

## İSTANBUL'DAN BASRA'YA GÖNDERİLEN İLK OSMANLI HARP GEMİLERİ: BURSA VE İZMİR KORVETLERİNİN SEYİR GÜNLÜĞÜ (24 EYLÜL 1865-3 ARALIK 1866)

Mehmet Korkmaz   
Dr. Arşiv Uzmanı, İstanbul, Türkiye

### Öz

Süveyş Kanalı'nın 1869'da açılmasından dört yıl önce Basra'daki filo ya dâhil edilmek üzere İstanbul'dan iki Osmanlı harp gemisi yola çıkarıldı. İzmir ve Bursa adlı korvetler Cebel-i Tarık Boğazı'ndan geçip İspanya-Brezilya ve Ümit Burnu'na uğradıktan ve oldukça meşakkatli bir yolculuktan sonra 15 ayda Basra'ya ulaştı. Osmanlı tarihinde ilk defa İstanbul'dan Basra'ya harp gemisi gönderilmesi ve gemilerin ilk defa okyanus yolculuğu yapması bu seyri önemli kılan hususlar arasındaydı. Adı geçen iki Osmanlı korvetinin İstanbul-Basra arasındaki yolculuğunun anlatıldığı bu makalede Türk denizcilik tarihinin bir safhasının aydınlatılması amaçlanmıştır. Çalışmayla iki korvetin Basra'ya gönderilmelerine ilişkin stratejik amacın ve bunun etkisinin ortaya çıkarılması hedeflenmektedir. Makalede başvuru temel kaynaklar, Bursa korvetinde görevli Mühendis Faik ile İmam Abdurrahman Efendi'nin hatıraları ile korvetin süvarisi Kaymakam Ahmed Bey'in hazırlamış olduğu bir rapordur. İlk iki çalışma bilinmekle birlikte Kaymakam Ahmed Bey'in raporunun şimdiye kadar hiç kullanılmaması ve ilk defa bu çalışmaya kaynaklık etmesi bu makaleyi özgün kılan hususlardan biridir. Bu çalışma arşiv belgeleriyle de desteklenmiştir. Osmanlı Arşivi'nde ve Deniz Tarih Arşivi'nde yapılan araştırmalar sonucu korvetlerin yolculuk için yaptıkları hazırlıklar, yolculuk sırasındaki tamirat ve ikmal işlemleri için ihtiyaç duyulan paranın havalesi gibi konularda vesikalar bulunduğu ortaya çıkarılmıştır. Bunlar konunun daha iyi anlaşılmasına imkân sağlamıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı Donanması, Basra Körfezi, Brezilya, Bursa Korveti, İzmir Korveti.

---

**Sorumlu yazar/ Corresponding author:** Mehmet Korkmaz, mkorkmaz10@gmail.com

**Geliş Tarihi/Submitted:** 09.03.2019 **Kabul Tarihi/Accepted:** 11.06.2019

**DOI:** 10.26650/TurkJHist.2019.19014

**Cite this article as:** Korkmaz, Mehmet, "İstanbul'dan Basra'ya Gönderilen İlk Osmanlı Harp Gemileri: Bursa ve İzmir Korvetlerinin Seyir Günlüğü (24 Eylül 1865-3 Aralık 1866)", *Turk J Hist*, issue 69 (2019), p.87-112.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

**Abstract**

***THE FIRST OTTOMAN WARSHIPS FROM İSTABUL TO BASRA: THE JOURNALS OF THE BURSA AND İZMİR CORVETTES (SEPTEMBER 24, 1865-DECEMBER 3, 1866)***

Two Ottoman warships departed from Istanbul and were incorporated in the fleet in Basra four years before the Suez Canal was completed in 1869. These corvettes, called Izmir and Bursa, reached Basra at the end of the difficult 15-month long trip after sailing through Gibraltar and stopping in Spain, Brazil and Cape Town. For the first time in Ottoman history, sending battleships from Istanbul to Basra and the first voyage of these ships in the ocean were some of the highlights of this course. The aim of this study is to clarify a phase of Turkish maritime history and to explore the journey of two Ottoman corvettes between Istanbul and Basra. Another purpose of the study is to find out the strategic purpose and the effect of sending these corvettes to Basra. The main sources of this article are the memories of Engineer Faik and Imam Abdurrahman Efendi, who were assigned in the Bursa Corvette and the report prepared by Commander and Lieutenant Colonel Ahmed Bey. Although the first two studies are known, the fact that the Colonel Ahmed Bey's report has never been used so far is one of the reasons why this article is unique. This work was also supported by archival documents. As a result of the research carried out in the Ottoman Archives and the Naval History Archives, it was found that there were documents about the preparation of the corvettes and the money needed for repairs and replenishment during the voyage. These sources provided a better understanding of the subject.

**Keywords:** Ottoman Navy, Persian Gulf, Brazil, Bursa Corvette, İzmir Corvette.

**Giriş**

Bursa ve İzmir korvetlerinin Basra Körfezi seyirlerine ve bunların gönderiliş amaçlarına ilişkin hususa geçmeden önce Basra'daki Osmanlı denizcilik faaliyetlerine kısaca değinmek konunun daha iyi anlaşılmasına imkân sağlayacaktır. Osmanlılar tarafından 1538-1546 yılları arasında ele geçirilen Basra, 17. yüzyıl sonunda körfezdeki Portekiz ve Hollanda tehlikesi kalkana kadar bir deniz üssü olarak önemini korudu. Ancak Hint Okyanusu ticaretinin Kızıldeniz'e kaymasından sonra ticaret merkezi olarak eski önemini kaybetti. Osmanlı Devleti merkezden uzak diğer eyaletler gibi Bağdat ve Basra üzerinde tam bir siyasi denetim sağlayamadığından zamanla buralarda merkezi yönetim zayıfladı ve yerel güç unsurları idareyi ele geçirdi. Sultan II. Mahmud (1808-1839) döneminde eyaletler üzerinde merkezi idareyi yeniden tesis etmeye yönelik politika gereği Bağdat üzerine düzenlenen askerî hareketle 1831'de buradaki Kölemen idaresine son verildi. Bağdat ve Basra tekrar merkeze bağlandı. Bölgede 1839 Tanzimat Fermanı'nın öngördüğü mülkî ve askerî reformların tatbikine ise 1844 senesinde başlandı. 1848'de merkezi Bağdat'ta bulunan ve daha sonra VI. Ordu ismini alan Irak ve Hicaz Ordusu Kumandanlığı teşkil edildi<sup>1</sup>.

1 Osmanlı Devleti idaresinde önceleri Bağdat vilayetine bağlı bir sancak olan ve sonra vilayet statüsü

Bölgede merkezi otoriteyi tesis etmenin burada güçlü bir kara ordusunun yanı sıra Basra Körfezi'nde etkin bir donanma bulundurmaktan geçtiğini değerlendiren Bâbîâli, bu amaçla 19. yüzyılın ikinci yarısında Basra'da denizcilik alanında bir reform planı hazırladı. Deniz ve nehir güvenliğinin sağlanması ve ticaretin geliştirilmesi maksadıyla bölgeye harp ve ticaret gemilerinin tahsisi yolları arandı. Basra'daki tersanenin modernize edilmesi için adımlar atıldı. Bu husustaki ilk girişim, 1847 senesinde Tersane-i Âmire'den iki bahriye subayının Basra'ya keşif raporu hazırlamak üzere gönderilmesiyle başladı<sup>2</sup>. Basra'da denizcilik sahasında bir reform yapma iradesi aynı zamanda önce Hindistan'a, ardından 18. yüzyılın ortalarında Basra Körfezi'ne gelerek bölgede nüfuz alanlarını genişleten İngilizlerin yayılmacı politikalarına karşı oluşturulmak istenen savunma stratejisinin bir hazırlığıydı<sup>3</sup>.

Basra Tersanesi'nin ıslahı için başlatılan süreçte 1850 senesinde Tersane-i Âmire'den Riyale-i Hümayun Pir Bey ve iki yıl sonra da yerine Riyale-i Hümayun Hüseyin Bey gönderildiler. Bunların maiyetlerine Tersane-i Âmire'den gemi inşasında uzman subay ve personel de verilmişti. Bölgeye amiral rütbesinde ve bahriye teknikleri konusunda oldukça iyi yetişmiş isimlerin gönderilmesi Bâbîâli'nin konuya verdiği ehemmiyetin bir göstergesiydi. Fakat bölgenin fiziki-coğrafi şartlarından dolayı kereste temininde yaşanan sıkıntılar ve tersane için yeterli sayıda asker bulunamamasından kaynaklanan diğer birtakım sorunlar sebebiyle beklenen gelişmeler gerçekleşmedi. Eski gemilerin çoğunun artık tamir kabul etmez bir dereceye gelmiş oldukları görüldü. Yeni gemi inşa etmek de mümkün olmadı<sup>4</sup>.

Basra sahilleri için Avrupa'dan gemi alınmasına ilişkin düşünce ise para bulunamaması sebebiyle gerçekleşmedi. Bu süreçte Tersane-i Âmire'deki mevcut gemilerden birkaçının Basra'ya gönderilmesi ilk defa gündeme geldi. Ancak gemilerin Cebel-i Tarık Boğazı'ndan geçirilip Ümit Burnu yoluyla Basra'ya yapacakları bu seyirde okyanus yolculuğuna dayanıp dayanamayacakları hususunda bir karara

---

sü verilen Basra'nın idari ve siyasi durumuna ilişkin bkz. Ebubekir Ceylan, *The Ottoman Origins of Modern Iraq: Political Reform, Modernization and Development in the Nineteenth-Century Middle East*, I.B. Tauris, London 2011, s. 12-219; Gökhan Çetinsaya, *Ottoman Administration of Iraq, 1890-1908*, Routledge, London 2006, s. 4-5; Burcu Kurt, *Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum 1908-1914*, Küre Yayınları, İstanbul 2015, s. 89-461; Yusuf Halaçoğlu, "Basra", DİA, c. 5, İstanbul 1992, s. 112.

2 Osmanlı hükûmetince alınan karar gereği Basra Körfezi'ndeki donanmanın ve Basra Tersanesi'nin ıslahına ilişkin başlatılan çalışmalara dair ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Korkmaz, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2018, s. 14-17.

3 Basra Körfezi'nde bilhassa Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra ortaya çıkan uluslararası rekabete ilişkin bkz. Zekeriya Kurşun, *Basra Körfezi'nde Osmanlı İngiliz Çekişmesi: Katar'da Osmanlılar (1871-1916)*, TTK Yayınları, Ankara 2004, s. 85-151; Korkmaz, *a.g.t.*, s. 212-289.

4 Korkmaz, *a.g.t.*, s. 17-30.

varılmadı. 1853-1856 yılları arasında cereyan eden Rusya ile Osmanlı Devleti arasındaki Kırım Savaşı da Basra'ya harp gemisi gönderilmesi projesini engelledi<sup>5</sup>.

1858 yılının sonlarında ise Avrupa'dan satın alınan ve bir nakliye gemisiyle Basra'ya parçalar hâlinde getirilerek orada monte edilen iki nehir vapuru Dicle Nehri'nde Bağdat-Basra güzergâhında işletilmeye başladı<sup>6</sup>. Bu başarıda Basra Tersanesi'nin idari ve mali olarak bağlı olduğu Bağdat Valiliği görevinde bulunan Mehmed Reşid Paşa'nın özel gayretleri oldu. Bağdat'ta görev yapan valilerin deniz ve nehir ulaşımının geliştirilmesi ile sahil güvenliğinin sağlanması başta olmak üzere denizcilik faaliyetlerine özel önem vermeleri bu sahada ilerleme kaydedilmesini sağladı. Mehmed Reşid Paşa'dan sonra valilik görevine gelen Namık Paşa ve Midhat Paşa'nın bu hususlardaki faaliyetleri de ayrı bir başlık altında tetkiki icap edecek mahiyettedir.

### A. Bağdat Valisi Namık Paşa'nın Basra Körfezi İçin Harp Gemisi Talebi ve Bunun Tedarikine Yönelik Gayreti

Namık Paşa, birinci Bağdat Valiliği görevinin üzerinden 10 yıl geçtikten sonra 1861 yılının Ağustos ayında ikinci kez Bağdat valisi olarak atandı. Bu görevini yaklaşık yedi yıl sürdürdü. Bu süreçte Paşa, bölgenin ekonomik ve sosyal açıdan kalkındırılmasına yönelik önemli işlere imza attı<sup>7</sup>. Bağdat'ta bulunduğu süre zarfında buradaki deniz ve nehir filosunun güçlendirilmesine de gayret etti. Harp gemisi temini en önemli sorunların başındaydı. Paşa'nın Bâbîâlî'yi ikna ederek, bu makalenin de esas konusunu teşkil eden iki harp vapurunun Tersane-i Âmire'den Basra'ya gelmesini sağlaması onun başarılarından biri oldu.

O yıllarda Basra'da küçük ve büyük tarzda kullanılabilir dokuz gemi mevcut olmakla birlikte bunların ekserisi tamire muhtaçtı. Üç küçük vapura, iki uskurlu korvete ve dört brik gemisine ihtiyaç vardı. Korvetlerin Şattularap'ta asayişin muhafazasının yanı sıra gerektiğinde asker ve mühimmat sevkinde kullanılması dü-

5 BOA, A.MKT.NZD, 1/10; DTA, MB.d., 17/87, 6 Ocak 1851; DTA, MB.d., 39/94, Bahriye Meclisi müzekkeresi 20 Temmuz 1856. Sait Talat, *Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler*, Deniz Matbaası, İstanbul 1943, s. 175.

6 Ahmed Şekib, *Basra Tersanesi'ne Dair Malumât*, t.y., Yapı Kredi Sermet Çifter Araştırma Kütüphanesi, Yazmalar Bölümü, no. 607, s. 22-28.

7 Namık Paşa'nın birinci ve ikinci Bağdat Valiliği dönemindeki faaliyetlerine ilişkin bkz. Majed Mohammed Binzouba, *Mehmed Namık Paşa'nın Askeri ve Siyasi Hayatı (1804-1892)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2015, s. 220-227, 245-258; Ahmet Nuri Sinaplı, *Şeyh-ül Vüzerâ, Serasker Mehmet Namık Paşa*, Yenilik Basımevi, İstanbul 1987, s. 148, 188, 237-238; Ceylan, a.g.e., s. 63-64; ayn.yzr., "Namık Paşa'nın Bağdat Valilikleri", *Toplumsal Tarih*, S. 186, Haziran 2009, s. 77-78. Namık Paşa'nın ikinci valiliği döneminde deniz ve nehir ulaşımını geliştirmek ve harp gemisi sayısını artırmak maksadıyla yaptığı çalışmalar için bkz. Korkmaz, a.g.t., s. 38-48.

şünülyordu<sup>8</sup>. Ancak Kızıldeniz ile Basra Körfezi sahillerinde devlete ait vapurlar gezdirilmesinin birçok fayda sağlayacağına ilişkin Basra Bahriye Başbuğluğunun 21 Mart 1864 tarihli tezkeresi Kaptanpaşalık makamı tarafından Bâbîâli'ye havale edilmişse de bunun o sırada mümkün olamayacağı cevabı alınmıştı<sup>9</sup>. Aynı yıl Vali Namık Paşa, Basra'daki ekonomik ilerlemenin durduğunu, ahalinin ekserisinin göç ettiğinden nüfusun azaldığını, kalanların çevredeki eşkıyanın baskınlarına uğradığını, en önemli geçim kaynağı olan ziraatın büyük yara aldığını ifade ederek bölgede yapmak istediği ıslahat hakkında Bâbîâli'den taleplerde bulundu<sup>10</sup>.

Namık Paşa, 30 Kasım 1864 tarihli bir diğer tezkeresinde Basra Tersanesi'nin mevcut durumu, ihtiyaçları, Basra'daki filonun güçlendirilmesi, Kızıldeniz sahillerinin muhafazası ve Fırat ile Dicle'deki nehir nakliyatı hakkında mütalaa sundu. Basra Tersanesi'nde güçlü bir donanma bulundurulmadığından Kızıldeniz sahillerinin de kontrol altında tutulamadığına da vurgu yaptı ve yazısında özetle şu ifadelere yer verdi:

*“Basra için ihtiyaç duyulan iki harp vapurunun Avrupa'dan alınabilmesi için aracılık yapacak güvenilir tüccar bulunulamadığından bu vapurların Tersâne-i Âmi-re'den gönderilmesini talep etmekten başka çare kalmamıştır. Vapurlardan her birinin top, edevat ve bütün levazımatıyla dörder bin kese masrafla meydana getirilebileceği anlaşıldığından Tersane-i Âmi-re sergisine iane-i mahsusa olarak iki vapurun masrafı olan sekiz bin kese nakden Bağdat Eyaleti emvalinden postayla takdim edildi. Vapurların yeni imal ve inşası veya yerlerine yenisi yaptırılmak üzere Tersane-i Âmi-re mevcudundan gönderilmesi şikkından hangisi tensip buyrulursa onun icrası uygun olacaktır. Fakat alınması icap eden acil tedbirler gereği mevcut gemilerden ikisinin hemen gönderilmesi tercih sebebidir. Basra Körfezi'ndeki deniz gücünün kuvvetlendirilmesi Kızıldeniz sahillerine de fayda sağlayacaktır. Arap yarımadası sahillerinde çok sayıda Müslüman nüfus barınmakta olup bunlar sahipsiz, hâmisiz ve istinat merkezlerini belirlemekten aciz bir hâl üzeredirler. Bunların Osmanlı tâbiyetine dâhil edilerek durumlarına çeki düzen verilmesi saltanat-ı seniyyenin şanına yaraşır bir hareket olacaktır. Basra'daki donanmanın güçlendirilmesi tasavvuru fiiliyata geçirildiğinde bunun o sahillerdeki etkisi kısa sürede görülecektir.”<sup>11</sup>*

Namık Paşa'nın Süveyş Kanalı'nın açılacak olmasıyla atılması icap eden adımlar hususundaki öngörülerini, üzerinde önemle durulması gereken tespitlerdir. Paşa, sorunların tespiti ile yetinmemiş, çözüm önerileri de sunmuştur: Kızıldeniz ve Arap yarımadası sahillerinde vapur dolaştırılmasının birçok faydaları olacağına

8 Ahmed Şekib, *a.g.e.*, s. 37-38.

9 DTA, MKT., 61/4, 19 Haziran 1863.

10 BOA, İ.DH., 512/34861; DTA, MB.d., 57/79, 14 Mart 1863; DTA, MB.d., 57/143, 3 Temmuz 1863; DTA, MB.d., 40/43; DTA, MB.d., 57/94, 13 Nisan 1863.

11 BOA, İ. DH., 533/36943, Lef 1, Namık Paşa'dan Sadaret'e, 30 Kasım 1864.

dikkat çekerek vapurların İstanbul'dan gönderilmesi için Bağdat Eyaleti emvalinden sekiz bin kese akçeyi<sup>12</sup> postaya teslim ederek göndermiştir<sup>13</sup>.

Bu yazışmalar neticesinde Bâbüâli, Basra Tersanesi'nin ıslahı ve körfezdeki harp gemisi sayısının artırılması kapsamında Tersâne-i Âmire mevcudundan iki korveti bölgeye gönderme kararı aldı. Kendisinden önceki dönemde İstanbul'dan Basra'ya harp gemisi gönderilmesine ilişkin yapılan birkaç başvuruya olumsuz cevap verildiği göz önünde bulundurulduğunda, Basra'daki tersanenin genişletilmesi ve bölgenin artan önemi üzerinde durarak iki korvetin İstanbul'dan Basra Körfezi'ne gönderilmesi konusunda Bâbüâli'yi ikna etmesi Namık Paşa'nın bir başarısı olarak kayıtlara geçti. Böylece Basra'daki Osmanlı deniz filosu güçlendirilerek Osmanlı sancağı Körfez sularında daha yaygın olarak dalgalandırılacaktı.

### **B. İki Osmanlı Korvetinin İstanbul'dan Basra'ya Yolculuğu (24 Eylül 1865-Aralık 1866)**

Bâbüâli 1865 yılının Mayıs ayında aldığı karar üzerine Tersâne-i Âmire'de bulunan Bursa ve İzmir korvetlerinin<sup>14</sup> Basra'ya gönderilmesini kararlaştırdı. Bun-

12 BOA, İ.DH., 533/36943, Lef 5, 8 Ocak 1865; DTA, MKT., 64/11; BOA, İ.DH., 533/36943, Lef 3, 30 Kasım 1864; BOA, İ.DH., 533/36943, Lef 2. Namık Paşa'nın iki harp gemisi ile nehirlerde işletmek üzere talep ettiği iki vapurun masraflarına sarf edilmek için iki defada olmak üzere (18 Aralık 1864 ve 20 Mart 1865 tarihlerinde) gönderdiği akçe miktarı bir diğer belgede 13.000 kese olarak ifade edilmektedir. Daha önceki yıllarda Bağdat eyaletinin masraflarının gelirlerinden fazla olup her sene merkezi hazineden nakden akçe gönderilmesine ihtiyaç duyulduğu halde Irak topraklarının zamanla mamur hâle getirilerek merkezi hazineye muhtaç olmaksızın eyaletten tahsil edilen gelirlerle vilayetin idare edilmeye başlanması hatta Maliye hazinesine bir hayli akçe dahi gönderilmesi Bâbüâli tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Basra'ya gönderilmek üzere Tersane-i Âmire'den yola çıkarılan iki korvetin yerine iki yeni uskurlu korvetin inşasına başlanılmasına dair Padişah emri çıktığı, bunların inşasına başlanacaksa da zikir olunan 13.000 kese akçenin bu gemilerin yerlerine konulmak üzere yapılacak gemilerin masraflarını ve nehirler için Londra'ya sipariş olunan vapurların bedellerini karşılamaya kifayet etmeyeceğinden 10.000 kese miktarında akçeye daha ihtiyaç olduğu ve bu miktarın doğrudan doğruya Tersâne-i Âmire hazinesine irsali hususunda Bağdat Valiliğine tebligat yapıldığı görülmektedir (DTA, MKT., 66/43, 20 Aralık 1865). Nehirlerde işletilmek üzere Namık Paşa tarafından talep edilen ve masrafları Bağdat Valiliği tarafından karşılanacak olan üç vapurun Avrupa'ya siparişi de Bâbüâli tarafından onaylandı. Bu üç vapur (Musul, Resafe ve Fırat) Namık Paşa'nın valilikten ayrılmasından sonraki günlerde Basra'daki filoya dâhil edildi.

13 BOA, İ.DH., 533/36943, Lef 2, 30 Kasım 1864 tarihli Bağdat Valisi Mehmed Namık Paşa tarafından Kaptan-ı Derya'ya gönderilen tezkere.

14 Uskurlu korvet sınıfından aynı tipte gemiler olan Bursa ve İzmir korvetleri 800 ton kapasitesinde olup 1859 yılında Londra'da inşa edildiler. 1860 senesinde Osmanlı Devleti tarafından satın alındılar. 53,2 metre boyunda, 9,3 metre genişliğinde olan korvetlerin draftı 4,5 metreydi. Aışap bakır kaplama olan korvetler 10 mil sürat hızına sahip olup 150 mürettebat alıyordu. 2 adet 150 mm arkadan doldurmalı Krupp topu, 2 adet 120 mm Krupp topu, 3 adet 37 mm seri ateşli ile 2 adet 25 mm Nordenfeldt mevcuttu. Bernd Langensiepen - Ahmet Güleriyüz, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, İstanbul 2000, s. 134. Deniz Tarihi Arşivi Kütüphanesi, Donanma Cetveli, El Yaz-

ların gerekli sefer hazırlıklarının hemen yapılması istendi. Ordulu Binbaşı Ali Bey kaymakam rütbesine terfi edilerek korvetlere kumandan tayin edildi. Basra'ya vardığında Basra Bahriye Kumandanlığı görevini de devralacaktı. Maiyetine iki sene süreyle görev yapmak üzere 17 nefer tahsis edildi<sup>15</sup>. İki korvet eşliğinde Basra'ya gönderilecek olan Ali Bey ve beraberindekilerin Basra Tersanesi'nin mevcut durumunun ıslahı ve buradaki deniz gücünün kuvvetlendirilmesi için İstanbul'dan hareket edecekleri hazırlanan talimatnamede ifade edildi. İstanbul'da misafir olarak bulunan Komor Adaları hükümdarzâdeleri de bu korvetlerle memleketlerine gideceklerdi. Korvetlerin İstanbul'dan hareket ettikten sonra güzergâh üzerindeki Arap hükûmetlerinin limanlarına uğraması da Kaptanpaşalık tarafından hazırlanan talimatnamede yer aldı<sup>16</sup>.

Onay için Sadaret'e sunulan bu hususlar kabul görmekle birlikte Komor Adaları hükümdarzâdelerinin gemilerle gitmelerinin bazı mahzurları olacağı mütalaasıyla bunların başka bir suretle gönderilmeleri uygun bulundu. Gemilerin seyri esnasında rast gelinecek diğer devletlere ait gemilere ve yabancı devletlerin limanlarına girişi ve çıkışlarda selamlama başta olmak üzere diğer uygulamaların uluslararası deniz hukuku kurallarına uygun olarak yapılması hatırlatıldı. Sadaret'in yazısında korvet süvarilerinin yabancı ülkelerin memurlarıyla yapacakları görüşmeleri dostça sürdürmeleri istenmiştir<sup>17</sup>.

İstanbul'dan Basra'ya yapılacak bu uzun seyahatin hazırlıkları da uzun sürdü. Osmanlı bahriyesinden ilk defa İstanbul'dan Basra'ya okyanus yolcuğu yaparak gemiler gönderilmesi söz konusuydu. 1865 yılı yaz aylarında İstanbul'da ortaya çıkan kolera salgını<sup>18</sup> bu seyahati geciktirdi. Zira kolera bahriye askerlerine de bulaştı

maları Bölümü, Demirbaş No. A.A. 497, (tarihsiz). Edward W. Very, *Navies of the World; Plans, Armament and Armor of the Naval Vessels of Twenty of the Principal Nations*, John Wiley & Sons, Newyork 1880, s. 125.

- 15 DTA, MB.d., 65/53, 12 Mart 1865; DTA, ŞUB., 65/82, 30 Mayıs 1865; DTA, MKT, 65/5, 5 Haziran 1865. Korvetlerin süvarilik, yani birinci kaptanlık görevine binbaşı rütbesiyle Ali ve Musa kaptanlar tayin edildiler. Geri kalan 14 mürettebattan ikisi sol kolağası, birisi sağ kolağası, iki firkaiteyn imamı, iki firkaiteyn kâtibi, beş yüzbaşı, iki mülazımdı. Bu görev sebebiyle bunların hepsi birer derece terfi-i rütbe ettirildiler. DTA, MB.d., 64/124; BOA, A. MKT.MHM., 337/27, 11 Temmuz 1865; BOA, İ.DH., 538/37384, 3 Temmuz 1865. Ayrıca korvetlere iki tabip tayini uygun görülmüş ve bunun için Tabip Kolağası Kostı tayin edilmişti. Fakat kendisinin bu görev için albay rütbesinden maaş ve tayinat istemesi üzerine ataması iptal edilerek yerine cerrah Mustafa ve Hüseyin'in tayini uygun görüldü. DTA, MB.d., 64/139, 141.
- 16 DTA, MB.d., 64/128, 9 Temmuz 1865; DTA, MKT., 64/16, 2 Ağustos 1865; DTA, MKT., 65/39, 5 Ağustos 1865.
- 17 DTA, MKT., 64/16, Sadaret'in 24 Ağustos 1865 tarihli yazısı.
- 18 Gazete haberlerine göre kolera, tifoyla birlikte 1865 yılının hac mevsiminde Mekke ve Medine'de bulunan hacılar arasında ortaya çıkmış ve Kurban Bayramı sonrasında binlerce kişinin ölümüne sebep olmuştu. Hacıların güzergâhı üzerinde bulunan ve o sırada İskenderiye'de olan Muhbir-i Sürur firkaiteyninin buradan İstanbul'a gelmesi sonrası İstanbul'da kolera hastalığının yayıldığı

ve hastalığa yakalananlar gemilerden kışlalara ve çadırlara çıkarıldılar. Bu sırada kış mevsimi yaklaştığından korvetlerin Basra'ya seyahatlerinde bir mahzur olup olmayacağı araştırıldı. Korvetlerin teknelerinin sağlam olup gerekli tamirlerinin yapıldığı, denizde ve okyanusta seyahate dayanabilecekleri, Basra'ya doğru takip edilecek güzergâhtaki yerlerin havasının da mutedil olduğu değerlendirildi. Kılavuzlukta maharetleri olan Tersane-i Âmire'deki iki İngiliz neferinin de Basra'ya gönderilecek korvetlerde istihdamına karar verildi<sup>19</sup>.

### 1. İstanbul'dan Cebel-i Tarık İstikametine Hareket ve Yolculuk Sırasında Karşılaşılan Zorluklar (24 Eylül-18 Ekim 1865)

Bursa ve İzmir korvetlerinin Ali Bey'in kumandasında olarak 24 Eylül 1865 günü akşama doğru Tophane önünden hareket ettiği Bursa Korveti'nde görevli Mühendis Faik tarafından ifade edilmektedir<sup>20</sup>. Bursa Korveti süvarisi Kaymakam Ah-

---

basında yer buldu. Kasımpaşa'daki Bahriye Merkez Hastanesi'nde muayeneye tâbi tutulan gemi mürettebatından sekiz kişinin koleraya yakalandığı, bunlardan üçünün vefat ettiği görüldü. İstanbul'da yüzlerce kişinin daha koleraya maruz kaldığının ortaya çıkması üzerine bilhassa Kasımpaşa ve çevresinde sıhhi tedbirler alındı. Tersane-i Âmire'deki personel cephaneliğin arkasındaki barakalara nakledildi. Kolera salgınına maruz kalmamaları için Haliç'teki donanma gemileri Boğaziçi ve Karadeniz Boğazı taraflarına gönderildi (Muammer Akçay, *The Levant Herald: Muhalif Bir Gazetenin Bakış Açısıyla Osmanlı'da Sosyal ve Ekonomik Durum (1865 Yılı)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2013, s. 116-124). Kolera salgını İstanbul basınında günlerce önemli bir yer işgal etti ve salgından korunma yöntemlerine ilişkin yazılara geniş yer verildi. *Ruznâme-i Ceride-i Havadis*, 24 Safer 1282 [19 Temmuz 1865], No. 202, s. 755-757. İskenderiye'de kolera salgınının önünün alınmadığına dair haber için bkz. *Ruznâme-i Ceride-i Havadis*, 25 Muharrem 1282 [20 Haziran 1865], No. 181, s. 721.

19 DTA, MKT., 63/170, 16 Ağustos 1865; DTA, MB.d., 65/130, 15 Eylül 1865.

20 Mühendis Faik, *Seyahatnâme-i Bahr-i Muhîd*, Mekteb-i Bahriye-i Şahane Matbaası, İstanbul 1285, s. 1-2. Bu eser, Bursa Korveti'nde görevli Bahriye Mektebi'nden yeni mezun Mühendis Faik Efendi tarafından yolculuk esnasında kaleme alınmış olup korvetlerin Basra'ya kadar olan seyrine ve uğranılan limanlardaki gözlemlere dair birinci elden mufassal malumat vermesi açısından önemlidir. 81 sayfalık eser, 1868'de Bahriye Mektebi Matbaası'nda 150 adet basılmıştır (DTA, MB.d., 76/112, 20 Şubat 1868). Adı geçen eserin günümüz Türkçesine çevrilerek Latin harfleriyle basımı gerçekleştirilmiştir. Mühendis Faik, *Türk Denizcilerinin İlk Amerika Seferi (Seyahatnâme-i Bahr-i Muhit)*, haz. N. Ahmet Özalp, Kitabevi, İstanbul 2006. Bu eserin yazma bir nüshasının İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'nde TY. 1315 numara ile kayıtlı olduğu Ahmet Uçar'ın *Unutulmayan Miras Güney Afrika'da Osmanlılar* (2. Baskı, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2008) adlı eserinin 208 numaralı dipnotunda ifade edilmektedir. Mühendis Faik Efendi'nin eseri günümüz Türkçesine uyarlanırken aynen tercüme edilmemiş olduğundan gerek tarihlerin çevirisinde gerekse bazı ibarelerin okunmasında birtakım yanlışlar barındırdığı görüldüğünden ihtiyatla kullanılması icap etmektedir. Mühendis Faik'in eserinin Latin harfli baskısına ilişkin kaleme alınan eleştirel bir yazı için bkz. İdris Bostan, "Çarpıcı mı Çarpıtılmış mı?", *Radikal Kitap*, 5 Mayıs 2007. İdris Bostan bu kitap eleştirisi yazısında söz konusu eserin Latin harfli yayımında



med Bey'in raporunda ise korvetlerin söz konusu tarihte Haliç'ten hareket ettiği yazılıdır<sup>21</sup>. Korvetler ertesi gün Gelibolu'ya ulaştılar. Burada gemilerdeki mürettebat için ihtiyaç duyulan miktarda peksimet bulunmaması üzerine temini maksadıyla iki gün beklenildi. Sonraki gün Sakız Adası istikametine harekete geçildi. Sakız Adası'ndan korvetlere kömür ikmal yapıldıktan sonra yola çıkıldı ve 3 Ekim'de İngiltere'nin idaresi altında bulunan Malta limanına demir atıldı<sup>22</sup>. Burada birkaç gün kalıp gemilerin noksanı olan bazı levazımat ve edevat ikmal edildi. 13 Ekim'de Malta limanından Cebel-i Tarık istikametine hareket edildiye de seyir esnasında İspanya'nın Mayorka Adası'na 50 mil mesafedeyken hava bozdu. 18 Ekim sabahı batı rüzgarının şiddetli esmesinden ileri gelen büyük fırtınada korvetlerin haberleşme için birbirlerine çektikleri işaretler yırtıldı. Şiddetli yağmurdan göz gözü göremeyecek derecede sis olduğundan iki korvet birbirini kaybetti ve irtibatları kesildi<sup>23</sup>.

## 2. Bursa Korveti Cezayir Limanı'nda (19 Ekim -25 Ekim 1865)

Bursa Korveti fırtına ve yağmur sebebiyle ertesi sabaha kadar (19 Ekim) bulunduğu yerde sabit bekledi. Hava açtığıında İzmir Korveti'nin gözden kaybolduğu ve Mayorka Adası'na gittiği anlaşıldı. Bursa Korveti ise yelkenlerini açarak Cebel-i Tarık yönüne yol almak istedi. Fakat akıntının karşıdan gelmesi, batı rüzgarının esmesi ve kömürün de az kalması gibi sebeplerden dolayı mecburen Cezayir'e hareket etti. 20 Ekim'de Cezayir Limanı'na demir attı. Korvet limana giriş yaparken âdet olduğu üzere toplu selamlama yaptı ve limandan mukabelede bulunuldu. Cezayir'deki Fransız mareşalinin hususi yaveri tarafından karşılama yapıldı. Korvet Süvarisi Kaymakam Ahmed Bey, o sırada Fransız yetkililerin korvetin limandan hareketle yola devam etmesine ilişkin imada bulunduğu bilgisini vermektedir. Buraya geliş sebeplerinin yolculuk için gerekli malzemelerin ikmal ve esas istikametin Basra Tersanesi olduğu cevabı verilmiş ve korvet burada bir hafta kalmıştır<sup>24</sup>.

Korvetin Cezayir Limanı'na girdiği gün müftü ve belde ayanı da olduğu hâlde on bin civarında yerli Müslüman limana gelmiştir. Cereyan eden olaylara ilişkin Bursa Korveti Süvarisi Kaymakam Ahmed Bey özetle şu bilgileri vermektedir:

isminin neden *Türk Denizcilerinin İlk Amerika Seferi* diye verildiğini eleştirmekte ve okuyucuyu şaşırtacak bir yaklaşımla konuyu ele almanın ilim anlayışına ve disiplinine uymadığı yorumunda bulunmaktadır. Ayrıca rumi aylara ait günlerin muhtemelen çeviren tarafından miladi zannedildiği için aynen alınmasının da yanlış anlamaya sebebiyet verdiği dikkat çekmektedir. Eserde yer alan hususların arşiv belgeleriyle de desteklenmesi gerektiğine ilişkin eleştiriye de aynı yazıda yer verilmiştir. Eserin müellifi Faik Efendi hakkında mevcut kaynaklarda bir bilgiye ulaşılamaması, sonradan hangi görevlerde bulunduğu dair bir malumat bulunmaması ayrıca dikkat çekmektedir.

21 BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 1.

22 Mühendis Faik, *Seyahatnâme-i Bahr-i Muhîd*, s. 2; BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 1.

23 BOA, A.MKT.MHM., 355/28, 8 Mayıs 1866; BOA, *HH.d.*, 15556, s. 1. Mühendis Faik, *Seyahatnâme-i Bahr-i Muhîd*, s. 2-3.

24 BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 1.

*Müslüman ahali 33 seneden beri gözlerinin aradığı Osmanlı bayrağını görünce çok sevindiler. Osmanlı saltanatının devamı ve halifenin sağlığı için dua ve niyazda bulundular. Bu sırada müftü tarafından Basra'daki bir camiye vakfolunmak üzere nefis bir Kur'an-ı Kerim<sup>25</sup> hediye edildi. Ecnebi istilasında kaldıklarını söyleyen ahaliye münasip surette cevap verildi. Korvetin Cezayir'e geliş sebebinin Cezayir topraklarının Fransa'nın elinde kalmasını teyit etmek amaçlı olduğuna ilişkin çıkan ve Müslümanları üzen dedikoduların doğru olmadığı da müftüye ifade edildi. Fransız işgalinden sonra Cezayir'deki kadim İslam mabetlerinden iki cami hariçindekilerin kiliseye çevrildiği veya başka amaçlarla kullanıldığı öğrenildi. Anasız babasız Müslüman çocukların Fransızlar tarafından nefer olarak alındıkları ve gemide bahriye hizmetlerinde kullandıkları, diğer çocuklara da mekteplerde zorunlu olarak Fransızca okutulduğu Korvette bulunan Tabib Hüsnü Bey tarafından burada bulunanlara Fransızca nasihatte bulunuldu.”<sup>26</sup>*

Mühendis Faik, mamur ve müzeyyen bir şehir olan Cezayir'de bir tepe üzerinde büyük binalar, birkaç cami ve sıbyan mektebi ile birçok kilise ile kışla bulunduğu bilgisini vermektedir. Müslüman ahalinin hayli zamandan beri hasretle gözledikleri Osmanlı sancağını yalnızca uzaktan görmekle kanaat etmeyip gruplar hâlinde gemiye geldiklerini bildiren Faik Efendi, ahalinin büyük saygı ve hürmet göstererek gemiye yüzlerini gözlerini sürdürdüklerini yazmıştır. Müslümanların gemi mürettebatına fevkalade hürmet gösterdiği, her gün bir yere davet edip ziyafetler verdikleri, şenlikler düzenleyerek misafirperverliklerini ve vatanperverliklerini layıkıyla gösterdiklerini belirtmektedir<sup>27</sup>.

### **3. İspanya'nın Kadis Kentine Varış, İzmir Korvetinin Tamiri ve Bekleyiş (29 Ekim 1865-12 Mayıs 1866)**

Bursa Korveti'nin Cezayir limanındaki beş günlük ikameti sırasında kömür ve levazım ikmal yapıldı. Korvet, 25 Ekim'de hareket ederek üç gün sonra Cebel-i Tarık limanına ulaştı. Orada İzmir Korveti ile karşılaşıldı ve bu korvetin su almakta olduğu, bütün efradın tulumba basarak buraya kadar gelebildiği öğrenildi. Korvetlerin kumandanı tarafından bu durum Cebel-i Tarık'taki Osmanlı konsolosu aracılığıyla İstanbul'a bildirildi. Gelen cevapta İzmir Korveti'nin İspanya'nın Kadis'teki tersanesinde tamire alınmasının istenmesi üzerine aynı gün Cebel-i Tarık limanından hareketle ertesi gün Kadis'e ulaşıldı. Tersanede boş havuz olmadığından birkaç gün beklenildi. Sonra korvet havuza konuldu. Esaslı bir muayeneden geçirilerek bakırları yenilendi ve diğer ufak tefek tamirleri yapıldı. Korvet, 15 Aralık'ta

25 Mühendis Faik eserinde, Kur'an-ı Kerim'in 15.000 kuruş değerinde olduğunu, müftünün bu insanîyet ve fedakârlığının bütün gemi mürettebatı üzerinde fevkalade memnuniyet hasıl ettiğini yazmaktadır. Mühendis Faik, *Seyahatnâme-i Bahr-i Muhîd*, s. 4-5.

26 BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 1.

27 Mühendis Faik, *Seyahatnâme-i Bahr-i Muhîd*, s. 3-4.

havuzdan çıkarıldı; fakat su almaya devam ettiğinin görülmesi üzerine tekrar havuza konuldu<sup>28</sup>.

Bu sırada tamirat için gerekli malzemenin satın alınması ve askerlerin kumanyalarının tedariki için yaklaşık yüz bin frank veya bin sterline ihtiyaç olduğu bilgisi buradaki şehbender aracılığıyla İstanbul'a iletildi. Gelen cevapta Kumandan Ali Bey'in gemilerin her türlü işlerinin tesviyesi hususunda yetkili olduğu bildirildi<sup>29</sup>. İhtiyaç duyulan meblağı kendi namına Osmanlı Bankası Paris şubesinden senetle alarak gemilerin tamiratının icrası ile levazım ve erzak alımının yapılması tebliğ edildi.

Diğer taraftan Kadis'deki işlemlerin bir an evvel tamamlanarak planlandığı üzere Mart ayından evvel Basra'ya varılması için hareket etmelerine dair İstanbul tarafından birkaç defa ihtarda bulunulmuştur<sup>30</sup>. Fakat İstanbul'dan verilen hareket emrine rağmen korvetlerin gerekli hazırlıkları zamanında ikmal edilemediğinden orada kalmaya devam etmişlerdir<sup>31</sup>.

Bu sırada kış mevsimi girdiğinden okyanusta seyahat mevsimi geçmiş, hatta çıkan fırtınada birkaç geminin okyanusta battığı haber alınmıştı. Korvetlerin 1866 yılı Nisan ayına kadar Kadis limanında kalarak kış mevsimini orada geçirmeleri uygun görüldü. Bu ikamet sırasında korvetlerdeki personelin yiyecek ve giyecekleri ile İzmir Korveti'nin tamiratına sarf olunan akçe Paris sefaretinden karşılandı.

#### **4. İspanya'dan Hareket ve Atlas Okyanusu'nda Çıkan Fırtınada İrtibatını Kaybeden İki Korvetin Brezilya Sahillerine Gelişi (12 Mayıs-20 Haziran 1866)**

Yaklaşık altı ay süren Kadis limanındaki ikamet, havaların açmasıyla son buldu. 12 Mayıs'ta korvetler limandan hareket ettiler, beş gün sonra Kanarya adalarına

28 Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 5-6, 8-9.

29 DTA, MB.d., 65/181, 20 Aralık 1865; BOA, A.MKT.MHM., 347/5, 25 Aralık 1865.

30 DTA, MB.d., 65/186, 17 Ocak 1866; DTA, MB.d., 65/100, 27 Şubat 1866. İspanya'nın Kadis Limanı'ndaki tersanede tamirleri icra kılınan korvetler için İstanbul'dan önce yüz bin frank gönderilmiş, bu miktar masraflar için kâfi gelmeyince elli bin frank daha kumandan Ali Bey tarafından talep edilmiştir. DTA, *MB.d.*, 65/100, 28 Şubat 1866; DTA, MB.d., 72/36; BOA, A.MKT.MHM., 350/56, 11 Mart 1866. Korvetlerin masrafları için ihtiyaç duyulan elli bin Frank mart ayı sonlarında İstanbul'dan havale edilmiştir. BOA, A.MKT.MHM., 352/11, 27 Mart 1866. İzmir ve Bursa korvetlerinin levazımına sarf olunmak üzere Kaptanpaşalık makamına yani bahriyeye Maliye hazinesinden iki bin lira sterlin verilmiştir. BOA, A. MKT.MHM., 366/58, 2 Kasım 1866.

31 Bu bekleme sırasında Yarbay Ali Bey'in yakalandığı hastalıktan dolayı Basra'ya gitmeye muktedir olamayacağı bilgisinin İstanbul'a iletilmesi üzerine hem konuyu tahkik etmek hem de hesapları inceleyerek defter tanzim edip İstanbul'a getirmek üzere Binbaşı Ahmed'in oraya gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Ali Bey'in akıl sağlığına halel geldiğinden görevini ifa edemediğine dair bilginin Bursa Korveti İkinci Kaptanı İsmail tarafından asılsız bir ihbar mektubuyla İstanbul'a bildirildiğinin anlaşılması üzerine ihbarı yapan İsmail Kaptan İstanbul'a celp edilmiş, korvet süvariliğine Kaymakam rütbesine terfi edilen Ahmed Bey tayin edilmiştir. BOA, İ.DH., 548/38144-1; DTA, *MB.d.*, 65/197, 9 Mart 1866; DTA, MB.d., 64/157.

vardılar. Kömür ve su ikmalini müteakip hareket ederek 26 Mayıs'ta Yeşilburun adalarından iki gün konaklayacakları Sent Vinsan Adası'na ulaştılar. 28 Mayıs'ta oradan hareket edildiyse de seyir esnasında şiddetli bora ve yağmur ortaya çıktığından korvetlerin birbirleriyle irtibatı kesildi. Dört gün süren fırtına esnasında arma ve gemi personeli perişan oldu, gabya kirişleri kırıldı. 6 Haziran gecesi ekvator geçildi<sup>32</sup>.

9 Haziran'da hava tekrar bozdu, bir saat süren şiddetli bora ile ceviz büyüklüğünde dolu yağmaya başladı. 13 Haziran'da bu sefer iki gün süren şiddetli bir bora çıktı, beş gün yol alındıktan sonra 20 Haziran'da Brezilya'ya ulaşıldı. Rio de Janerio limanına girildi ve İzmir Korveti ile orada buluşuldu<sup>33</sup>.

Korvetlerin bu limana gitmiş olmalarının fırtınaya tutulmalarından ve rotayı kaybetmelerinden kaynaklandığı anlaşılmalı beraber gerek arşiv belgelerinde gerekse korvetlerle yolculuk yapan Mühendis Faik ve Bursa Korveti Süvarisi Ahmed Bey'in bu hususta bir yorum yapmamış olmaları dikkat çekmektedir. Brezilya'ya gidiş ile ilgili verdikleri bilgiler aşağıda da görüleceği üzere sadece burada rastladıkları ilginç olaylara ilişkindir. Her iki korvete ait seyir jurnallerinin günümüze ulaşmamış olmasından dolayı da bu konunun aydınlatılması zor görülmektedir. Yalnızca Bursa Korveti İmamı Bağdatlı Abdurrahman Efendi<sup>34</sup>

32 Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 9-10, 12, 14, 15; BOA, A.MKT.MHM., 354/84, 4 Mayıs 1866.

33 Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 16-17.

34 Mühendis Faik İmam Abdurrahman Efendi hakkında, Şam meselesi sırasında tutuklanarak Tersane-i Amire zindanına konulduğunu, onun dinî ve Arabî, Farişî ilimlerine olan vukufiyetini haber alan dönemin Kaptan-ı Deryası Ateş Mehmed Paşa'nın, Abdurrahman Efendi'yi ilmüne hürmeten hapisten kurtararak bahriyede imamlık vazifesini verdiğini yazmaktadır. Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 31. Abdurrahman bin Abdullah Efendi ise kendi anlatımına göre aslen Bağdatlı olup, Şam'da yaşamaktayken İstanbul'a gelmiştir. Ateş Mehmed Paşa ile daha evvelden tanıştığından onun tavassutuyla imam olarak görev almış, paşanın vefatı üzerine de Osmanlı bahriyesinde imamlığa devam etmiştir. Bu sırada iki vapurun Basra'ya hareket edeceğini haber alması üzerine kendi arzusuyla vapurlardan birine imam olarak atanmıştır. *Tercüme-i Seyahatnâme-i Brezilya*, Matbaa-i Âmire, Dersaadet 1288, s. 6. Abdurrahman Efendi bu eserinde korvetin İstanbul'dan Brezilya'ya kadar olan seyrini ve Basra'ya gitmeyip Brezilya'da kalarak edindiği itibalarını da aktarmıştır. Eser önce Arapça kaleme alınmış, daha sonra Şerif Efendi tarafından *Tercüme-i Seyahatnâme-i Brezilya* adıyla Arap harfleriyle yayımlanmıştır. Eser, günümüz Türkçesine uyarlanarak Latin harfleriyle ilk olarak 1987 yılında *19. Asırda Brezilya'da Müslüman Bir Din Adamı* adıyla Rızâ Akdemir tarafından hazırlanarak Diyanet İşleri Başkanlığınca basılmıştır. Daha sonraki yıllarda farklı yayınevlerinde de basılmıştır. *Brezilya Seyahatnamesi*, Abdurrahman Efendi, haz. N. Ahmet Özalp, Kitabevi, İstanbul 1995. Bu çeviri eserin ikinci baskısı aynı yayınevi tarafından *Brezilya'da İlk Müslümanlar (Brezilya Seyahatnâmesi)* adıyla basılmıştır (Abdurrahman Efendi, *Brezilya'da İlk Müslümanlar (Brezilya Seyahatnâmesi)*, 2. Baskı, çev. Antepli Mehmed Şerif, haz. N. Ahmet Özalp, Kitabevi, İstanbul 2006). Abdurrahman Efendi'nin eseri son olarak Diyanet İşleri Başkanlığı tarafından Türkçe, Arapça, İspanyolca ve Portekizce olarak basılmıştır (Abdurrahman Efendi, *Brezilya'da İlk Müslümanlar (Brezilya Seyahatnâmesi)*, çev. Antepli Mehmed Şerif, haz. N. Ahmet Özalp, Diyanet İşleri Başkanlığı, Ankara 2014).

anılarında, yolculuk sırasında çıkan rüzgâr sebebiyle ve gayrı ihtiyarı olarak Brezilya sahillerine gittiklerinden bahsetmektedir<sup>35</sup>.

### a. Rio de Janerio Limanı'nda Osmanlı Korvetleri ve Brezilya Kralı'nın Gemileri Ziyareti

Fırtınalı ve yağmurlu bir yolculuktan sonra Brezilya'nın Rio de Janerio limanına sürüklenen korvetlerin buraya gelişi sırasındaki durumunu Mühendis Faik şu ifadelerle aktarmaktadır: “*Bizim korvetimiz buraya gelen ilk Osmanlı gemisiydi. Brezilya halkına tarih kitaplarında Osmanlıların fevkalade cesur fakat aynı zamanda yamyam oldukları öğretildiğinden korvet limana girdiğinde büyük bir halk kitlesi sahile akın etmişti. Sonra kayıklara binerek akın akın gemimizi ziyaret ettiler. Hatta onların kumandan gemisinden gelen bir bahriye subayı evvela bizim yamyam olup olmadığını tahkik etmişti.*”<sup>36</sup>

Bursa Korveti İmamı Abdurrahman Efendi ise Rio de Janerio Limanı'na girdiklerinin ikinci günü korvetlerdeki bütün zabıtların şehri gezmek üzere dışarı çıktıkları bilgisini vermektedir. O gün şehrin gezildiğini ve ertesi gün vapurları görmek üzere ahalinin sahile geldiğini kaydeden imam, bunların içlerinde siyahilerin de bulunduğunu ve Portekizce konuştuklarını, fakat bu dili vapurda bilen olmadığından ne dediklerinin anlaşılmadığını beyan etmektedir<sup>37</sup>.

25 Haziran 1866 günü ise Brezilya İmparatoru II. Pedro<sup>38</sup>, beraberinde vekiller ve erkân ile birlikte Bursa Korveti'ni ziyaret etti. Ziyaret sırasında alay sancakları açıldı, askerler armaya çıkarıldı ve 21 pâre top atışı yapılarak resmi tören yapıldı. Askerler aşağıda arya olundu ve makine dairesi de dâhil olmak üzere geminin her yeri İmparator tarafından gezildi. Arma ve top talimi yaptırılan askerlerin mahareti karşısında imparator “*Osmanlı askerinin öteden beri bilinen şecaat ve bahadırılığını bu defa bizzat gördüm*” diyerek memnuniyetini dile getirdi. Daha sonra İmparator 21 pâre topla gemiden uğurlandı<sup>39</sup>.

35 Bağdatlı Abdurrahman Efendi, Tercüme-i Seyatnâme-i Brezilya, s. 7.

36 Mühendis Faik, a.g.e., s. 17.

37 Bağdatlı Abdurrahman Efendi, Tercüme-i Seyatnâme-i Brezilya, s. 7-8.

38 1831 yılında henüz altı yaşındayken tahta çıkan Brezilya Kralı II. Pedro'nun hükümdarlık dönemi 58 yıl sürdü. Bu süre zarfında ülkede önemli imar faaliyetleri gerçekleştirildi. Brezilya'nın bağımsızlığı tescillendi ve ülkenin kurumsal yapısı tesis edildi. 1872 yılında çıkan ihtilalde II. Pedro görevinden uzaklaştırılmışsa da kısa süre sonra tekrar iktidarı ele geçirdi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Temel, *Osmanlı-Latin Amerika İlişkileri*, Nehir Yayınları, İstanbul 2004, s. 96; Mehmet Necati Kutlu, “Osmanlı İmparatorluğu-Brezilya İlişkilerinin Başlangıcına Dair Bir Deneme”, *Osmanlı İmparatorluğu-Latin Amerika (Başlangıç Dönemi)*, ed. F. Öznur Seçkin, Ankara Üniversitesi Latin Amerika Çalışmaları Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, Ankara 2012, s. 33; Âlî, *Brezilya*, Matbaai Ebüzziya, İstanbul 1932, s. 30.

39 Mühendis Faik, a.g.e., s. 25-27. Ayrıca İzmir Korveti Brezilya'da iken cumhuriyet günü kutlamalarında korvetten top atışı yapılarak kutlamalara iştirak etmiştir. DTA, MB.d., 76/29, 25 Haziran

Bursa Korveti Süvarisi Kaymakam Ahmed Bey, Brezilya kralının Osmanlı askerlerinin arma ve top talimlerindeki ustalıklarını gördüğünü yazmaktadır. Kral, Osmanlı padişahının saltanatına ilişkin bilgisinin gazetelerde okuduklarıyla sınırlı olduğunu beyan etmişti. Fakat bu ziyaret vesilesiyle Osmanlı askerlerinin terbiye ve maharetlerini yakından görme fırsatı bulduğunu ve bundan memnun olduğunu söyledi. Kral, Osmanlı Devleti'nin kara ve deniz kuvvetleri ile bunların mali durumu ve mevcut muamelatı hakkında sorular da sordu. Kendilerindeki topların şeşhaneli olduğu, Osmanlı korvetlerindeki topların ise eski usul üzere olması hakkındaki soruya korvet tabibi Hüsnü Bey Fransızca olarak cevap verdi. Osmanlı donanmasında bulunan topların çoğunun şeşhaneli ve yeni model olduğu bilgisi Hüsnü Bey tarafından ifade edilmiştir<sup>40</sup>. Bu ziyaret Brezilya ile Osmanlı Devleti arasında gerçekleşen ilk yakın temas ve ilk insani diploması olarak kayıtlara geçti. Bu tarihten 10 yıl sonra, 1876 yılının Ekim ayında Brezilya Kralı II. Pedro İstanbul'a bir ziyaret gerçekleştirdi<sup>41</sup>.

### **b. Brezilya'da Müslümanlar ve Bursa Korveti İmamı Bağdatlı Abdurrahman Efendi**

Daha evvel hiç Osmanlı askeri görmemekle birlikte Brezilya ahalisinde mevcut olan olumsuz Osmanlı imajı askerlerin ahaliyle kurduğu temaslar neticesinde giderilmeye çalışılmıştır. Burada, Afrika'dan ziraat yapmak üzere Brezilya'ya getirilen ve artık oraya yerleşmiş olan on bin kadar zenci Müslüman ahali bulunduğu öğrenilmişti. Fakat bunların namaz ve oruç gibi bazı dini vecibelerden habersiz oldukları anlaşılmıştı. Durumu gören Bursa Korveti imamı Abdurrahman Efendi, oradaki Müslümanlara dini vecibeleri anlatmak üzere onlarla çeşitli defalar görüşmüştü<sup>42</sup>.

Abdurrahman Efendi anılarında, daha evvel korvet süvarisinden izin alarak 12 gün kadar Müslümanlara ait kentin dışında bir mescitte dini dersler verdiğini yazmaktadır. Gemiye döndüğünde gemi kumandanı kendisine, artık onlarla görüşmemesini söylemiş, zira Brezilya hükümetinin bunu haber alması hâlinde, Osmanlı Devleti'nin ahaliyi ifsat etmek için buraya vapurlar gönderdiğini iddia ederek me-

---

1867.

40 BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 2.

41 Brezilya ile Osmanlı Devleti arasındaki ilk diplomatik ilişkiler 1807 yılına kadar dayanmakla birlikte buna ilişkin atılan somut adımlar 1850 yılına denk gelmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Kutlu, a.g.m., s. 35-38. Temel, a.g.e., s. 87-118. Brezilya Kralı II. Pedro'nun 1876 yılındaki ziyareti, Rusya'ya yaptığı ziyaret sonrası Kudüs'ü ziyaret etmek arzusu üzerine bir Rus vapuruyla İstanbul'dan geçişi sırasında gerçekleşti. Başkentte resmi bir görüşme yapmayan Kral, sadece şehrin bazı tarihi yerlerini gezdi. Aynı vapurla İzmir'e, oradan Hayfa'ya geçerek Kudüs'ü ziyaret etti. Hasan Türüdü, "Brezilya Hükümdarlarının Türkiye'yi Ziyareti", *Hayat Tarih Mecmuası*, 1 Ocak 1976, Yıl: 12, c. 1, sayı: 1, s. 68-69.

42 BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 2.

sele çıkarmasından endişe duyduğunu ifade etmiştir<sup>43</sup>. Buna karşı İmam, Müslümanların dinî vecibeleri uygulamak için doğru bilgiye ihtiyaçları olduğuna dikkat çekmiştir. Gemi komutanı, eğer sana izin verirsem devletimiz tarafından sorumlu tutulurum, vermesem İslam kardeşliği şartlarını yerine getirmemiş olurum ifadesini kullanmış, buradaki Müslümanların dini noksanlarının ikmali üzerimize farz-ı ayındır demiştir. Hatıratında bu bilgiyi veren İmam, aynı günlerde birkaç Müslümanın kumandanla görüşerek, “Biz dünyada mevcut beyaz adamların hepsini Hıristiyan ve yalnız siyahilerin Müslüman olduğunu zannederdik. Sizleri görünce diğer ülkelerde de Müslüman olduğunu anladık. Bize dini bilgileri öğretmek üzere Abdurrahman Efendi’nin burada bırakılmasını istiyoruz.” dediler. Bu bilgileri hatıratında nakleden İmam, kumandan tarafından burada kalıp kalmaması tercihinin kendisine bırakılması üzerine Allah’ın rızasını kazanmak maksadıyla burada kalmayı kabul ettiğini yazmaktadır. İmam ertesi sabah gemiden bir kayığa binerek karaya çıktığını ve Müslümanların bu karardan dolayı memnun olduklarını kaydetmektedir<sup>44</sup>.

Bursa Korveti Süvarisi Kaymakam Ahmed Bey raporunda İmamın kendisine ahali tarafından yapılan teşviklere rağbet ederek kitaplarıyla beraber gemiden firar ettiğini ve yapılan aramaya rağmen kendisine ulaşılamadığını yazmaktadır<sup>45</sup>. Mühendis Faik ise hatıratında Abdurrahman Efendi’nin Brezilya’daki sayıları dokuz bin civarında olan Müslümanlar tarafından para ile ikna edilerek gemiden firar ettiğini yazmaktadır. İmamın, Bursa Korveti süvarisinden izin alarak son olarak gittiği yerden dönmemesi üzerine kendisi aranmasına rağmen izine rastlanılmadığını yazan Faik Efendi, imamın gemideki kamarasından eşyasının çoğunu ve kitaplarını alarak firar etmiş olduğu anlaşılmıştı demektedir. Bunun üzerine gemilerin kumandanı tarafından mahalli idareye gönderilen bir yazıyla imamın her nerede ise bulunarak gemiye gönderilmesi talep edilmiştir. Faik Efendi, 5-6 gün sonra imamın hükûmet tarafından bulunduğunu, fakat kendilerinden (gemi mürettebatından) hoşnut olmadığını beyan eden imamın Brezilya’da kalmak istediğini açıkladığını yazmaktadır. Bunun üzerine Brezilya mahalli hükûmeti kendi topraklarında ikamet etmek isteyen her kim olursa olsun memnuniyetle bunun kabul edildiğini açıklamıştır. Hatta kendisine kabul töreni düzenlenerek bir miktar toprak dahi verileceği bunun Brezilya yasaları gereği olduğunun cevabının alındığı Faik Efendi tarafından ifade edilmektedir<sup>46</sup>. Dini konularla fevkalade ilgili olan Müslümanların imamdan hoşnut olmaları ve para kuvvetiyle kendilerine çekmelerinden dolayı onun gemiden firar

43 *Tercüme-i Seyahatnâme-i Brezilya*, s. 12.

44 İmam, vapurların Basra’ya doğru hareket etmeden önce kendisinin güya gezmek üzere Brezilya içlerine giderek dönmediğinin kumandan tarafından Brezilya hükûmetine bildirildiğini ve hükümetin de bulunduğu halde gönderileceği cevabı verildiğini sonradan öğrendiğini beyan etmektedir. *Tercüme-i Seyahatnâme-i Brezilya*, s.13-15.

45 BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 2.

46 Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 29-31.

ederek Müslümanların arasına karıştığı yorumu Faik Efendi'nin hatıralarında yer almaktadır<sup>47</sup>.

Kendisi için önceden hazırlanan eve yerleşen İmam, burada yaklaşık 500 kişiye İslam kaidelerini anlattığını beyan etmektedir. Ders verdiği dönemde Müslüman olanların sayısında artış olduğunu ve Müslüman nüfusun o dönemdeki sayısının 19.000'e ulaştığını açıklamaktadır. Brezilya'nın diğer bazı şehirlerine de giden imam, buradaki Müslümanların üzüntü verici durumlarının kendisini yordüğünü ve İstanbul'daki dostlarını da özlediğinden birkaç yıl sonra İstanbul'a döndüğünü ifade etmektedir<sup>48</sup>.

### 5. Korvetlerin Brezilya'dan Hareketi ve Ümit Burnu'na Varış (13 Ağustos-26 Eylül 1866)

Korvetlerin Rio de Janeiro'da geçen iki aylık bekleme süresi esnasında Bursa gemisi tersanede havuza alındı. Zira İspanya'nın Kadis limanında kaldığı süre zarfında korvetin altı aşırı yosun bağladığından hızlı seyri mümkün olamıyordu. Ayrıca birkaç aksamının tamirata icap etmiş ve havuza alınarak gerekli bakımı yapılmıştı. Daha sonra *Bursa*, İzmir Korveti ile birlikte 13 Ağustos 1866'da buradaki limandan Ümit Burnu yönüne hareket etti. Okyanus yolculuğu sırasında fırtına ve yağmur sebebiyle kimi zaman tehlikelere maruz kalarak<sup>49</sup> yol alan gemiler 4 Eylül'de Ümit Burnu'na vardı. Korvetler burada kalafatlandı, ihtiyaç duyulan tamirata yapıldı ve levazımı ikmal edildi. Bu işlemler ile erzak ve sair diğer levazımın masraflarına karşılık gelmek üzere ihtiyaç duyulan para, Ümit Burnu'ndaki Osmanlı konsolosu Mister Robins aracılığıyla borç bulunarak karşılandı<sup>50</sup>.

47 Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 32. Bursa Korveti'nin Basra'ya ulaşmasından sonra korvette imam bulunmadığı ve korvet imamı Abdurrahman Efendi'nin İstanbul'dan Basra'ya gelirken yolculuk sırasında *gemiden firar ettiği* ifadesine de rastlanmaktadır. Bu ifade Basra Tersanesi Kumandanlığı tarafından kullanılmış ve adı geçen korvete Basra'da bulunan Mısırlı Hüseyin'in yeni imam olarak tayin edilmesi için izin talep edilmiştir. DTA, MKT., 69/75, Bağdat Valiliğinin 31 Ağustos 1867 tarihli yazısı.

48 *Tercüme-i Seyahatnâme-i Brezilya*, s. 15-17, 40. Abdurrahman Efendi, İstanbul'a dönüş için Lizbon-Kurtuba-Cebel-i Tarık-Tanca-Cezayir-Malta güzergâhını takiben Mısır'a geçmiş, oradan da Cidde'ye gitmiştir. Hac görevini ifa ettikten sonra Şam üzerinden İstanbul'a gelmiştir. Abdurrahman Efendi'nin Brezilya'daki faaliyetleri günümüzde oradaki Müslümanlar arasında hâlâ hatırlanmaktadır. Brezilyalı Müslümanları temsilen 2014 yılında Diyanet İşleri Başkanlığına ziyaret eden Şeyh Halid Takiyüddin'in Ankara'ya geçmeden önce İstanbul'a uğrayıp Süleymaniye Kütüphanesi'nden Abdurrahman Efendi'nin *Brezilya Seyahatnamesi* adlı eserinin kopyasını temin etmesi ve kendilerini Abdurrahman Efendi'ye nispet etmeleri bu etkinin bir göstergesidir. Bu bilgiler dönemin Diyanet İşleri Başkanı Mehmet Görmez tarafından, Diyanet İşleri Başkanlığınca Abdurrahman Efendi'nin hatıratının dört dilde tek bir cilt içerisinde yayınlandığı eserin Takdim yazısında paylaşılmıştır.

49 Brezilya'dan Ümit Burnu'na yapılan yolculuk sırasında geçirilen tehlikelere ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 33-44.

50 Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 32, 41. Bu sırada gemilerin levazımına sarf olunmak üzere ihtiyaç duyulan iki bin lira Kasım ayında, dört bin lira ise Aralık ayında İstanbul'dan havale olunmuştur.



Gemiler Ümit Burnu'ndaki limana dâhil olduklarında çok sayıda ahali her gün gruplar hâlinde gelerek gemileri ziyaret ettiler. Faik Efendi, bunların Osmanlı sancağını yüzlerine, gözlerine sürdüklerini ve Osmanlı padişahı için dua ettiklerini yazmaktadır<sup>51</sup>. Buradaki Müslümanlar üzerinde büyük bir etki bırakan gemilerin Güney Afrika'nın Cape Town şehrine gelmesi uluslararası basının da dikkatini çekti. Simon's Town adlı limanda bulunan korvetlerin burada bir hareketlenme ve canlılığa sebep olduğu yorumu yapıldı<sup>52</sup>.

Korvetlerdeki kumandan ve askerlerin giyim ve kuşamlarının son derece iyi görüldüğü, gemilerin içinin konforlu ve temiz olduğu, silah ve teçhizatla donatıldıkları bilgisi gazete haberinde yer aldı. Buradaki İngiliz Liman Kumandanı Komodor Caidwell'in Türk subaylara karşı her türlü misafirperverliği gösterdiği, Osmanlı konsolosu Mr. De Roubaix'ın da birçok defa korvetleri ziyaret ettiği aynı haberden anlaşılmaktadır. Konsolos, korvetler için ihtiyaç duyulan bütün malzemeleri gemi kumutanlarının talepleri doğrultusunda temin ederek gereken bütün yardımı yapmıştır<sup>53</sup>.

Korvetler, Ümit Burnu'nda iken, İngiltere'nin denetimi altında bulunan bu havalideki Müslümanlara dini vecibeleri öğretmek üzere daha evvel Padişah iradesiyle buraya gönderilmiş olan Müderris Ebubekir Efendi ile Bursa Korveti Süvarisi Kaymakam Ahmed Bey görüşmüştür. Ahmed Bey notlarında, o havalideki sayıları dokuz bin civarında olan Müslümanların İslamiyetin şiarlarına vâkıf olmadıklarını, çeşitli batıl inançlara sahip bulduklarını ve fırkalara bölündükleri bilgisini vermektedir. Ebubekir Efendi her ne kadar bunları irşat edip aralarında birlik sağlamak için gayret etse de muvaffak olamadığını ifade etmiş ve kendisine yardımcı olmak

BOA, HR.SFR.3, 115/33, 17 Eylül 1866; DTA, MKT., 68/14, 8 Kasım 1866; DTA, MKT., 68/43, 17 Aralık 1866; DTA, MB.d., 58/67, 20 Aralık 1866.

- 51 Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 41. 1864 yılında Mısır donanmasına ait Osmanlı sancaklı, içinde 500 nefer ile silah ve mühimmat bulunan Kaptan Mustafa kumandasındaki İbrahimiye adlı vapur da seyahati esnasında Ümit Burnu limanına uğradığında buradaki Müslümanların ilgisine mazhar olmuştu. Gemi mürettebatı burada bir hafta boyunca ağırlandı. Ömer Lütfi, Ümitburnu Seyahatnâmesi (Yüz Yıl Önce Güney Afrika), haz. Hüseyin Yorulmaz, Ses Yayınları, İstanbul 1994, s. 59-60. Bu eserin 14. sayfasında yer alan dipnotta öğrenildiğine göre Ömer Lütfi'nin hatıratının yazma bir nüshası İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'nde TY. 2101 numara ile kayıtlıdır.
- 52 19 Eylül tarihli *South African Advertiser* adlı gazeteden naklen *The Ballarat Star*, 12 Kasım 1866, s. 1. Gazetenin haberinde iki korvetin nerede ve ne zaman inşa edildikleri, hangi maksatlarla kullanıldıkları, teçhizat ve teknik özellikleri ile üzerlerinde bulunan silah miktarına ilişkin özet bilgiler de verilmiştir. İlgili gazete haberinde korvetlerin kumandanlarının isimlerine de yer verilerek bunlardan Bursa Korveti'nin kumandanının Ali Bey, İzmir Korveti'nin kumandanının ise Ahmed Bey olduğu yazılmıştır. Fakat bunun doğrusu Bursa Korveti Kumandanı Ahmed Bey, İzmir Korveti Kumandanı ise Ali Bey olmalıdır.
- 53 19 Eylül tarihli *South African Advertiser* adlı gazeteden naklen *The Ballarat Star*, 12 Kasım 1866, s. 1. İlgili gazete haberine göre korvetlerin kumandanı Kaymakam Ali Bey, daha evvel İngiliz donanmasının Hastings ve Sphynx gemilerinde staj ve eğitim almış olup, iyi İngilizce konuştuğu gibi gemideki pek çok personelin de İngilizce bildiği bilgisi aynı haberde yer almaktadır.

üzere 20 kadar talebe yetiştirdiğini ve yakında onlara icazet vereceğini Bursa Korveti Süvarisi Ahmed Bey'e ifade etmişti<sup>54</sup>.

Mühendis Faik Efendi, buradaki Müslümanların dini konulardaki farklı uygulamalar sonucu çatışmalarının sona ermesini sağlamak ve kendilerine İslamiyeti anlatmak üzere İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yaptığı talep sonrası Ebubekir Efendi'nin gönderildiğini yazmaktadır. 5-6 yıl evvel bir posta vapuruyla önce İngiltere'ye sonra da buraya gelen Ebubekir Efendi'den ahalinin memnun olduğu ve ona hürmet göstererek her türlü ihtiyacını karşıladıkları bilgisi de Faik Efendi tarafından paylaşılmaktadır<sup>55</sup>.

## 6. Yolculuğun Son Aşaması: Korvetlerin Ümit Burnu'ndan Basra'ya Hareketi (26 Eylül-3 Aralık 1866)

Ümit Burnu'nda 22 gün süren beklemeden sonra 26 Eylül 1866 tarihinde hareket eden İzmir ve Bursa korvetleri 16 Ekim'de İngiliz hakimiyetinde bulunan Moritos adasına ulaştılar<sup>56</sup>. Burada gerekli ikmal yapıldıktan sonra 27 Ekim'de Maskat

54 BOA, *HH.d.*, 15556, s. 2. Ebubekir Efendi'nin buradaki faaliyetlerine dair ayrıntılı bilgi için bkz. Uçar, *Unutulmayan Miras Güney Afrika'da Osmanlılar*, s. 142-221; Ömer Lütfi, *Ümitburnu Seyahatnâmesi*, s. 44-73.

55 Buna rağmen Ebubekir Efendi'nin burada başarılı olamadığı yorumunda bulunan Faik Efendi, bunun sebebinin Ebubekir Efendi olduğunu, zira Müslümanların ileri gelenlerini dini vecibeleri yerine getirmedikleri için azarladığını yazmaktadır. Ebubekir Efendi'nin talebe okutmak üzere açılan mektebe gelen öğrencilere kaba davrandığından velilerin çocuklarını mektepten çektiği, kısacası ahali ile Ebubekir Efendi arasında soğukluk bulunduğu bilgisi Faik Efendi tarafından paylaşılmaktadır. Müslüman ahalinin ileri gelenlerinin bu durumu bir arzuhal ile korvetlerin kumandanına arz ettikleri de anlaşılmaktadır. Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 36-38.

56 Ümit Burnu'ndan Moritos Adası'na olan yolculuk esnasında fırtına ve aşırı yağmura tutulan gemiler bazı tehlikeler geçirmiştir. Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 42-44; BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 2. Bursa Korveti Süvarisi Ahmed Bey, Moritos'ta 10.000 kadar Müslüman ahalinin bulunduğunu ve bunların ibadetlerini ehl-i sünnete uygun olarak ifa ettiklerini yazmaktadır. Müslüman ahali tarafından iyi karşılandıkları bilgisini veren Ahmed Bey, burada rastladıkları iki vapuru ile 40 kadar yelkenli gemisi olan Hacı Said isimindeki bir tüccardan bahsetmektedir. Bu kişinin camide eda edilen Cuma namazında Devlet-i Aliyye sancağı çekerek Osmanlı padişahı adına hutbe okuttuğunu ve birçok hayır işlerinde bulunduğunu bildirmektedir. Aynı kişinin hayır kurumları açtığını, hatta orada ahali suyu parayla satın alırken bu kişinin gayretiyle şimdi bedava içme suyuna kavuştuklarını d kaydetmektedir. Ümit Burnu ve Moritos'un İngiltere'nin idaresi altına geçtikten sonra geliştiği ve adeta Avrupa şehri hâline aldığı yorumunda bulunan Ahmed Bey, adayı gezdiklerinden ve adadaki İngiliz yetkililerin davetine icabet ederek kışla zabıtları tarafından kendilerine ziyafet verildiğinden de bahsetmektedir (BOA, *HH.d.*, 15556, s. 2). Faik Efendi ise Moritos'daki zengin Müslüman kişinin admın İsmail olduğu bilgisini vermektedir. Bu kişinin Ahmed Bey'in, Said olarak belirttiği kişi olduğu açıktır. Zira bu kişinin çok sayıda gemileri ile şeker fabrikası olduğu bilgisini vermesi aynı kişiden bahsedildiğini göstermektedir. Hacı İsmail'in sahip olduğu gemilerle İngiliz bandırası altında Hindistan, Kızıldeniz ve Basra Körfezi sularında dolaşarak ticaret yaptığı anlaşılmaktadır. Gemilerin adayı ziyaretinden pek memnun olan Hacı İsmail, gemilere gelerek askerlere bahşiş vermiş, kumandan ile bütün zabıtları konağına defalarca davet ederek

tarafına hareket edildi. Kısa süre sonra çıkan fırtına ve boradan dolayı korvetler seyir esnasında birbirini kaybettiğinden İzmir Korveti Bombay, Bursa Korveti ise Maskat tarafına yol aldı<sup>57</sup>. İzmir Korveti Bombay limanında dört gün kaldı. Bu sırada oradaki Müslüman ahali sahile gelerek karşılama yaptı. Burada korvete kömür ikmali yapıldı. Bu sırada İngiliz tersanesinden korvete yardım ve kolaylık gösterilmesi amacıyla bir memur tayin edildi<sup>58</sup>.

İzmir Korveti Bombay'dan Maskat'a hareket etti ve burada bir gün kaldıktan sonra Basra'ya doğru yol aldı. Maskat'ta iken Maskat İmamı Seyyid Salim tarafından korvete meccanen 50 ton kömür verildi. İzmir Korveti'nin Maskat'tan ayrılışından tam bir hafta sonra Bursa Korveti Maskat'a geldi. Maskat'a gelindiğinde korvet tarafından 21 pâre top atışı yapılarak resmi selamlama icra edildi. Korvet Süvarisi Ahmed Bey karaya çıkarak Maskat İmamı ile görüştü. İmam kendisinin Devlet-i Aliyye'nin şerefli bir tâbisi olduğu beyanında bulundu. Korvet personeline Maskat İmamının gösterdiği hürmete teşekkür mahiyetinde daha sonra Osmanlı hükûmeti imama Bağdat Valiliğince bir teşekkür yazısı gönderilmesini uygun buldu. Bursa Korveti Maskat'ta kömür ikmali yaptıktan ve bir gün ikametden sonra İran'ın Bender Buşir iskelesine hareket etti<sup>59</sup>. 19 Kasım'da 1866'da Maskat'tan hareket eden korvet, 24 Kasım'da İran'ın Bender Buşir limanına ulaştı. Burada dört saat kalındıktan sonra yola revan olunmuş ve ertesi gün Şattülarab Nehri'ne girilmiştir. Güneş batana kadar yola devam edildikten sonra demir atılmıştır. 26 Kasım sabahı alay sancaklarını açarak hareket eden korvet, armada askerlerinin "Padişahım çok yaşa" naralarıyla Basra önlerine gelmiştir. O sırada 21 pâre top atılmış ve sahilde toplanan halk ile askerler defalarca "Padişahım çok yaşa" nidasıyla dua etmişlerdir<sup>60</sup>.

İzmir Korveti'nden bir hafta sonra Bursa Korveti Basra'ya geldi. Böylece korvetler, 1866 yılı Aralık ayının ikinci haftası salimen Basra Tersanesi'ne ulaşmış oldular. Yolculuk esnasında kayıplar da yaşanmış ve beş nefer çeşitli hastalıklardan dolayı vefat etmişti. Bir neferin ise top atımı sırasında sakatlanan eli kesilmek zorunda kalmıştı<sup>61</sup>. Bursa Korveti Süvarisi Ahmed Bey, bu seyahat ile gerek Avrupa ve gerek (Güney) Amerika kıtalarında Osmanlı askerinin tertip ve insanîyetlerini her

mükemmel ziyafetler çekmiştir. Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 46-48.

BOA, *HH.d.*, 15556, s. 2.

57 Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 42-44, 51-52; BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 2.

58 Bombay'da Osmanlı Devleti şehbenderi bulunmakla birlikte dört günlük süre zarfında gemiye gelmedi. Bursa Korveti Süvarisi Ahmed Bey, hususi olarak şehbenderin hanesine gitmişse de burada da bulamadı. Şehbenderin daha ziyade kendi işleriyle meşgul olduğu, buraya gelip giden Osmanlı tüccarının kendisinden pek istifade edemediği duyumunun alındığı bilgisi Ahmed Bey tarafından ifade edilmektedir. BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 2.

59 BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 3; BOA, A.MKT.MHM., 373/7, 374/22; Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 56.

60 Mühendis Faik, *a.g.e.*, s. 54, 56-59.

61 BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 3.

tarafa göstermiş oldukları yorumunda bulunmaktadır. Hiçbir yerde hiçbir şekilde bir vukuat meydana getirilmeksizin salimen Basra'ya geldiğini de ifade etmektedir<sup>62</sup>.

Basra Tersanesi Kumandanlığı emrine giren iki korvet, Basra Körfezi'nde sahil muhafaza ve karakol görevi yaparak sahillerde Osmanlı sancağının daha fazla dalgalanmasını sağladılar. Asker ve malzeme sevkiyatı, hacı adaylarının Cidde'ye götürülmesi gibi görevler üstlendiler. İzmir Korveti bu amaçla 1867 senesinde Cidde'ye gönderildi, hacılar dönüş yaptığı hâlde korvet bazı işlerde kullanılmak amacıyla Hicaz emirinin isteği üzerine orada bırakıldı. Emir, Şihr ve Makalla bölgelerindeki ahalinin önde gelenlerinin Osmanlı Devleti'ne olan bağlılıklarını temin maksadıyla Hicaz'dan memurlar gönderileceğini, bunların İzmir Korveti'yle götürülmesi, görüşmeler bittiğinde de memurların Hudeyde iskelesine çıkarılması için korvetin Cidde'de kalmasını istemişti. 1868 yılı başlarında Şihr ve Makalla'daki vukuat sona ermiş olsa da Hicaz bölgesinde korvete olan ihtiyacın devam ettiği hususu Bâbîâli'ye bildirilmiş, yeni bir korvet gönderilmesi veya bu korvetin görevine devam etmesi talebinde bulunulmuştu. Aynı dönemde Basra'daki idareciler korvete olan ihtiyaçlarını dile getirmişler ve aslı görev yeri olan Basra'ya gönderilmesini istemişlerdi<sup>63</sup>.

### Sonuç

Süveyş Kanalı henüz açılmadığı için Cebel-i Tarık Boğazi'ndan geçerek yoluna bir sürü maceradan sonra Atlas Okyanusu'nda devam eden iki Osmanlı korveti ilk defa okyanus yolculuğu tecrübesi yaşamışlardır. Bunlar Afrika kıtasını dolaşıp uzun ve yorucu hatta bazen tehlikelere maruz kalınan 15 aylık meşakkatli bir seyirden sonra Basra'ya ulaşarak buradaki filoya dâhil olmuşlardır. Seyir sırasında uğranılan; Cezayir, Rio de Janeiro, Ümit Burnu, Moritos Adası, Maskat, Bombay ve Basra limanlarında iki harp gemisi aracılığıyla Osmanlı sancağının gösterilmesi buralardaki Müslüman ahali tarafından sevinçle karşılanmış

62 BOA, *HH.d.*, nr. 15556, s. 3. İstanbul'dan yola çıkarken Bursa ve İzmir korvetlerine kumandan atanan Kaymakam Ali Bey, Basra'ya geldikten sonra Basra Bahriye Kumandanlığı görevini Binbaşı Musa Bey'den devraldı. Fakat hastalığı sebebiyle görevini ifa edemedi ve altı ay sonra tedavi için İstanbul'a dönmek zorunda kaldı. Ahmed Şekib, *a.g.e.*, s. 40-43; DTA, MB.d., 78/63; BOA, A.MKT.MHM., 426/76; BOA, İ.DH., 583/40584.

63 Uzun süre Cidde'de kalan İzmir Korveti oradan tamir olunmak üzere 1870 yılı Mayıs ayında İstanbul'a gönderilmiştir. DTA, MB.d., 76/53, 29 Ağustos 1867; DTA, MKT., 74/1, 29 Ocak 1868; BOA, A.MKT.MHM., 399/19, 4 Şubat 1868; BOA, A.MKT.MHM., 437/77; DTA, MKT., 104/38. Bursa Korveti 1871 yılı Aralık ayı sonlarında arması, güvertesi, dümeni ve makinesi ile kazanları tamir edilmek ve bütün masrafları Bağdat Vilayeti hazinesinden tesviye olunmak üzere Bombay'a gönderilmiştir. Dokuz sene tamire muhtaç olmamak mukavelesiyle oradaki tersanede tamir edilmiştir. Ahmed Şekib, *a.g.e.*, s. 44, 50.

ve bunlar üzerinde önemli etkiler bırakmıştır. Görevli olduğu Bursa Korveti'nden ayrılarak Rio de Janeiro'da kalan İmam Abdurrahman Efendi'nin buradaki irşat faaliyetleri de o havalideki Müslümanlar üzerinde yıllarca sürecek tesirler yaratmıştır.

Bursa ve İzmir korvetleri Basra'ya vardıklarında Lütfiye ve Hocabey nakliye korvetleri mevcuttu ve bunlar deniz ticareti taşımacılığı hizmetlerinde kullanılmaktaydı. Dicle Nehri'nde ise Basra-Bağdat hattında Avrupa'dan satın alınan Bağdat ve Basra vapurları ticari nakliyat amacıyla seyrüsefer ediyorlardı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nden aldığı imtiyazla İngiliz Lynch kumpanyasına ait iki vapur da aynı güzergâhta ticari taşımacılık faaliyetlerini sürdürüyordu.

Bağdat Valisi Namık Paşa, İstanbul ile yaptığı yazışmalar neticesi Avrupa'ya sipariş verilen üç nehir vapuru ile Tersâne-i Âmire'den iki harp gemisini Basra'ya getirmeye muvaffak olmuş ve bunların masraflarını valilik gelirlerinden karşılamıştı. Böylece Basra'daki nitelikli gemi sayısı kısmen de olsa ikmal edilmiştir. Basra Tersanesi'nin genişletilmesi, tersane bünyesinde fabrika ve mektep açılmasına ilişkin teşebbüs ile Fav Boğazı'nın ıslahı ve boğaza fener konulması da yine bu dönemde gerçekleştirilmiştir. Diğer taraftan bu faaliyetlerin gelişmesinde bölgede her geçen gün nüfuzunu artıran İngiltere ile yaşanan rekabetin de etkisi vardı. İngilizler son teknolojiyle teçhiz ettikleri vapurlarla bölgede deniz ve nehir ulaşımında etkin bir vaziyetteydi. 1869 yılı sonlarında Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonraki süreçte Basra Körfezi'ne gemi gönderilmesi daha da kolaylaştığından bölge uluslararası rekabetin yaşandığı bir saha hâline geldi.

---

**Hakem Değerlendirmesi:** Dış bağımsız.

**Çıkar Çatışması:** Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

**Finansal Destek:** Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

---

**Peer-review:** Externally peer-reviewed.

**Conflict of Interest:** The author has no conflict of interest to declare.

**Financial Disclosure:** The author declared that this study has received no financial support.

## Kaynakça

### Arşiv Kaynakları

#### Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Hariciye Nezareti Londra Sefareti (HR.SFR.3)

Hazine-i Hassa Defterleri (HH.d.)

İrade Dahiliye (İ.DH.)

Sadaret Mektubi Kalemî

Mühimme (A.MKT.MHM.)

Nezaret ve Devair (A.MKT.NZD.)

#### Deniz Tarihi Arşivi (DTA)

Meclis-i Bahriye (MB.d.)

Mektubi (MKT.)

Şura-yı Bahriye (ŞUB.)

### Kaynak Eserler ve Araştırmalar

19. Asırda Brezilya'da Müslüman Bir Din Adamı, haz. Rızâ Akdemir, Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, Ankara 1987.

Abdurrahman Efendi, *Brezilya Seyahatnamesi*, haz. N. Ahmet Özalp, Kitabevi, İstanbul 1995.

\_\_\_\_\_, *Brezilya'da İlk Müslümanlar (Brezilya Seyahatnâmesi)*, 2. Baskı, çev. Antepli Mehmed Şerif, haz. N. Ahmet Özalp, Kitabevi, İstanbul 2006.

\_\_\_\_\_, *Brezilya'da İlk Müslümanlar (Brezilya Seyahatnâmesi)*, çev. Antepli Mehmed Şerif, haz. N. Ahmet Özalp, Diyanet İşleri Başkanlığı, Ankara 2014.

\_\_\_\_\_, *Tercüme-i Seyahatnâme-i Brezilya*, haz. Şerif Efendi, Matbaa-i Amire, Dersaadet 1288.

Ahmed Şekib, *Basra Tersanesi'ne Dair Malumât*, (tarihsiz), Yapı Kredi Sermet Çifter Araştırma Kütüphanesi, Yazmalar Bölümü, Nu: 607.

Akçay, Muammer, *The Levant Herald: Muhalif Bir Gazetenin Bakış Açısıyla*

*Osmanlı'da Sosyal ve Ekonomik Durum (1865 Yılı)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2013.

Âlî, *Brezilya*, Matbaai Ebüzziya, İstanbul 1932.

Binzouba, Majed Mohammed, *Mehmed Namık Paşa'nın Askeri ve Siyasi Hayatı (1804-1892)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2015.

Bostan, İdris, "Çarpıcı mı Çarpıtılmış mı?", *Radikal Kitap*, 5 Mayıs 2007.

Ceylan, Ebubekir, *The Ottoman Origins of Modern Iraq: Political Reform, Modernization and Development in the Nineteenth-Century Middle East*, I.B. Tauris, London 2011.

\_\_\_\_\_, "Namık Paşa'nın Bağdat Valilikleri", *Toplumsal Tarih*, S. 186, Haziran 2009, s. 76-84.

Çetinsaya, Gökhan, *Ottoman Administration of Iraq, 1890-1908*, Routledge, London 2006.

*Donanma Cetveli*, El Yazmaları Bölümü, Demirbaş No. A.A. 497. (tarihsiz). Deniz Tarihi Arşivi Kütüphanesi.

Halaçoğlu, Yusuf, "Basra", *DİA*, c. 5, İstanbul 1992, s. 108-114.

Korkmaz, Mehmet, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2018.

Kurşun, Zekeriya, *Basra Körfezi'nde Osmanlı İngiliz Çekişmesi: Katar'da Osmanlılar (1871-1916)*, TTK Yayınları, Ankara 2004.

Kurt, Burcu, *Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum 1908-1914*, Küre Yayınları, İstanbul 2015.

Kutlu, Mehmet Necati, "Osmanlı İmparatorluğu-Brezilya İlişkilerinin Başlangıcına Dair Bir Deneme", *Osmanlı İmparatorluğu-Latin Amerika (Başlangıç Dönemi)*, ed. F. Öznur Seçkin, Ankara Üniversitesi Latin Amerika Çalışmaları Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, Ankara 2012, s. 29-62.

Langensiepen, Bernd - Ahmet Güleriyüz, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, İstanbul 2000.

Mühendis Faik, *Seyahatnâme-i Bahr-i Muhîd*, Mekteb-i Bahriye-i Şahane Matbaası, İstanbul 1285.

Mühendis Faik, *Türk Denizcilerinin İlk Amerika Seferi (Seyahatnâme-i Bahr-i Muhit)*, Hazırlayan: N. Ahmet Özalp, Kitabevi, İstanbul 2006.

Ömer Lütfi, Ümitburnu Seyahatnâmesi (Yüz Yıl Önce Güney Afrika), haz. Hüseyin Yorulmaz, Ses Yayınları, İstanbul 1994

Sait Talat, *Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler*, Deniz Matbaası, İstanbul 1943.

Sinaplı, Ahmet Nuri, Şeyh-ül Vüzera, Serasker Mehmet Namık Paşa, Yenilik Basımevi, İstanbul 1987.

Temel, Mehmet, *Osmanlı-Latin Amerika İlişkileri*, Nehir Yayınları, İstanbul 2004.

Türüdü, Hasan, “Brezilya Hükümdarlarının Türkiye’yi Ziyareti”, *Hayat Tarih Mecmuası*, 1 Ocak 1976, Yıl: 12, c. 1, sayı: 1, s. 68-69.

Uçar, Ahmet, *Unutulmayan Miras Güney Afrika’da Osmanlılar*, 2. Baskı, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2008.

Very, Edward W., *Navies of the World; Plans, Armament and Armor of the Naval Vessels of Twenty of the Principal Nations*, John Wiley & Sons, Newyork 1880.

### **Sürelî Yayınlar**

*The Ballarat Star*

*Ruznâme-i Ceride-i Havadis*



### Extended Abstract

Basra was captured by the Ottomans between 1538 and 1546, and it remained as a naval base until the threats made by Portugal and the Netherlands in the Gulf at the end of the 17th century. However, after the Indian Ocean trade shifted to the Red Sea, it lost its former importance as a trade center. As the Ottoman Empire did not provide full political control over Baghdad and Basra, like other provinces far away from the center, the central government weakened and local power elements took over. Sultan II. Mahmud (1808-1839), in 1831, the military ruling over Baghdad under the policy of reestablishing the central administration over the states was terminated by the Kölemen administration. Baghdad and Basra were connected to the center again. The implementation of the military and military reforms foreseen by the 1839 Tanzimat Edict in the region began in 1844.

In order to establish the central authority in the region, Babiâli, which has a strong land army and an effective navy in the Persian Gulf, prepared a reform plan in the maritime area in Basra in the second half of the 19th century. In order to ensure the safety of the sea and the river and to improve trade, the wars and merchant ships were searched for the region. Steps were taken to modernize the shipyard in Basra. The first attempt in this regard began in 1847 when two naval officers from Tersane-i Âmire were sent to Basra to prepare an exploratory report. The will to do a reform in the maritime zone in Basra was also a preparation for the defensive strategy against the expansionist policies of the British who first came to India and then to the Persian Gulf in the middle of the 18th century and widened their sphere of influence in the region.

In 1850, Riyale-i Hümayun Pir Bey from Tersane-i Âmire and Riyale-i Hümayun Hüseyin Bey were dispatched to replace Basra Shipyard. They were given expert officers and personnel in the shipbuilding shipyard from Tersane-i Âmire. In the rank of admiral and sending quite well-educated names in naval techniques, it was an indication of the importance of the Babiâli. However, due to the physical-geographic conditions of the region, expected problems caused by a shortage of timber supply as well as other hardships caused by the lack soldiers for the shipyard were not realized. It was seen that most of the old ships were now beyond repair. New shipbuilding was not possible.

The idea of taking ships from Europe to the Basra beaches was not due to a lack of money. In this process, it was the first time that several of the ships in the shipyard were sent to Basra. However, the ships could pass through the Cebel-i Tarık and they would not be able to withstand the ocean voyage in this course they would do to Basra via the Cape. The Crimean War between Russia and the Ottoman Empire between the years 1853-1856 prevented the project of sending war ships to Basra.

Two Ottoman warships departed from Istanbul and were incorporated in the fleet in Basra four years before the Suez Canal was completed in 1869. These corvettes, called Izmir and Bursa, reached Basra at the end of the difficult 15-month long trip after sailing through Gibraltar and stopping in Spain, Brazil and Cape Town. For the first time in Ottoman history, sending the battleship from Istanbul to Basra and first voyage of the ships to the ocean were among the highlights of this course. It is aimed to clarify a phase of Turkish maritime history in this article in which the journey of two Ottoman corvettes between Istanbul and Basra was told. Another purpose of the study is to find out the strategic purpose and the effect of sending these corvettes to Basra. The main sources of this article are the memories of Engineer Faik and Imam Abdurrahman Efendi, who were assigned in Bursa Corvette and the report prepared by Commander and Lieutenant Colonel Ahmed Bey. Although the first two studies are known, the fact that the Ahmed Bey's report has not been used so far is one of the reasons why this article is unique.

Since the Suez Canal had not yet been opened, two Ottoman corvettes, which passed through the Cebel-i Tarik Strait and continue on their way to the Atlantic, experienced their first ocean voyage. They traveled to the African continent and arrived in Basra after a long and tiring 15-month dangerous journey. During the cruise, the demonstration of the Ottoman flag by Muslim warriors through two warships in the ports of Algeria, Rio de Janeiro, the Cape, Moritos Island, Muscat, Bombay and Basra was welcomed by local Muslims in these areas and had a significant impact on them. Imam Abdurrahman Efendi, who left the Bursa Corvette and remained in Rio de Janeiro, had an influence over the Muslims of that region for years to come.

Baghdad Governor Namik Pasha managed to bring two war ships from the Tersane-i Amire to Basra by means of his three river ferries, which were ordered to Europe after his correspondence with Istanbul, and he paid for the expenses of the governorship. Thus, the number of qualified ships in Basra was partially maintained. The expansion of the Basra Shipyard, the establishment of factories and schools within the shipyard and the reclamation of the Fav Strait and the setting of the lighthouse in the Bosphorus were also carried out in this period. On the other hand, the competition with England, which increased the influence of these activities in the region with each passing day, also had an effect. After the opening of the Suez Canal at the end of 1869, it became easier to send ships to the Persian Gulf and the area became a field of international competition.