bahriye Nâzırı olarak kardeşlerinin arasında temayüz etmiştir. Ali Rıza Bey kariyerine mülkiyede başlayarak sonradan bahriyeye geçmiş, Galib Bey de bahriyeli olmakla birlikte miralaylık rütbesinden öteye geçememiştir. Galib Bey kardeşleri arasında Cumhuriyet devrinde vefat eden tek kişi olmuştur. Sicill-i Osmanî'de Ateş Mehmed Salih Paşa'nın oğullarından birinin Ekim 1889'da vefat ettiği ve paşanın yanına defnedildiği bilgisi yer almaktadır.⁴⁹¹ Fakat paşanın oğullarından hiçbirinin 1889 tarihinde vefat etmediği göz önüne alındığında bu bilginin sehven yazılmış olabileceği akla gelmektedir.

⁴⁸⁹ Tülin Çoruhlu, Yaşar Çoruhlu, a.g.m., 86.

⁴⁹⁰ BOA., A.} MKT.MHM, 323/80, 27 Ş 1281 (25/01/1865).

⁴⁹¹ Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. 5, çev. Seyit Ali Kahraman, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996), 1470.

Şekil 5.8.1: Ateş Mehmed Salih Paşa'nın Tespit Edilebilen Aile Fertleri



6. SONUÇ

XIX. yüzyıl, Osmanlı Devleti'nin kendini her sahada asrın gereklerine cevap verebilen bir devlet konumuna getirmek üzere ortaya koyduğu teşebbüslere sahne olmuştur. Tanzimat hareketi esasında bu teşebbüslerin bir ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Bu reform hareketi beraberinde yeni bir kadro da getirmiştir. Reformun en yoğun hissedildiği sahalardan birisi de bahriye olmuştur. Osmanlı bahriyesi için bir maden niteliğinde olan Mekteb-i Bahriye dönüşümün doğrudan etkilediği kurumların başında gelmiştir. III. Selim'in tahttan indirilişinden itibaren ihmal edilmiş olan Mekteb-i Bahriye, Sultan II. Mahmud devrinde ıslahata tâbi tutulmuştur. Zira sürekli gelişen deniz harp teknolojilerine vâkıf, yabancı dil bilen donanımlı (mütefennin) zabitlerin yetiştirilmesi bir zorunluluk haline gelmiştir. Mektebin ıslaha tâbi olduğu yıllarda, çalışmamızın ana kahramanı olan Mehmed Salih Paşa da mektebin bir talebesi olarak bu değişim ortamının içerisinde yetişen bir denizci olmuştur. Mektepten mezun olduğu yıllar tam da Tanzimat Devri'nin başlangıcıdır. Eğitim aldığı yıllarda devletin içerisine girmiş olduğu köklü ıslahat sürecinin yansımalarını kendi kariyerinin ilerleyen dönemlerinde görebilmek mümkündür. Aldığı eğitimin yanı sıra kendini geliştirme noktasında da fazlasıyla çaba harcadığı sahip olduğu niteliklerden anlaşılmaktadır.

Paşa, kariyerinin başlangıcından itibaren muhtelif gemilerde süvarilik vazifeleri yaparak saha tecrübesi kazanmıştır. Daha kariyerinin erken safhalarındaki yurtdışı tecrübesi sayesinde İngiltere donanmasının manevralarını, gemilerini ve İngiltere tersanelerinin işleyişini yakından görmesi onun ufkunu açmıştır. XIX. yüzyılın tartışmasız hâkim deniz gücü olan İngiltere'nin bahriyesi hem teknolojik hem de idari açıdan paşanın zihin dünyasında bir örnek olarak sarsılmaz yerini almıştır. Yurtdışı tecrübesi sayesinde kendi gayretleriyle öğrendiği İngilizceyi ilerletmiş ve gözlemleme fırsatı bulduğu donanma manevraları sayesinde deniz harp sanatı ve kumanda hususlarında ciddi bir birikim sahibi olmuştur. Ayrıca tersanelerdeki gözlemleri sayesinde gemi inşa tekniği ve modern deniz harp teknolojileri noktasındaki bilgisini arttırmıştır. Bahsi geçen kazanımlarının tümü kariyerinin ilerleyen safhalarında kendisini göstermiştir. Paşa, kendisini yalnızca bahriyenin teknik ve taktik

hususlarında geliştirmekle kalmamış ayrıca Osmanlı bahriyesinin karar mercii olan Meclis-i Bahriye'nin azası iken idari sahada da tecrübe kazanarak bahriyenin kronik ve dönemsel sorunlarının hepsine vâkıf olmuştur. Deniz harp sanatı ve kumanda hususlarında edindiği birikim ile süvarilik vazifelerinde edindiği saha tecrübesi Kırım Harbi esnasında ona yol göstermiştir. Harp esnasındaki *Mahmudiye* kalyonu süvariliği vazifesi paşanın kariyerine ivme kazandıran bir dönüm noktası olmuştur. Harp sonrasında Amerika Birleşik Devletleri'ne kalyon inşası için gönderilmesi de bahsi geöen niteliklerinden bağımsız olarak düşünülemez. Paşa, üçüncü ve son yurtdışı vazifesi olan İngiltere seyahati döneminde artık geömişten gelen birikimiyle donanımlı ve olgun bir denizci olarak karşımıza çıkmıştır. Vazifenin başında kendisinden İngiltere tersanelerine iki adet kalyon siparişi vermesi talep edilmiştir. Fakat o, zırhlı gemilerin öok hızlı bir şekilde İngiltere donanma programının merkezine oturduğunu gözlemlemiş ve İngiltere Bahriye Vekili ile yaptığı görüşmede de bu hususu teyit etmiştir. Akabinde inisiyatif kullanarak ahşap kalyon inşası emrinin uygulanmasının faydadan öok zarar getireceğini padişaha ve hükûmete kabul ettirmiştir. Bu noktada Mehmed Salih Paşa, Osmanlı donanma programının doğru zamanda doğru deniz harp platformlarına ağırlık verecek şekilde değişmesini sağlamıştır. Kapudan-ı deryâ olduktan sonra ise bahriyede hem teknolojik modernizasyon başlatmış hem de idari düzenlemelerle bahriyenin kurumsallaşması yolunda önemli adımlar atmıştır. Onun makamında bulunmuş olan diğer pek öok zatın aksine öok yönlü ve uzun vadeli bir bahriye stratejisi kurgulamıştır. Stratejisinin uzun vadeli olduğuna dair en büyük delil de Osmanlı bahriyesinin kronik sorunu olan nitelikli personel eksikliğini gidermek üzere yaptığı hamlelerdir. Paşa, stratejinin sürdürülebilir olması için donanımlı Türk zabitlerin yetişmesi gerektiğine kani olmuş ve bu cihetle bahriyedeki eğitimi önemli ölçüde ıslah etmiştir.

Mehmed Salih Paşa, Sultan Abdülaziz'i ikna ederek kendi tasarladığı ve zırhlı gemileri merkeze alan donanma programını devletin donanma programı olarak belirleyip bir devrin denizcilik faaliyetlerine yön veren karar mercii haline gelmiştir. Kariyerinin önceki safhalarında dönemin etkenleriyle şekillenen şahsiyetten, bir devrin deniz stratejisinin seyrine yön veren şahsiyete dönüşmüştür. Paşanın, devrinde ne kadar etkin bir figür olduğunu ve padişaha sözünün ne denli geötiğini, kendisinin vefatından sonra kapudan-ı deryâ olan Hacı Ahmed Vesim Paşa'nın yaşadığı bir hadiseden tespit edebilmek mümkündür. Hacı Ahmed Vesim Paşa, Mehmed Salih Paşa devrinde

başlatılan donanma programını sürdürmek ve bir adım ileriye taşımak üzere devrin sadrazamı Fuad Paşa ile görüşüp ödenek talep ettiğinde olumsuz cevap almış ve bu koşullar altında görevini sürdürememiştir. Sultan Abdülaziz döneminin tartışmasız en güçlü figürleri olan Âli Paşa ve Fuad Paşa'nın donanma ıslahatına yönelik yüklü harcamalara karşı oldukları bilinen bir durumdur. Zira onlara göre devletin mali durumu böylesi harcamalar yapabilecek bir imkân sunmamaktaydı. Fakat Mehmed Salih Paşa'nın kendi dönemi içerisinde böylesi güçlü iki figürün muhalefetine rağmen donanma programını hayata geçirirken bir engelle karşılaşmaması da onun büyük nüfuz sahibi bir devlet adamı olduğunu göstermiştir. Bu durum aynı zamanda Sultan Abdülaziz'in donanmanın ıslahı noktasında paşaya sağladığı imkânlar ve verdiği destekle de doğrudan alakalıdır.

Kapudan-ı deryâlığı esnasındaki faaliyetleri sayesinde, 1853 Sinop Baskını'nda büyük darbe almış olan donanmanın ihya edilmesini sağlamıştır. Donanmayı yeniden ayağa kaldırmakla kalmamış, devraldığı mirasın çok ötesinde bir deniz gücünü ve donanma vizyonunu ardında bırakmıştır. Osmanlı donanmasının konvansiyonel, bölgesinde dominant ve caydırıcı bir deniz gücü haline gelmesi hedefiyle strateji kurgulayan son kapudan-ı deryâ, Mehmed Salih Paşa olmuştur. Kendisinin vefatından sonraki süreçte, denizci kökenli olmayan Bahriye Nâzırları'nın Sultan Abdülaziz'in etkisi altındaki plan dışı ve düzensiz denizcilik faaliyetleri görülmüştür. Bu faaliyetlerin devlete faydadan çok zararı olmuştur. Zira bir donanma vücuda getirilirken kuvvet planlaması, maliyet hesabı, eldeki strateji kurgusuna yönelik platform tedariki ve eldeki malzemeye uygun nitelikli personel yetiştirilmesi gibi hususlar hayati önem arz etmektedir. Bu hususlar göz önünde bulundurulmadan yalnızca platform tedarikine yönelik gayreti bir donanma programı olarak nitelemek mümkün değildir. Sultan Abdülaziz devrinin sonlarında devletin mali iflasını ilan etmesiyle birlikte donanmaya yönelik yatırımlar da önemli ölçüde azalmıştır. Sultan II. Abdülhamid devrine gelindiğinde ise bir önceki dönemin getirdiği acı mali tablo göz önünde bulundurularak mevcut mali imkânları zorlamayacak iddiasız bir donanma programı uygulanmıştır. Donanmaya biçilen vazife, konvansiyonel ve dominant bir deniz kuvveti olmasından ziyade eldeki uzun kıyı şeridini muhafaza etmesi ve düşman donanmasıyla doğrudan çarpışmak yerine asimetrik taarruzlar gerçekleştiren yıpratıcı bir deniz kuvveti olması noktasına evrilmiştir. Yani Mehmed Salih Paşa'nın ardından bahriyenin vizyon ve hedeflerinde bir daralma gerçekleşmiştir. Mali vaziyetin de

büyük etkisiyle, birincil dereceden bir deniz kuvvetine sahip olma hedefi terk edilerek ikincil dereceden bir deniz kuvveti olma yolunda mecburi adımlar atılmıştır.

Mehmed Salih Paşa 45 yıllık ömrünün yaklaşık 30 yılını Osmanlı bahriyesine hizmet etmekle geçirmiştir. Yaşadığı dönem içerisinde ve kendinden sonraki dönemlerde onun vizyonunda, kalibresinde ve onun kadar donanımlı bir başka denizciye rastlanmamıştır. Bu çalışma vesilesiyle dimağlarda uzun süredir meçhul kalmış olan Mehmed Salih Paşa'nın tarih sahnesinde, büyük Türk denizcileri arasındaki yerinin hatırlatılması ve hakkının teslim edilmesi amaçlanmıştır. Çalışma kaleme alınırken mümkün mertebe objektif olunmaya gayret edilmiştir. Bir yandan da Mehmed Salih Paşa nezdinde bir dönemin denizciliğinin panoraması çizilmek istenmiştir. İlerleyen dönemlerde diğer mühim denizcilerin biyografilerinin kaleme alınmasıyla birlikte denizcilik tarihimizin karanlıkta kalan kısımları da açıklığa kavuşacaktır.

KAYNAKÇA

I. ARŞİV BELGELERİ

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, A.} AMD, 33/87, 6 S 1268 (01/12/1851).

_____, A.} AMD, 53/75, 9 Ca 1271 (28/01/1855).

_____, A.} DVN, 22/59, 22 S 1263 (09/02/1847).

_____, A.} DVN.MHM, 3/62, 20 S 1263 (07/02/1847).

_____, A.} DVN.MHM, 15/6, 24 Ra 1280 (08/09/1863).

_____, A.} DVN.MHM, 25/2, 1 B 1274 (15/02/1858).

_____, A.} MKT.MHM. 55/62, 30 B 1269 (09/05/1853).

_____, A.} MKT.MHM, 80/63, 26 Ra 1272 (06/12/1855).

_____, A.} MKT.MHM, 257/58, 21 N 1279 (12/03/1863).

_____, A.} MKT.MHM, 279/97, 18 Ra 1280 (02/09/1863).

_____, A.} MKT.MHM, 275/67, 22 Ra 1280 (06/09/1863).

_____, A.} MKT.MHM, 284/60, 8 C 1280 (20/11/1863).

_____, A.} MKT.MHM, 315/29, 18 Ca 1281 (19/10/1864).

_____, A.} MKT.MHM, 275/33, 18 Ra 1280 (02/09/1863).

_____, A.} MKT.MHM, 283/82, 21 Ra 1280 (05/09/1863).

_____, A.} MKT.MHM, 247/37, 30 Ca 1279 (23/11/1862).

_____, A.} MKT.MHM, 292/22, 2 N 1280 (10/02/1864).

_____, A.} MKT.MHM. 286/63, 26 C 1280 (08/12/1863).

_____, A.} MKT.MHM, 302/17, 26 Z 1280 (02/06/1864).

_____, A.} MKT.MHM, 297/26, 5 Za 1280 (12/04/1864).

_____, A.} MKT.MHM, 299/24, 25 Za 1280 (02/05/1864).
_____, A.} MKT.MHM, 270/98, 7 S 1280 (24/07/1863).
_____, A.} MKT.MHM, 277/24, 3 R 1280 (17/09/1863).
_____, A.} MKT.MHM, 278/38, 13 R 1280 (27/09 /1863).
_____, A.} MKT.MHM, 293/42, 18 N 1280 (26/02/1864).
_____, A.} MKT.MHM, 257/25, 12 N 1279 (03/03/1863).
_____, A.} MKT.MHM, 257/30, 13 N 1279 (04/03/1863).
_____, A.} MKT.MHM, 261/72, 7 Za 1279 (26/04/1863).
_____, A.} MKT.MHM, 276/46, 29 Ra 1280 (13/09/1863).
_____, A.} MKT.MHM. 257/58, 21 N 1279, (12/03 /1863).
_____, A.} MKT.MHM, 323/80, 27 Ş 1281 (25/01/1865).
_____, A.} MKT.NZD, 239/96, 3 Ra 1274 (22/10/1857).
_____, A.} MKT.NZD, 264/24, lef 38, 02/12/1857.
_____, A.} MKT.NZD, 252/50, 9 B 1274 (23/02/1858).
_____, A.} MKT.NZD, 264/24, lef 17, 29/03/1858.
_____, A.} MKT.NZD, 442/91, 23 S 1279 (20/08/1862).
_____, A.} MKT.NZD. 416/20, 11 L 1278 (11/04/1862).
_____, A.} MKT.NZD, 458/20, 22 Ra 1279 (17/09/1862).
_____, ATASE., Osmanlı-Rus Harbi (Kırım Harbi) (1853-1856), 7/27/3.
_____, BEO, 719/53883, 4 B 1313 (21/12/1895).
_____, BEO, 3210/240707, 11 Za 1325 (16/12/1907).
_____, C. BH, 168/7923, 29 Ra 1280 (13/09/1863).
_____, C. BH, 222/10334, 29 L 1279 (19/04/1863).
_____, C. BH. 199/9306. 29 S 1280 (15/08 /1863).
_____, DH. SAİD.d, 3/251, 19 B 1300 (26/05/1883).
_____, Deniz Tarihi Arşivi, MB.d, 35/176, 11 Ca 1271 (30/01/1855).
_____, DTA. MB.d, 53/52, 29 B 1279 (20/01/1863).

_____, DTA. MB.d, 53/100, 29 L 1278 (29/04/1862).
_____, DTA. MB.d, 53/182, 20 S 1279 (17/08/1862).
_____, DTA. MB.d, 57/8, 6 C 1279 (29/11/1862).
_____, DTA. MB.d, 57/30, 2 B 1279 (24/12/1862).
_____, DTA. MB.d, 63/76, 17 S 1280 (03/08/1863).
_____, DTA. MB.d, 63/52, 3 Ş 1280 (13/01/1864).
_____, DTA. MB.d, 57/143, 16 M 1280 (03/07/1863).
_____, DTA. MB.d, 63/171, 6 Ca 1280 (19/10/1863).
_____, DTA. MB.d, 62/2, 5 Ra 1280 (20/08/1863).
_____, DTA. MB.d, 62/6, 8 Ra 1280 (23/08/1863).
_____, DTA. MB.d, 63/23, 29 R 1280 (13/10/1863).
_____, DTA. MB.d, 62/4, 9 Ra 1280 (24/08/1863).
_____, DTA. MB.d, 62/21, 10 Ra 1280 (25/08/1863).
_____, DTA. MB.d, 62/16, 27 Ra 1280 (11/09/1863).
_____, DTA. MB.d, 62/88, 18 Ca 1280 (31/10/1863).
_____, DTA. MB.d, 63/57, 15 Ca 1280 (28/10/1863).
_____, HAT, 341/19478, 29 Z 1232 (09/11/1817).
_____, HAT, 1270/49209, 29 Z 1235 (07/10/1820).
_____, HAT, 1648/36, 28 B 1279 (19/01/1863).
_____, HAT, 1648/46, 23 Ş 1281 (21/01/1865).
_____, HR. MKT, 154/75, 3 Ca 1272 (11/01/1856).
_____, HR. MKT, 219/44, 22 R 1274 (10/12/1857).
_____, HR. MKT, 306/23, 24 S 1276 (22/09/1859).
_____, HR. MKT, 306/70, 26 S 1276 (24/09/1859).
_____, HR. MKT, 307/21, 29 S 1276 (27/09/1859).
_____, HR. MKT, 310/13, 23 Ra 1276 (20/10/1859).
_____, HR. MKT, 398/27, 4 L 1278 (04/04/1862).

_____, HR. MKT, 478/29, 14 Za 1280 (21/04/1864).

_____, HR. SFR.3, 35/1, lef 1, 21 R 1274 (09/12/1857).

_____, HR. SFR.3, 35/20, 27/12/1857.

_____, HR. SFR.3, 34/25, 03/11/1857.

_____, HR. SFR.3, 60/22, 29/09/1861.

_____, HR. SFR.3, 66/41, 15/07/1862.

_____, HR. SFR.3, 68/46, 24/09/1862.

_____, HR. SFR.3, 72/5, 04/01/1863.

_____, HR. SFR.3, 72/4, 03/01/1863.

_____, HR. SFR.3, 72/9, 07/01/ 1863.

_____, HR. SFR.3, 82/12, lef 3, 03/09/1863.

_____, HR. SFR.3, 82/30, lef 1, 24/09/1863.

_____, HR. SFR.3, 85/1, 04/01/1863.

_____, HR. SFR.3, 87/30, 02/05/1864.

_____, HR. SFR.3, 93/46, 26/09/1864.

_____, HR. SFR.3, 95/18, 22/11/1864.

_____, HR. SFR.3, 95/23, 24/11/1864.

_____, HR. SFR.3, 95/22, 26/11/1864.

_____, HR. SFR.3, 95/32, 03/12/1864.

_____, HR. SFR.3, 95/37, 05/12/1864.

_____, HR. SFR.3, 95/48, 10/12/1864.

_____, HR. SFR.3, 95/49, 10/12/1864.

_____, HR. SFR.3, 96/7, 17/12/1864.

_____, HR. SFR3, 96/11, 19/12/1864.

_____, HR. SFR.3, 96/9, 17/12/1864.

_____, HR. SFR.3, 96/12, 19/12/1864.

_____, HR. SFR.3, 97/26, 16/12/1865.

_____, HR. SFR.3, 97/28, 17/01/1865.
_____, HR. SFR.3, 97/27, 17/01/1865.
_____, HR. SFR.3, 91/16, 25/07/1864.
_____, HR. SFR.3, 91/22, 26/07/1864.
_____, HR. SFR.3, 91/33, 30/07/1864.
_____, HR. SFR.3, 93/37, 21/09/1864.
_____, HR.SFR.3, 94/8, 10/10/1864.
_____, HR. SFR.3, 95/40, 07/12/1864.
_____, HR.SFR.3, 97/22 13/01/1865.
_____, HR. SFR.3, 97/26, 16/01/1865.
_____, HR.SFR.3, 62/25, 06/02/1862.
_____, HR.SFR.3, 443/60, 04/06/1895.
_____, HR. TO, 442/51, 16/02/1863.
_____, HR. TO, 160/72, 27/09/1860.
_____, HR. UHM, 10/22, lef 1, 29 B 1310 (16/02/1893).
_____, İ. DH, 1/18, 25 Ca 1255 (06/08/1839).
_____, İ. DH, 239/14471, 21 L 1267 (19/08/1851).
_____, İ. DH, 236/14220, 28 Ş 1267 (28/06/1851).
_____, İ. DH, 243/14774, 15 M 1268 (10/11/1851).
_____, İ. DH, 315/20245, lef 3, 5 Ca 1271 (24/01/1855).
_____, İ. DH, 334/21831, 16 Ra 1272 (26/11/1855).
_____, İ. DH, 396/26213, 13 Ca 1274 (30/12/1857).
_____, İ. DH, 402/26583, lef 2, 29 B 1274 (15/03/1858).
_____, İ. DH, 405/26806, 28 Haziran 1274 (10/07/1858).
_____, İ. DH, 436/28837, lef 3, 21 Za 1275 (22/06/1859).
_____, İ. DH, 444/29332, lef 3, 7 Ra 1276 (04/10/1859).
_____, İ. DH, 501/34095, 20 B 1279 (11/01/1863).

_____, İ. DH, 498/33816, 9 R 1279 (04/10/1862).

_____, İ. DH, 505/34369, 24 N 1279 (15/03/1863).

_____, İ. DH, 508/34612, lef 1, 5 Ş 1279 (26/01/1863).

_____, İ. DH, 529/36664, lef 9, 20/05/1864.

_____, İ. DH, 519/35338, 5 C 1280 (17/11/1863).

_____, İ. DH, 520/35408, 23 B 1280 (03/01/1864).

_____, İ. DH, 511/34786, lef 2, 4 S 1280 (21/07/1863).

_____, İ. DH, 510/34747, 8 M 1280 (25/06/1863).

_____, İ. DH, 514/34989, 25 Ra 1280 (09/09/1863).

_____, İ. DH, 514/35011, 29 Ra 1280 (13/09/1863).

_____, İ. DH, 522/35550, 19 B 1280 (30/12/1863).

_____, İ. DH, 524/36194, 4 Za 1280 (11/04/1864).

_____, İ. DH, 722/50391, lef 2, 22 R 1293 (17/05/1876).

_____, İ. HR, 163/8701, 25 R 1275 (02/12/1858).

_____, İ. HR, 171/9273, 29 S 1276 (27/09/1859).

_____, İ. HR, 171/9295, lef 1, 12 Ra 1276 (09/10/1859).

_____, İ. HR, 179/9890, 4 R 1277 (20/10/1860).

_____, İ. HR, 209/12078, 18/09/1864.

_____, İ. MTZ. (04), 28/1805, 25 R 1303 (31/01/1886).

_____, İ. TAL, 88/8, 1 B 1313 (18/12/1895).

_____, İ. TAL, 126/3, 26 B 1315 (21 Aralık 1897).

_____, İ. TAL, 166/51, 15 L 1316 (26 Şubat 1899).

_____, İ. TAL, 437/56, 23 L 1325 (29/11/1907).

_____, MB. İ, 16/91, 23 Ca 1278 (23/11/1861).

_____, MB. İ, 19/34, 30 Za 1279 (19/05/1863).

_____, MB. İ, 19/113, 23 B 1280 (03/01/1864).

_____, MV, 202/127, 30 N 1334 (31/07/1916).

_____, MVL, 766/98, 8 Z 1279 (27/05/1863).
_____, MVL, 767/32, 13 M 1280 (30/06/1863).
_____, Y. EE, 20/22, 24 Ca 1293, (17/06/1876).
_____, Y. MTV, 75/73, 11 Ş 1310 (28/02/1893).
_____, Y. MTV, 199/67, 17 L 1317 (18/02/1900).
_____, Y. PRK.MYD, 2/76, 8 L 1300 (12/08/1883).
_____, Y. PRK.ASK, 154/97, 17 Ca 1317 (23/09/1899).
_____, Y. PRK.ASK, 157/61, 8 N 1317 (10/01/1900).
_____, TS.MA.e, 1108/13, 21 Ş 1280 (31/01/1864).
_____, TS.MA.e, 438/70, M 1293, (Ocak 1876).

II. SÜRELİ YAYINAR VE RESMÎ METİNLER

Akşam Gazetesi, S. 7276, 17 Ocak 1939.

_____, S. 7283, 24 Ocak 1939.

_____, S. 7309, 22 Şubat 1939.

_____, S. 10305, 24 Haziran 1947.

_____, S. 10647, 5 Haziran 1948.

_____, S. 10761, 28 Eylül 1948.

_____, S. 11242, 29 Ocak 1950.

_____, Haluk Şehsuvaroğlu, “Mahmudiye Kalyonu”, S. 10688, 17 Temmuz 1948.

Bahriye Nizamnamesi (1849), çev. Sabahattin Öksüz, haz. Coşkun Güngen, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1996).

Cerîde-i Askeriye, S. 54, 29 Şaban 1281, (27 Ocak 1865).

Cerîde-i Bahriye, “Ateş Mehmed Paşa”, S. 399, 23 Zilkâde 1326 (17 Aralık 1908).

Cerîde-i Havâdis, S. 1127, 28 Receb 1279 (19 Ocak 1863).

Deniz Müzesi Kütüphanesi Donanma Cetveli AA., (Ktp. 497).

Donanma Mecmuası, S.15, 13 Mayıs 1911.

_____, C. 7, S. 52, 1 Temmuz 1915.

Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Zâbitanî Nizamnamesi, Mekteb-i Bahriye Matbaası, 1280 (1864).

Kâunnâme-i Hümayûn-ı Ticaret-i Bahriye, Tasvir-i Efkâr Gazetehanesi, 1280 (1864).

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1268/1852.

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1280/1863.

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, 1281/1864.

Takvîm-i Vekâyi, S. 679, 28 Receb 1279 (19 Ocak 1863).

_____, S. 784, 29 Şaban 1281 (27 Ocak 1865).

Tasvir-i Efkâr, S. 59, 28 Receb 1279 (19 Ocak 1863).

_____, S. 267, 25 Şaban 1281 (23 Ocak 1865).

Tercüman-ı Ahvâl, S. 286, 28 Receb 1279 (19 Ocak 1863).

_____, S. 595, 24 Şâban 1281, (22 Ocak 1865).

III. TEZ, MAKALE VE ARAŞTIRMA ESERLERİ

Ahmed Lûtfî Efendi, *Lûtfî Tarihi*. C. 10, haz. Münir Aktepe, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988.

Ali Haydar Emir, *Tarih-i Bahrî Sahifeleri*. C. 1, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1916.

Alpagut, Ali Haydar Emir. “Girit İhtilali”, *Deniz Mecmuası*, Ek-S. 321, Deniz Matbaası, İstanbul (1931).

Arabacı, Büşra. Sailing Through Modernity: Journey Of Mirror Of Victory To Portsmouth And Connected History Of The Ottoman Naval Modernisation. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2020.

Arıkan, Zeki. “Kırım Savaşı ve Sinop Baskını (1853)”. *Türk Denizcilik Tarihi*, C. 2, ed. Zeki Arıkan, Lütfî Sancar, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, 107-123.

Atmaca, Gökhan, Doğan Tanrıverdi. *Türklerin Tarihinde 30 Büyük Deniz Savaşı*. İstanbul: Denizler Kitabevi, 2016.

Aydın, Faruk, Erkan Göksu. “Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri”, *Türkler Ansiklopedisi*, C. 13, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, 822-829.

Bal, Nurcan. *XIX. Yüzyıl Buharlı Gemiler Dönemi Osmanlı Bahriyesi*. İstanbul: Kopernik Kitap, 2018.

Bal, Nurcan, Figen Atabey. *Türk Deniz Kuvvetleri Bin Yılın Güncesinden Seçmeler*. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009.

Besbelli, Saim. *1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı*. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1977.

Bostan, İdris. *İstanbul'un 100 Denizcisi*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2014.

_____. “Kapudan Paşa”, *DİA*, C. 24, İstanbul: TDV, 2001, 354-355.

Bulgurcuoğlu, Hacer. *Türk Deniz Harp Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar-Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu*. İstanbul: Deniz Basımevi, 2006.

Büyüktuğrul, Afif. *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*. C. 2, İstanbul: Deniz Basımevi, 1970.

Çoker, Fahri. *Son Yüzyılda Türk Bahriyesini Yönetenler*, C. 2, İstanbul: Deniz Basımevi, 1969.

Çoruhlu, Tülin, Yaşar Çoruhlu. “İstanbul’da Bulunan Gemici/Denizci Mezartaşlarına Dair Bir Değerlendirme”. *Tarihi, Kültürü ve Sanatıyla IV. Eyüpsultan Sempozyumu: Tebliğler, 5-7 Mayıs 2000*, İstanbul: Eyüp Belediyesi, 2000, 76-89.

Çonoğlu Onur, “Mühendishane-i Berri-i Hümayun Nazırı Ahmed Sırrı Paşa’nın “Hatıratı”, Hayatı ve Faaliyetleri (1826/1827-1895)”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2022.

Dal, Dilara. “The Modernization of the Ottoman Navy During the Reign of Sultan Abdülaziz (1861-1876)”, Doctoral Thesis, Birmingham: The University of Birmingham, 2015.

Danişmend, İsmail Hami. *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*. C. 5, İstanbul: Türkiye Yayınevi, 1971.

Demir, Alperen. “Çerkes Hasan Vakası”, Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018.

Demir, Timur. “Eğitim Tarihimizde Heybeliada Bahriye Mektebi’nin Yeri”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011.

Demirtaş, Mehmet. “XIX. Yüzyılın İlk Yarısında İstanbul’da Kamu Düzenini Bozan Gruplara Karşı Yürütülen Mücadele”, *Belleten*, C. 81, S. 291, (2017), 481-524.

Ekinci, İlhan. *Tuna Nehri’nde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*. Ankara: Altınpost Yayıncılık, 2014.

Gardiner, Robert, Andrew Lambert. *Steam, Steel and Shellfire, The Steam Warship 1815-1905*. London: Conway Maritime Press, 1992.

Gencer, Ali İhsan. *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2001.

_____. “Bahriye”, *DİA*, C. 4, İstanbul: TDV, 1991, 501-509.

_____. “Bahriye Meclisi’nin Kuruluşu ve Önemi”. *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S. 31, (1984), 148-160.

_____. “XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciliği ve Amerika”. *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası, 1986, 33-47.

_____. “Osmanlı Bahriyesinde Yapılan Yeniliklerin Devlet Siyasetine Etkileri (19. Yüzyıl)”. *Türk Dış Politikası Osmanlı Dönemi*, C.1, ed. Mustafa Bıyıklı, İstanbul: Gökkuşbu Yayınları, 2008, 139-163.

_____. “Doğu Akdeniz’deki Türk Kömür Anbarları”. *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası, 1986, 13-32.

Gömlüksiz, Eda Gülşen. *Mesudiye Zirhlisi*. Türk Deniz Harp Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar, S. 5, İstanbul: Piri Reis Araştırma Merkezi, 2007.

Gör, Emre. “Atatürk’ün Tarih Öğretmeni Mehmet Tevfik Bilge’nin “Cihan Tarihinde Türkler ve Meziyetleri” Adlı Eseri”. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 6, S. 1, (2018), 1-30.

Gray, Steven. *Steam Power and Sea Power Coal, the Royal Navy and the British Empire, 1870-1914*. London: Palgrave Macmillan, 2018.

Gülen, Nejat. *Şanlı Bahriye-Türk Bahriyesinin İki Yüz Yıllık Tarihçesi 1773-1993*. İstanbul: Kastaş Yayınları, 2001.

Güleryüz, Ahmet, Bernd Langensiepen. *Osmanlı Donanması 1828-1923*. İstanbul: Denizler Kitabevi 2007.

Gürçay, Lütfi. *Gemici Dili*. İstanbul: Deniz Basımevi, 1943.

Hill, Richard. *War at Sea in The Ironclad Age*. London: Cassell&Co, 2000.

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

Karal, Enver Ziya. *Osmanlı Tarihi-Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri 1789-1856*. C. 5, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2017.

_____. *Osmanlı Tarihi Islahat Fermanı Devri 1861-1876*. C. 7, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011.

_____. *Osmanlı Tarihi-İkinci Meşrutiyet ve Birinci Dünya Savaşı (1908-1918)*. C. 9, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011.

Karamursal, Ziya. *Osmanlı Malî Tarihi Hakkında Tetkikler*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989.

Kaya, Sinan. “Sultan Abdülaziz’in 1863 Mısır Seyahati”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015.

Keskinkılıç, Elif Vildan. “1864 Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi’nden Günümüze Müşterek Avarya”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü, 2020.

Kılıçaslan, M. Emre. *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*. İstanbul: Libra Yayıncılık, 2019.

Kılıç, Orhan. “Son Dönem Yeniçeri Ağası Tayinleri: Sistematiik Bir İnceleme (1750-1826)”. *Türk Tarih Araştırmaları Dergisi*, (Prof. Dr. Mehmet Ali Ünal’a Armağan), Ankara (2018), 253-268.

Kongstam, Angus. *Confederate Ironclad 1861-65*. Oxford: Osprey Publishing, 2001.

_____. *European Ironclads 1860-75*. (New York: Osprey Publishing, 2019).

Korkmaz, Mehmet. “Türk Bahriyesinde Modernleşme Çabaları: Kurmay Sınıfının Teşkilî ve Gelişimi”. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 642, (2021), 59-63.

_____. “İstanbul’dan Basra’ya Gönderilen İlk Osmanlı Harp Gemileri: Bursa ve İzmir Korvetlerinin Seyir Günlüğü (24 Eylül 1865-3 Aralık 1866)”. *Tarih Dergisi*, S. 69, İstanbul (2019), 87-112.

_____. *Çaka Bey’den Cumhuriyet’e Türk Denizcilik Tarihi*. İstanbul: Milli Savunma Üniversitesi Yayınları, 2022.

_____. *Basra Körfezi’nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2021.

_____. *Bahriyede Bir Ömür, Sultan II. Abdülhamid’in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa*. İstanbul: Selenge Yayınları, 2022.

Kosal, Nejat. “Deniz Muharebelerimizin Krokileri”. *Deniz Mecmuası*, Ek-S. 345, İstanbul (1937).

Köksal, T. Gül “Haliç Tersaneleri’nin Tarihsel-Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 1996.

Köşklü, Zerrin, Sibel Tıgıcı. “İstanbul Divanyolu’nda Sultan II. Mahmud Türbesi’nin Haziresindeki Kadın Mezar Taşları”. *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 10, S. 44, Erzurum (2010), 47-66.

Kuneralp, Sinan. *Son Dönem Osmanlı Erkân ve Ricali (1839-1922)*. İstanbul: İSİS, 1999.

Kurtoğlu, Fevzi. *Deniz Mektepleri Tarihçesi*. İstanbul: Deniz Matbaası, 1931.

_____. *1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri*. İstanbul: Deniz Matbaası, 1935.

_____. *1853-1855 Türk-Rus Harbi ve Kırım Seferi*. İstanbul: Devlet Matbaası, 1927.

Kurt, Burcu. “Osmanlı Bahriyesinde Modern Teknolojiye Uyum Sağlama Çabalarına Bir Örnek Örnek: Sanayi Alayları”, *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, C. 6, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014, 161-166.

Kuzucu, Kemalettin. “19. Yüzyıl Ortalarında Kocaeli Sancağı ve Bir Tanzîmat Bürokratinin Yolsuzluğu”, *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, C. 1, Kocaeli 2016, 655-674.

Mahmud Şevket Paşa, *Osmanlı Teşkilât ve Kıyafet-i Askeriyesi*. C. 2, haz. Murat Babuçoğlu, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2010.

Mehmed Süreyya. *Sicill-i Osmanî*. C. 4, çev. Seyit Ali Kahraman, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996.

_____. *Sicill-i Osmanî*. C. 5, çev. Seyit Ali Kahraman, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996.

Mozgafsky. *Rus Karadeniz Filosu Tarihi*. çev. Fevzi Kurtoğlu, İstanbul: Deniz Matbaası, 1935.

Noyan, Bahri S. “Bahriye Mektebine Dair”. *Hayat Tarih Mecmuası*, S. 9, İstanbul, (1970).

Önce, Mesud. *Taşkızak Tersanesi*. İstanbul Şehir Üniversitesi Kütüphanesi Taha Toros Arşivi.

Özcan, Besim. “Rus Donanmasının Sinop Baskını (30 Kasım 1853)” Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1990.

_____. “Bir Baskının Anatomisi: Sinop Faci’ası”. *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, C. 1, S. 2, (2007), 7-18.

Özçetin, Zihniye. “Osmanlı İmparatorluğunda Son Asır Bahriye Nazırları 1840-1921”, Bitirme Tezi, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, 1949.

Özdemir, Biltekin. *Osmanlı Devleti Dış Borçları*. Ankara: Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2010.

Pakalın, Mehmed Zeki. *Sicill-i Osmanî Zeyli*. C.7, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2008.

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

Regan, Geoffrey. *Büyük Denizcilik Gafları, Tarihin En Kötü Deniz Muharebe Kararları*. çev. Erkan Bebek, İstanbul: Doruk Yayınları, 2016.

Safvet, *Bahriyemiz Tarihinden Filasalar*. İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1329.

Sayacı, Kenan. *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, tarihsiz.

Sertoğlu, Midhat. *Mufasssal Osmanlı Tarihi*. C. 6, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2021.

Slade, Adolphus. *Müşavir Paşa'nın (Sir Adolphus Slade) Kırım Harbi Anıları*. çev. ve haz. Candan Badem. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2012.

Sondhaus, Lawrence. *Naval Warfare 1815-1914*. New York: Routledge Taylor & Francis Group, 2001.

Süleyman Nutki, *Muharebat-ı Bahriye-i Osmaniye*. İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1307.

Şehsuvaroğlu, Haluk. "1849'da İki Harb Gemimizin İngiltereyi Ziyareti". *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1965, 298-303.

_____. "19. Asırda Kaptan Paşalarımız (8)". *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1965, 104-107.

_____. "Fethiye Kalyonu". *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1965, 205-207.

_____. "Ondokuzuncu Asırda Türk-Amerikan Bahri Münasebetleri". *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1965, 314-317.

Tengüz, Hüsnü. *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1995.

Topuzlu, Cemil. *İstibdat, Meşrutiyet, Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım*. yay. haz. Cemalettin Topuzlu, İstanbul: Topuzlu Yayınları, 2002.

Tucker, Spencer C. *Handbook Of 19th Century Naval Warfare*. Gloucestershire: Sutton Publishing, 2000.

Türkgeldi, Ali Fuat. *Mesâil-i Mühimme-i Siyâsiyye*. C. 3, yay. haz. Bekir Sıtkı Baykal, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1987.

Uraz, Muammer. "Sultan Abdülaziz Devri Bahriyesi", Bitirme Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1945.

Uzun, Mustafa İsmet. "Ahmed Vesim Paşa", *DİA*, C. 2, İstanbul: TDV, 1989, 158-159.

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

_____. Osmanlı Devleti Teşkilâtından Kapıkulu Ocakları. C. 1, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988.

_____. “Çerkes Hasan Vak’ası”, *Belleten*, C. 9, S. 33, (1945), 89-133.

Ülkekel, Cevat. *Taş Kömürü Havzasında Bahriye Nezareti Yönetimi (1865-1908) ve Dilaver Paşa Nizamnamesi*. İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2019.

Ünlü, Rasim. *İnce Donanma*. İstanbul: Deniz Basımevi, 2005.

Wilson, H. W. *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri: 1850-1914*. çev. Lütfi Çekiç, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007.

Yakıtıl, Emin. “Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme”. 8. *Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, C. 2, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1981, 1333-1357.

Yayın Heyeti. “Ateş Mehmet Salih Paşa”, *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*. C. 2, İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, 1999, 187.

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

_____. “Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği”, *Türk Denizcilik Tarihi*, C. 2, ed. Zeki Arıkan, Lütfi Sancar, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, 147-159.

IV. GÖRSELLER

Ateş Mehmed Salih Paşa Yağlı Boya Tablosu, Ressam: Şeref Akdik. İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu, Demirbaş Numarası: 1057.

Ateş Mehmed Salih Paşa Yağlı Boya Tablosu, Ressam: Cemal Tollu. İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu, Demirbaş Numarası: 2250.

Ateş Mehmed Salih Paşa’nın Fotoğrafı, İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu, Demirbaş Numarası: 588.

Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: NEKYA90965/27.

_____, No: NEKYA91283/2.

_____, No: NEKYA91242/5.

_____, No: NEKYA91029/43.

_____, No: NEKYA91242/6.

_____, No: NEKYA91242/3.

_____, No: NEKYA90925/1.

_____, No: NEKYA90839/39.

_____, No: NEKYA91152/16.



EKLER

EK:1 Ateş Mehmed Salih Paşa Yağlı Boya Tablosu, Ressam: Şeref Akdik.



(İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu, Demirbaş Numarası: 1057).

EK:2 Ateş Mehmed Salih Paşa Yağlı Boya Tablosu, Ressam: Cemal Tollu.



(İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu, Demirbaş Numarası: 2250).

EK:3 Ateş Mehmed Salih Paşa Kara Kalem Çizimi.



(Donanma Mecmuası, S.15, 13 Mayıs 1911, 1382,1383).

EK:4 Sivastopol Bombardımanında Üç Ambarlı Mahmudiye Kalyonu ve Ateş Mehmed Salih Paşa.



Hüsni Tengüz, *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1995), 39.

EK:5 Cerîde-i Bahriye’de Ateş Mehmed Salih Paşa’ya Dair Bir Yazı ve Fotoğraf.



Cerîde-i Bahriye, “Ateş Mehmed Paşa”, S. 399, 23 Zilkâde 1326 (17 Aralık 1908), 1.

EK:6 Ateş Mehmed Salih Paşa'nın Fotoğrafl.



(İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu, Demirbaş Numarası: 588).

EK:7 Padişah Yaverlerinden Kaymakam Arif Hikmet.



(Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: NEKYA91283/2).

EK:8 Ateş Mehmed Salih Paşa'nın Oğlu Arif Hikmet Paşa.



(Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: NEKYA90965/27).

EK:9 Arif Hikmet Paşa'nın İleri Yaşlarındaki Bir Fotoğrafı.



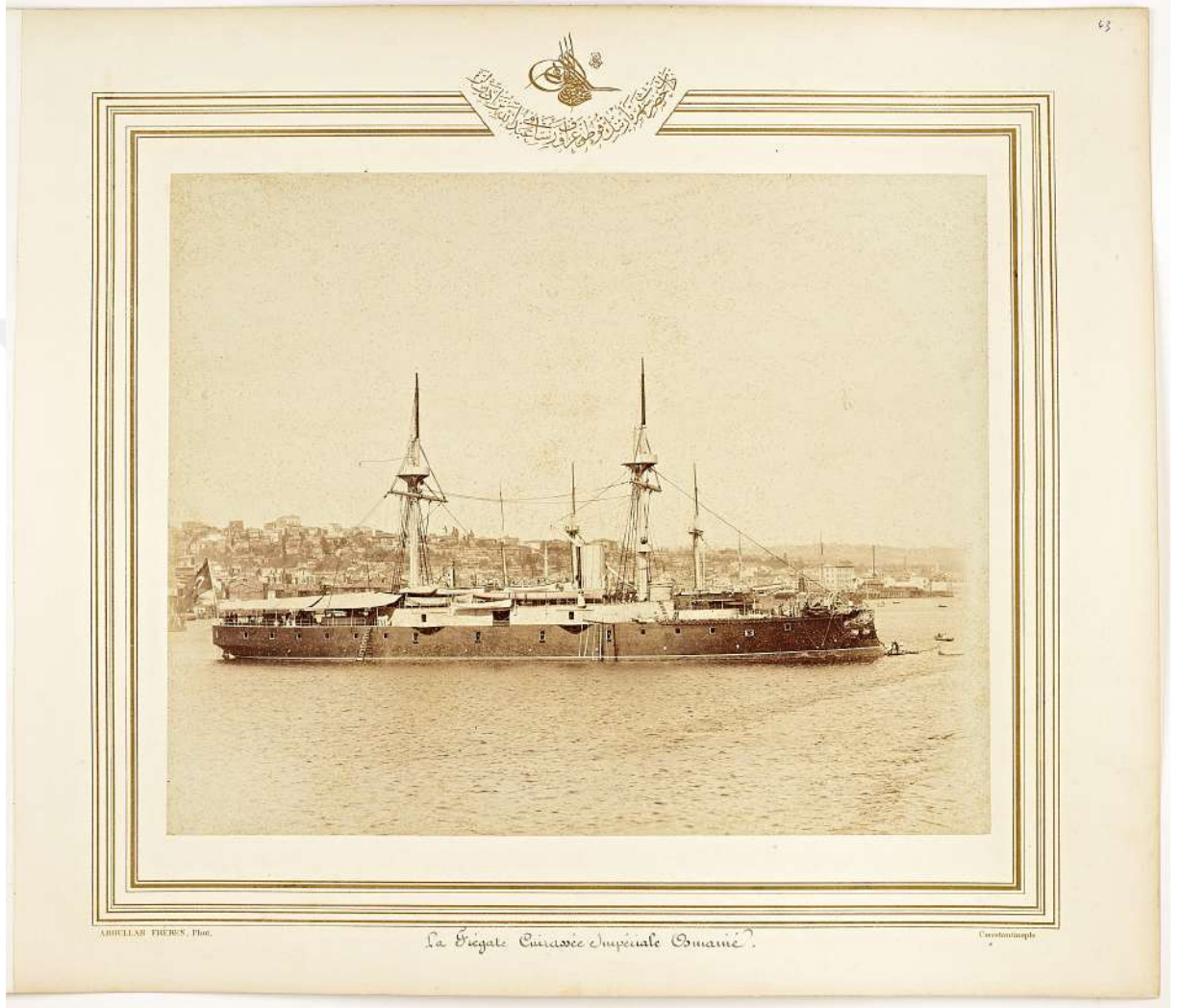
(Donanma Mecmuası, C. 7, S. 52, 1 Temmuz 1915, 820).

EK:10 Mehmed Salih Paşa'nın Londra'dayken Siparişini Verdiği Zırhlı Aziziye Fırkateyni.



(Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: NEKYA91242/5).

**EK:11 Mehmed Salih Paşa'nın Londra'dayken Siparişini Verdiği Zırhlı
Osmaniye Fırkateyni. (Tadilat Sonrası Hâli)**



(Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: NEKYA91029/43).

EK:12 Mehmed Salih Paşa'nın Londra'dayken Siparişini Verdiği Zırhlı Orhaniye Fırkateyni.



(Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: NEKYA91242/6).

EK:13 Mehmed Salih Paşa'nın Londra'dayken Siparişini Verdiği Zırhlı Mahmudiye Fırkateyni.



(Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: NEKYA91242/3).

**EK:14 Mehmed Salih Paşa'nın Kırım Harbi Esnasında Süvariliğini Yaptığı Üç
Ambarlı Mahmudiye Kalyonu.**



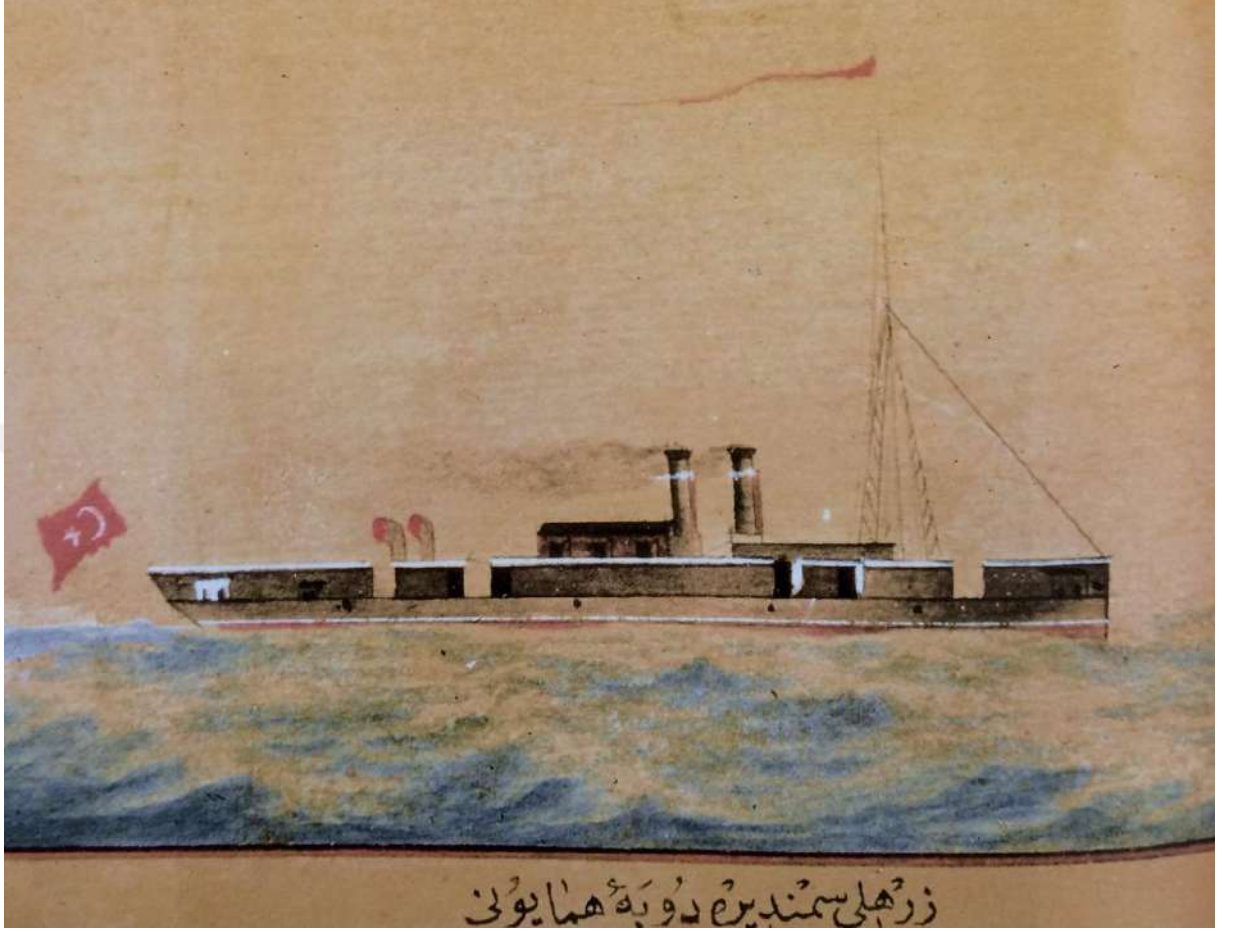
(Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: NEKYA90925/1).

EK:15 Mehmed Salih Paşa'nın Tersâne-i Âmire'de İnşa Ettirdiği Taşkızak.



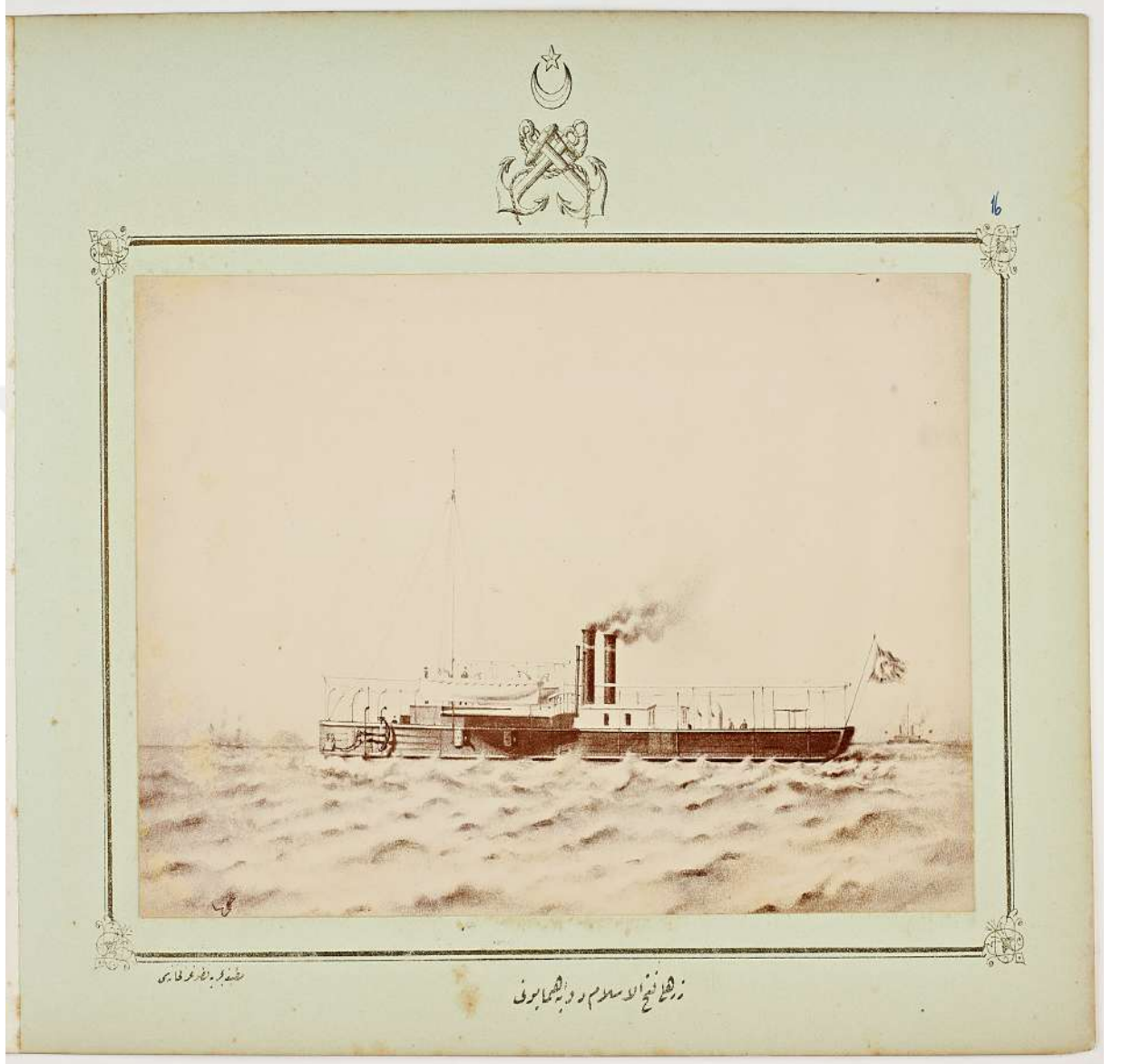
(Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: NEKYA90839/39).

**EK:16 Mehmed Salih Paşa'nın Kapudan-ı Deryâ Olduğu Dönemde Siparişini
Verdiği Zırhlı Semendire Dubası.**



Rasim Ünlü, *İnce Donanma*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 2005), 292.

**EK:17 Mehmed Salih Paşa'nın Kapudan-ı Deryâ Olduğu Dönemde Siparişini
Verdiği Zırhlı Feth'ül-İslam Dubası.**



(Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümü, No: NEKYA91152/16).

EK:18 Mehmed Salih Paşa'nın Selefî ve Yardımcısı İngiliz Mustafa Paşa.



1264'de (1848) Mekteb-i Bahriye Nâzırı olup Fi 5 şâban sene 1287'de rahmet denizine düşen İngiliz Mustafa Paşa.

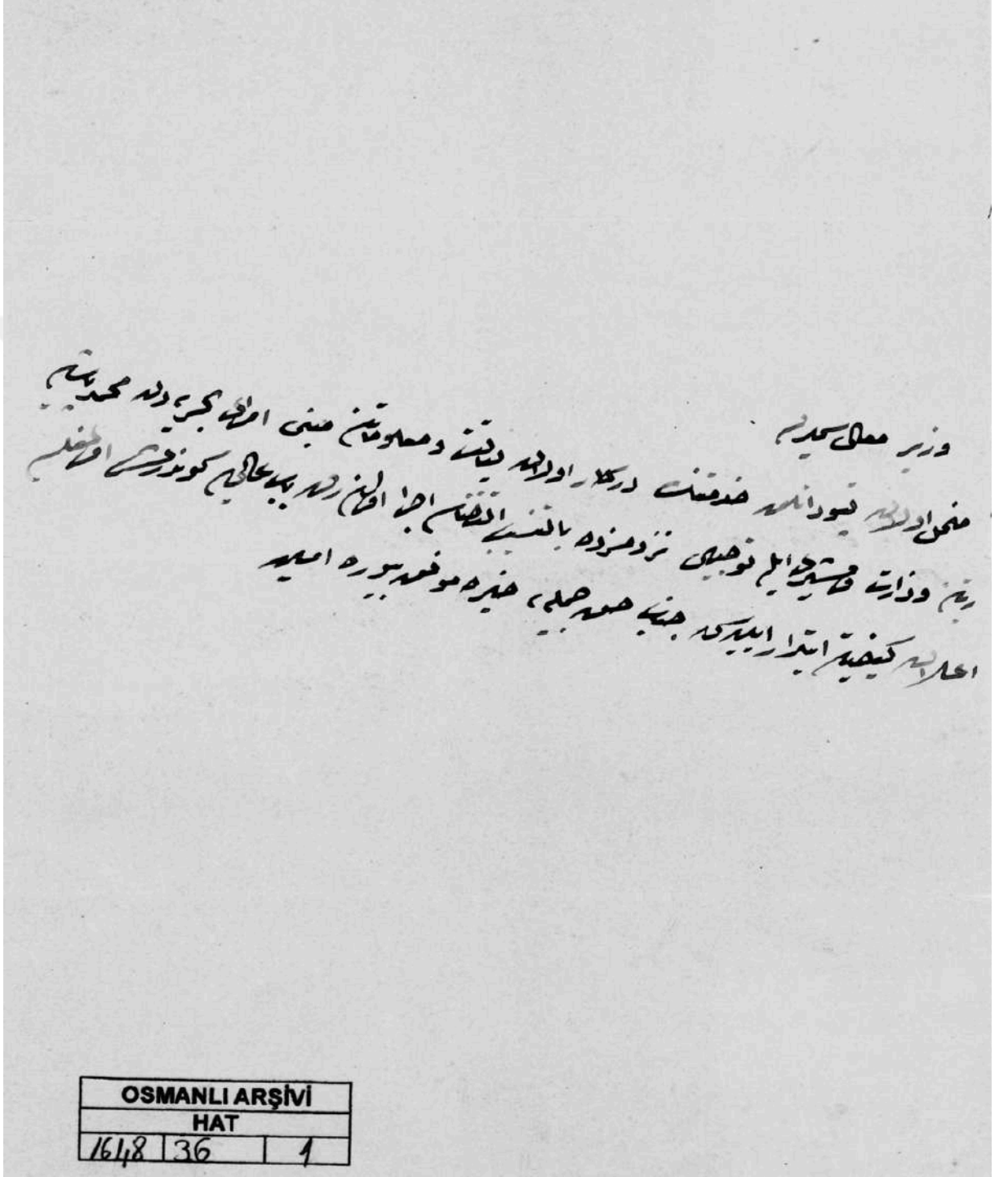
Safvet, Bahriyemiz Tarihinden Filasalar, (İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1329), 12.

EK:19 Mehmed Salih Paşa'nın Yardımcısı ve Halefi Hacı Ahmed Vesim Paşa.



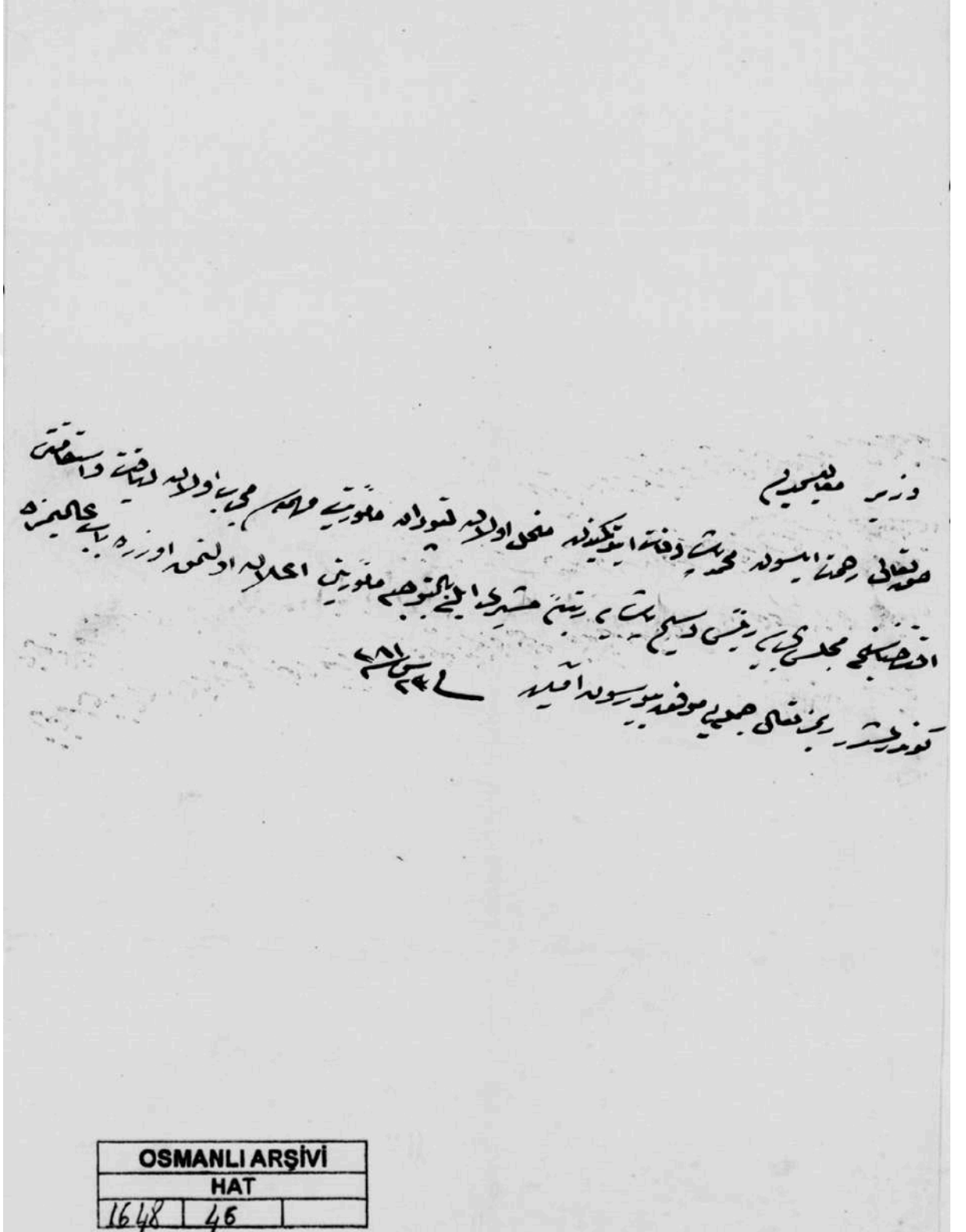
Mustafa İsmet Uzun, “Ahmed Vesim Paşa”, DİA, C. 2, (İstanbul: TDV, 1989), 158.

**EK:20 Mehmed Salih Paşa'nın Kapudan-ı Deryâ Olarak Tayin Edildiğini
Gösteren Belge.**



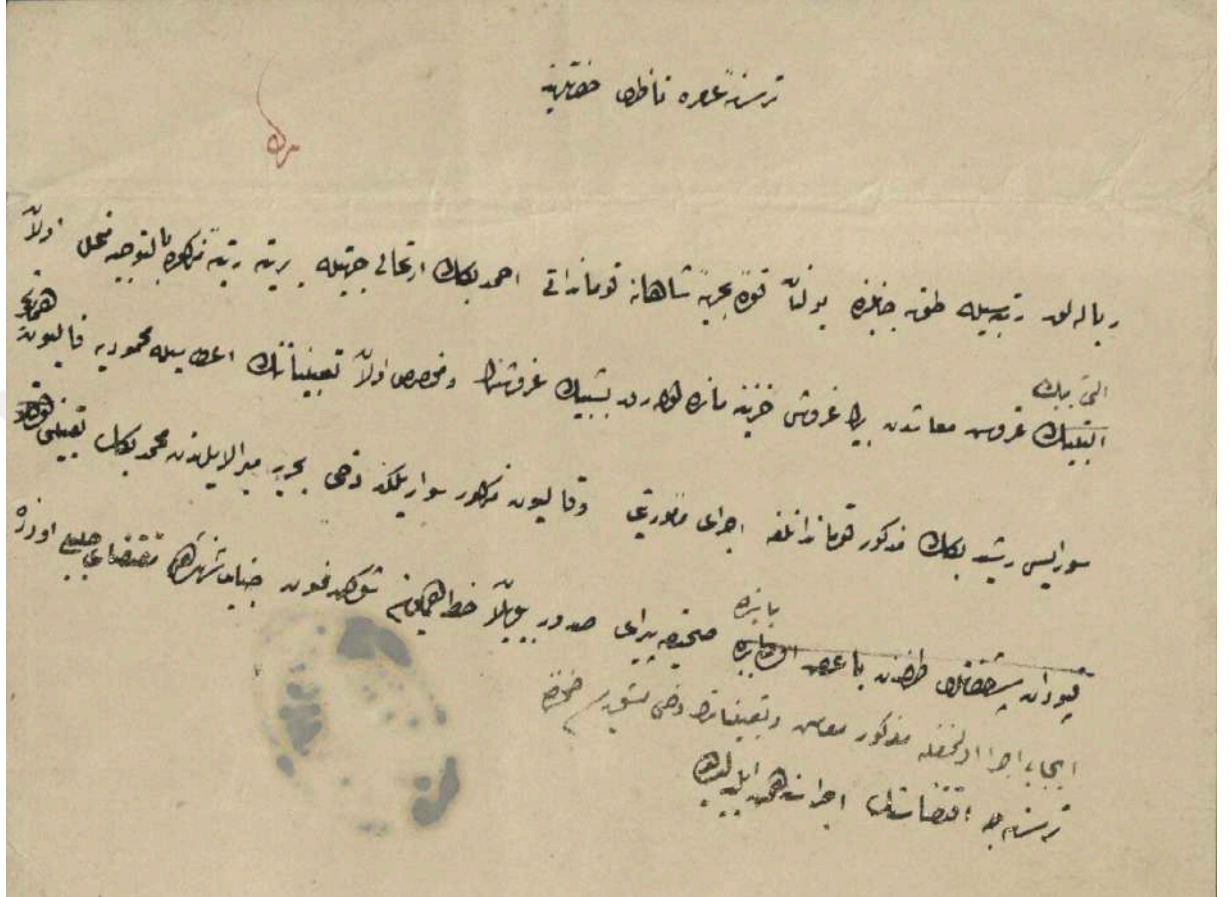
BOA., HAT. 1648/36, 28 B 1279 (19 Ocak 1863).

EK:21 Mehmed Salih Paşa'nın Vefat Ettiğini ve Onun Yerine Ahmed Vesim Paşa'nın Tayin Edildiğini Gösteren Belge.



BOA., HAT, 1648/46, 23 Ş 1281 (21/01/1865).

EK:22 Miralay Mehmed Salih Bey'in Mahmudiye Kalyonu Süvariliğine Tayin Edildiğini Gösteren Belge.



BOA., A.} MKT.MHM. 55/62, 30 B 1269 (09/05/1853).

**EK:23 Mehmed Salih Paşa'nın Mahmudiye Kalyonuyla Bombardımana Tuttuğu
Sivastopol'ün Kırım Harbi Esnasındaki Haritası.**



BOA., ATASE., Osmanlı-Rus Harbi (Kırım Harbi) (1853-1856), 7/27/3.

EK:24 Mehmed Salih Paşa'nın, Kılıç Ali Paşa Camii Haziresinde Bulunan Mezarının Lahit Kısımı.



(Fotoğraf: Hakkı Lermioğlu).

EK:25 Mehmed Salih Paşa'nın Mezarındaki Yelken, Direk ve Halat Detayları.



(Fotoğraf: Hakkı Lermioğlu).

EK:26 Mehmed Salih Paşa'nın Mezarındaki Kitabe.



(Fotoğraf: Hakkı Lermioğlu).

Mezar Kitabesindeki Yazı

Ah mine 'l-mevt

*Çalışub tâ'ate ummân-ı günaha dalmaz
Fikr eden firtuna-i mahşeri her subh u mesâ
İşte yelkenledi limân-ı bekâya eyvâh
Genc iken zevrak-ı cism-i kapudan-ı deryâ
Emr-i tersaneyi usretten ederdi tahlîs
Zâtını bâd-ı ecel eylemeseydi ifnâ
Sıkd u ihlâsına fehm eyle kim etdi hem-de[m] ?
Ali Paşa gibi bir seyf-i gazaya Mevlâ
Matemi asker-i bahriyye'yi kıldı [gi]ryân ?
Ola müstağrak-ı rahmet o müşir-i vâlâ
Şekl-i girdab ile târihini yazdı safvet
Sûy-i firdevse pupa etdi Mehmed Paşa
Sene 1281*

(Mezar taşını okuyan: Bilal Küçükkaya)

**EK:27 Mehmed Salih Paşa'nın İki Yaşında Vefat Eden Oğlu Aziz'in Mezar
Taşındaki Apolet ve Fes Detayları.**



(Fotoğraf: Hakkı Lermioğlu).

EK:28 Mehmed Salih Paşa'nın Oğlu Aziz'in Mezarındaki Kitabe.



(Fotoğraf: Hakkı Lermioğlu).

EK:29 Aziz'in Mezarındaki Lahit Kısımının Kenarında Bulunan Çapa Detayı.



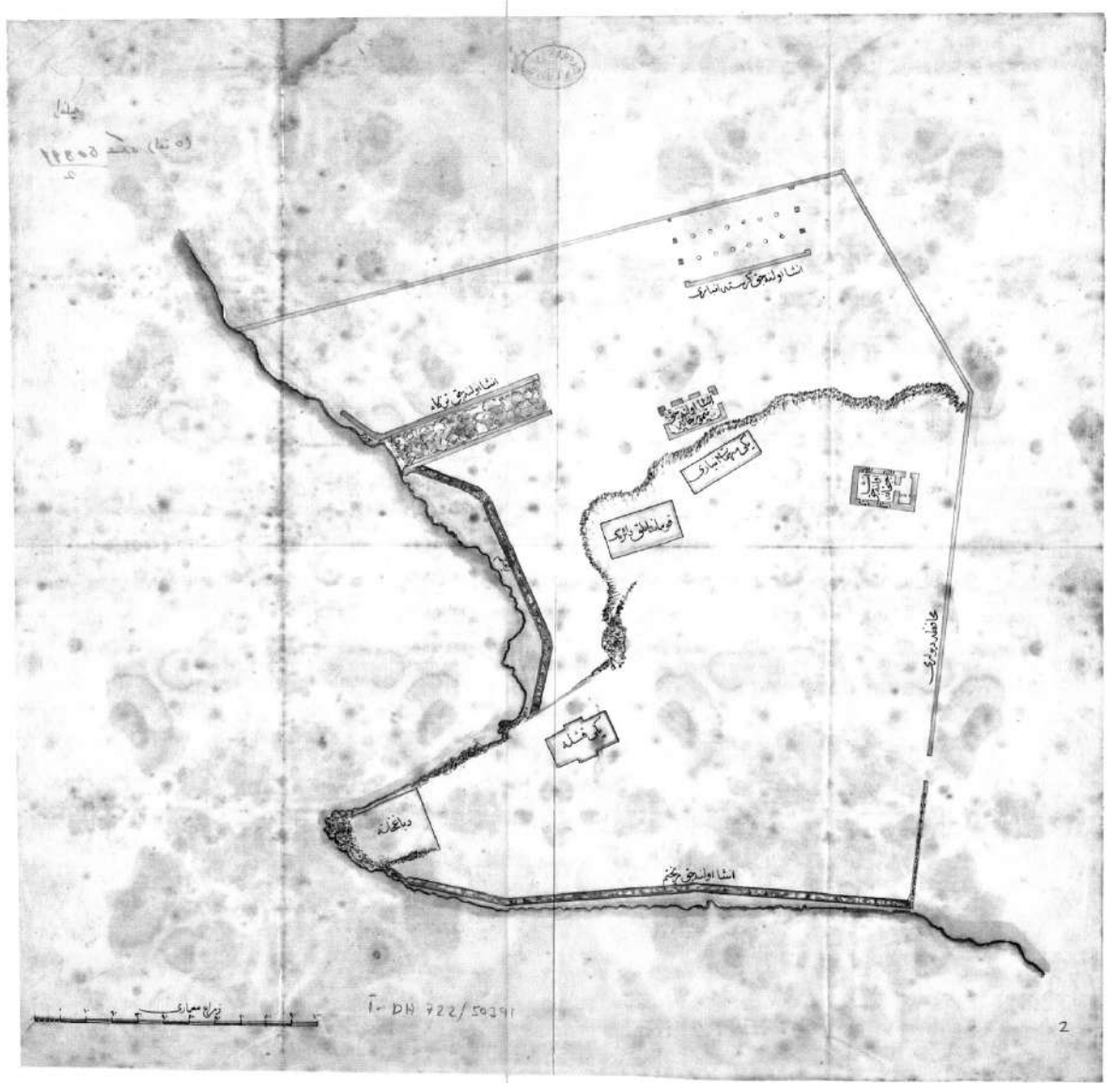
(Fotoğraf: Hakkı Lermioğlu).

EK:30 Aziz'in Mezarındaki Lahit Kısımının Kenarında Bulunan Çapa ve Çiçek Detayları.



(Fotoğraf: Hakkı Lermioğlu).

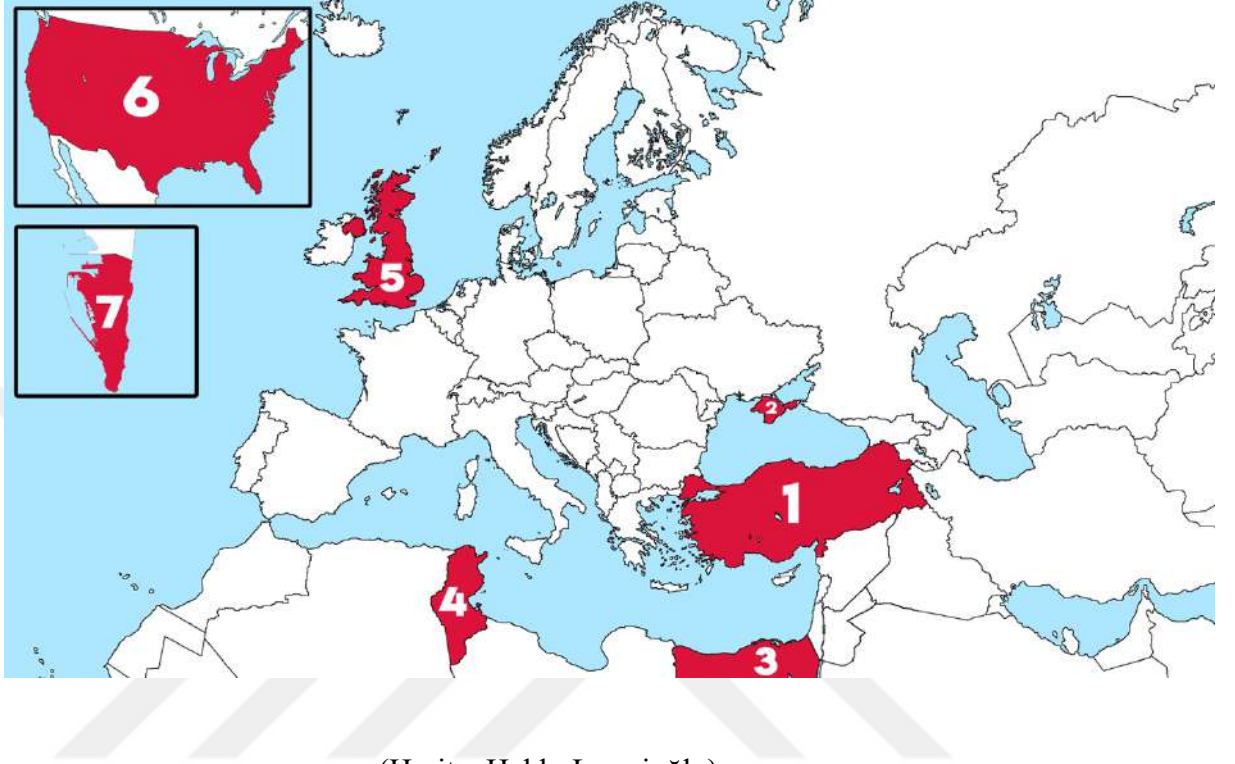
EK:31 Rusçuk Tersanesi'ne Yapılan ve Yapılmakta Olan Eklemeler.



İ.DH.00722

İ. DH, 722/50391, lef 2, 22 R 1293 (17/05/1876).

EK:32 Günümlz Sınırlarıyla Mehmed Salih Paşa'nın Görev Yaptığı Yerler.



(Harita: Hakkı Lermioğlu).

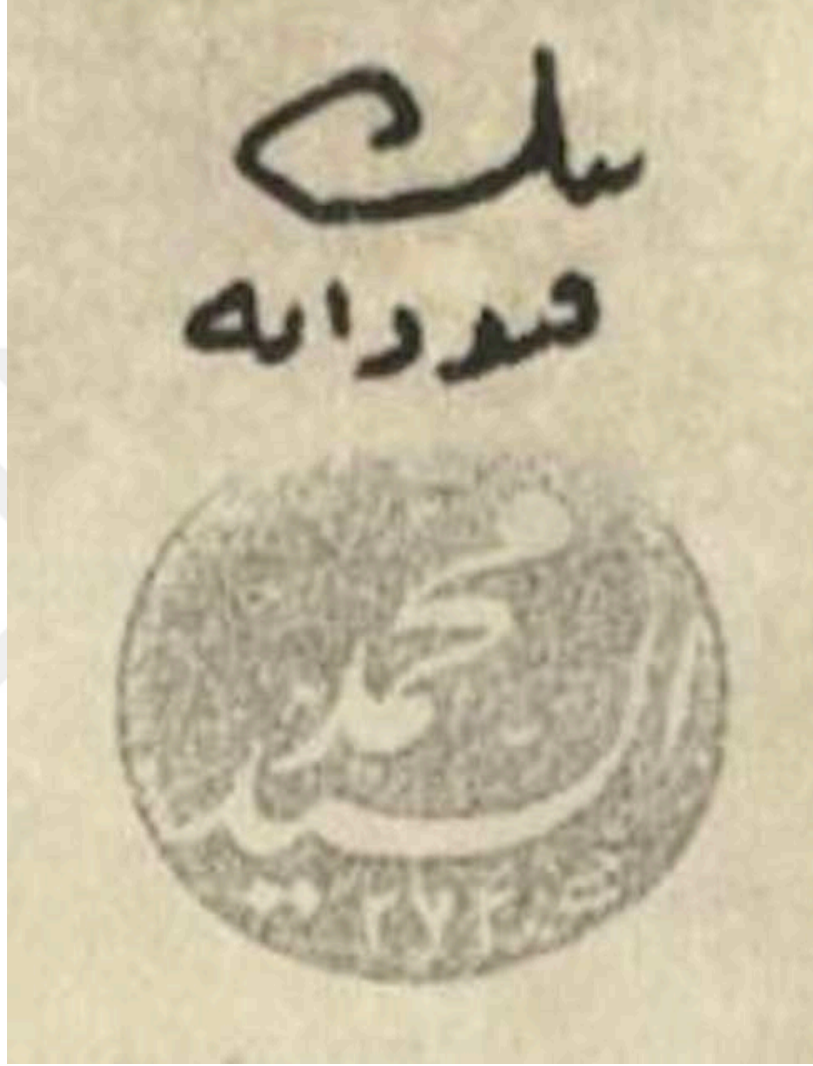
- 1-Türkiye
- 2-Kırım
- 3-Mısır
- 4-Tunus
- 5-İngiltere
- 6-Amerika Birleşik Devletleri
- 7-Cebelitarık

EK:33 Mehmed Salih Paşa'nın Amerika Vazifesi Esnasında Kullandığı Mühür.



Mirliva Riyâle Mehmed.

EK:34 Mehmed Salih Paşa'nın İkinci İngiltere Vazifesi Esnasında Kullandığı Mühür.



Kapudane Mehmed.

EK:35 Mehmed Salih Paşa'nın Eşi Ayşe Hanım'ın Kullandığı Mühür.



Merhum Ateş Mehmed Paşa Halilesi Ayşe (Aişe).

EK:36 Yıllara Göre Mehmed Salih Paşa'nın Rütbeleri ve Süvarilik Yaptığı Gemiler

Yıl	Süvarilik Yaptığı Gemi	Rütbe
1845	Ahter Guleti	Kolağası
1847	Gül-i Sefid Korveti	Binbaşı
1850	Mir'at-ı Zafer Fırkateyni	Kaymakam
1851	Teşrifîye Kapağı	Miralay
1853	Mahmudiye Kalyonu	Miralay

EK:37 Yıllara Göre Mehmed Salih Paşa'nın Bahriye Kariyeri

Görev	Rütbe	Yıl
Mekteb-i Bahriye Mezunlu	Mülazım	1839-1845
-	Yüzbaşı	1845
Gulet Süvariliği	Kolağası	1845
Korvet Süvariliği	Binbaşı	1845-1847
Fırkateyn Süvariliği	Kaymakam	1847-1851
Kapak Süvariliği	Miralay	1851-1853
Üç Ambarlı Süvariliği	Miralaylığın Üstü	1853-1855
Riyâle-i Hümayun	Mirliva	1855-1859
Kapudane-i Hümayun	Mirliva	1859-1863
Kapudan-ı Deryâ	Müşir	1863-1865

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, Adı. AKŞAHİN, İbrahim Ege
Uyruğu T.C.

Eğitim Derecesi	Üniversite ve Bölüm	Mezuniyet
Tarihi		
Lisans	İstanbul Üniversitesi Tarih Bölümü	2021
Lise	Halide Edip Adıvar Anadolu Lisesi	2017
Yabancı Dil	İngilizce	