



ISSN
2547-989X

Sinop Üniversitesi
Sosyal Bilimler Dergisi

Araştırma Makalesi

Sinop Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 10 (1), 1031-1066

Geliş Tarihi:05.12.2025 Kabul Tarihi: 03.04.2026

Yayın: 2026 Yayın Tarihi: 31.05.2026

<https://doi.org/10.30561/sinopUSD.1836433>

<https://dergipark.org.tr/sinopUSD>

KAPTAN-I DERYA GÜRCÜ HALİL RIFAT PAŞA KOMUTASINDAKİ ESER-İ CEDİD GEMİSİNİN SEYİR DEFTERİ

İhsan ÖNCEL*

Öz

Bu çalışma, Kaptan-ı Derya Gürcü Halil Rifat Paşa'nın 1843 yılında Eser-i Cedid gemisiyle gerçekleştirdiği Karadeniz seyahatini konu alan seyir defterini incelemektedir. Çalışmanın amacı, defterdeki kayıtlar üzerinden Osmanlı merkezî idaresinin taşra denetimini, donanma bürokrasisini ve Karadeniz sahillerindeki idarî ve sosyal uygulamalarını ortaya koymaktır. Nitel araştırma yöntemlerinden doküman incelemesi deseninin benimsendiği bu çalışmada, veriler seyir defteri kayıtları ile çeşitli tetkik eserlerden elde edilmiştir. Elde edilen veriler betimsel analiz yöntemiyle değerlendirilmiştir. Araştırma bulguları, söz konusu seferin yalnızca Tersâne-i Âmire'nin kereste ihtiyacını karşılamaya yönelik olmadığını göstermektedir. Buna ek olarak sefer, taşrada idarî denetimin sağlanması, askerî disiplinin gözetilmesi, karantina ve pasaport uygulamalarının yürütülmesi ile halkın sosyal ve ekonomik sorunlarının yerinde tespiti gibi çok yönlü işlevler üstlenmiştir. Seyir defterinde yer alan törenler, resmî merasimler ve protokol uygulamaları ise Osmanlı devlet geleneğinin denizcilik faaliyetleri üzerindeki yansımalarının izlenmesine imkân vermektedir. Bu yönüyle çalışma, seyir defterlerinin Osmanlı idarî ve sosyal tarihinin incelenmesinde önemli bir arşiv belgesi olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda 19. yüzyıl Osmanlı taşra yönetimine dair literatüre katkı sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Donanması, Gürcü Halil Rifat Paşa, Eser-i Cedid, Seyir Defteri.

The Logbook of the Ship Eser-i Cedid Under the Command of the Admiral

Georgian Halil Rifat Pasha

Abstract

This study examines the logbook of Admiral Gürcü Halil Rifat Pasha's Black Sea voyage aboard the Eser-i Cedid ship in 1843. The aim of the study is to reveal the Ottoman central administration's control over the provinces, the naval bureaucracy, and the administrative and

* Doktora Öğrencisi, Sinop Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü/Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, ihsanoncel52@hotmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-4144-070X>
This work is licensed under CC BY-NC-ND 4.0

social practices along the Black Sea coast through the records in the logbook. Adopting a document analysis design, a qualitative research method, data was obtained from the logbook entries and various scholarly works. The obtained data was evaluated using descriptive analysis. The research findings indicate that the voyage was not solely aimed at meeting the timber needs of the Imperial Shipyard. In addition, the voyage fulfilled multifaceted functions, including ensuring administrative control in the provinces, maintaining military discipline, examining quarantine and passport practices on-site, and identifying the social and economic problems of the population. The ceremonies, official rituals, and protocol practices recorded in the logbook allow us to trace the reflections of Ottoman state tradition on maritime activities. In this respect, the study demonstrates that logbooks are an important archival document in the examination of Ottoman administrative and social history. It also contributes to the literature on 19th-century Ottoman provincial administration.

Keywords: Ottoman Navy, Georgian Halil Rifat Pasha, Eser-i Cedid, Logbook.

Giriş

19. yüzyılda Osmanlı Devleti askerî, idarî ve teknolojik alanlarda köklü bir modernleşme sürecine girmiştir. Devletin geneline yayılan yenilikler ve uygulamalar, tersâne ve donanma alanlarında da kendini göstermiştir. Mevcut tersâneler yeniden modernize edilerek, dönemin ihtiyaçlarını karşılayacak gemilerin yapılması sağlanmıştır. Bu süreçte tersânelerin gemi inşasında ihtiyaç duyduğu kerestenin tedariki de sağlanmaya çalışılmıştır (Yıldız, 2013, s.122). Osmanlı Devleti, kereste ve diğer ihtiyaç duyulan malzemelerin temini sürecinde ortaya çıkabilecek sorunların giderilmesi amacıyla çeşitli önlemler almıştır (Taş, 2020, s.680). Bu önlemlerin uygulanmasını ve tedarik süreçlerini denetlemek üzere belirli aralıklarla bölgeye görevliler göndermiştir (Aydın, 2011, s.224). Kıyı kesiminde yer alan bölgelere sevk edilen bu görevlilere özel gemiler tahsis edilmiştir. Gemiler belirlenen güzergâh üzerinde bulunan merkezlere uğrayıp, bölgenin idarî yapıları incelenmiştir. Ayrıca yapılan incelemelerde bölgenin sorunları tespit edilmiş ve çözümü için gerekli adımlar atılmıştır. Teftiş amaçlı gerçekleştirilen sefer esnasında yapılan faaliyetlerin tamamı gemide bulunan seyir defterlerine not edilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.1).

Osmanlı denizcilik tarihine ilişkin literatürde seyir defterleri çoğunlukla gemilerin teknik özellikleri, seyrüsefer bilgileri ve askerî faaliyetler çerçevesinde ele

alınmıştır. Buna karşılık bu defterlerin sunduğu idarî, sosyal ve bürokratik verilerin bütüncül biçimde değerlendirilmesine yönelik çalışmalar sınırlı kalmıştır. Özellikle Karadeniz sahillerinde gerçekleştirilen seyahatlerin taşra denetimi açısından üstlendiği işlevler yeterince ayrıntılı biçimde incelenmemiştir. Aynı durum, merkezî idarenin bu bölgelerdeki uygulamaları için de geçerlidir. Bu yönüyle seyir defterleri, Osmanlı taşra idaresinin nasıl işlediğini, kararların yerel düzeyde nasıl uygulandığını ve idarî mekanizmaların günlük işleyişini ortaya koyabilecek önemli arşiv belgeleri arasındadır. Ancak bu potansiyelin literatürde henüz yeterince değerlendirilmediği görülmektedir.

Bu çalışma, söz konusu literatürdeki boşluğu doldurmaya katkı sağlamak amacıyla Kaptan-ı Derya Gürcü Halil Rıfat Paşa'nın 1843 yılında Eser-i Cedîd gemisiyle gerçekleştirdiği Karadeniz seyahatini konu alan seyir defterini ele almaktadır. Çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden doküman incelemesi deseni benimsenmiştir. Defterde yer alan kayıtlar, döneme ilişkin tetkik eserlerden elde edilen bilgilerle birlikte betimsel analiz yöntemiyle değerlendirilmiştir. Bu çerçevede çalışma, seyir defterlerinin sunduğu idarî, sosyal ve bürokratik verilerin, Osmanlı taşra yönetiminin işleyişini anlamada ne tür imkânlar sağladığını örnek bir sefer üzerinden ortaya koymayı amaçlamaktadır. Osmanlı araştırmalarında temel kaynaklar arasında yer alan bu defter, alana ve araştırmacılara farklı konularda katkı sağlayacaktır.

1. Seyir Defterleri Hakkında

Osmanlı denizcilik geleneğinde “jurnal” adıyla da anılan seyir defterleri, gemilerde günlük faaliyetlerin sistematik biçimde kaydedildiği resmî belgelerdir (Özdemir, 2005, s.115). Bu defterler, matbu biçimde hazırlanabildiği gibi el yazması olarak da tutulabilmekteydi. Seyir defterleri gemi idaresine ilişkin bilgiler içermesinin yanı sıra, yeni ve güvenli deniz rotalarının belirlenmesine katkı sağlamaktadır. Ayrıca denizcilik birikimini kuşaklar arası aktaran ve geleceğin deniz subaylarının eğitimi açısından kıymetli birer eğitim aracı niteliğindedir. 1804 tarihli Bahriye Kanunnamesinde seyir defteri tutma usulüne dair kurallara açıkça yer

verilmiştir. Osmanlı gemilerinde bu uygulamaya dair ilk arşiv kaydı 1798 yılına tarihlenmektedir. Bu tarihte yayımlanan bir fermanla, denize açılacak her gemide “*kavâid-i bahriye*” defteri ile seyir defteri bulundurulmasının zorunlu olduğu belirtilmiştir. Bu amaçla her bir defterden 15’er cilt olmak üzere toplam 30 defterin hazırlanarak kalyonlara tevdi edilmesi emredilmiştir. Seyir süreci tamamlanan defterler, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye’ye gönderilir ve orada ilgili irsal defterlerine işlenirdi (Korkmaz & Mercan, 2023, s.2971).

Bu defterler yalnızca geminin seyir hâlinde olduğu zamanlarda tutulmakta olup, seyir sırasında karşılaşılan hava koşulları, geminin hızı, icra edilen görevler, tüketilen kumanya, alınan iâşe ve malzeme gibi birçok teknik ve lojistik detay bu kayıtlarda yer almaktaydı. Geminin makinelerinde tüketilen kömür ve yağ gibi maddelerin cinsleriyle birlikte sarfıyatı, kazanlar ve pervaneler dâhil teknik unsurların durumu, bakım ve onarım işlemleri ile geminin kömür kapasitesi gibi bilgiler de detaylı olarak kaydedilmekteydi. Ayrıca kat edilen mesafeler, sapmalar, geminin konumu gibi seyrüsefere dair veriler zaman belirtilerek bu defterlere işlenirdi. Son olarak gemide bulunan silahlar ile top ambarı, güverte ve baş kasara gibi bölümler de defterlerde özel olarak belirtilmekteydi (Songur, 2021, s.11).

Seyir defterlerine paralel olarak kullanılan liman defterleri ise, gemilerin limanda demirlediği süre zarfında tutulmakta olup, gemiye giriş çıkış yapan tüm kişi, malzeme ve mühimmatın kaydını ihtiva ederdi. Ayrıca gemideki günlük faaliyetlerin detaylı şekilde yazıldığı bu defterler, gıda, yakıt, su ve ilaç gibi ikmal malzemelerinin alım ve sarf bilgilerini de içermekteydi. Hava sıcaklığı, rüzgâr durumu gibi meteorolojik gözlemler belirli saat aralıklarıyla kaydedilirken, tersânenen ya da haricî kaynaklardan temin edilen tüm mühimmat ve erzak kalemleri de eksiksiz olarak yazılmaktaydı. Personelin genel durumu, gemide bulunan hastalar ve vefat edenler hakkında da düzenli kayıt tutulurdu (Bostan, 2007, s.30).

Makine defteri ise geminin makine dairesine özgü, makineler ve kazanlarla ilgili teknik kayıtların yer aldığı defterlerdi. Bu defterlerde makine ve pervanelerin üretim özelliklerinden seyir esnasında meydana gelen arızalara kadar pek çok detay

yer almaktaydı. Defterlerin tutulmasından sorumlu olan çarkçı subaylar, bu kayıtları üç ay boyunca kesintisiz sürdürmekle yükümlüydü. Diğer defterlerde olduğu gibi makine defterleri de bir süre gemide muhafaza edildikten sonra Bahriye Nezaretine teslim edilmekteydi. Bahsi geçen defterler, her gemi tarafından seyirde ya da limanda bulunduğu süre boyunca düzenlenmesi zorunlu kayıtlar olduğundan, Osmanlı gemilerinin seyrini ve faaliyetlerini izleyebilmek açısından önemli birer birincil kaynak niteliğindedir. Bununla birlikte, defterlerde saatlik ya da dört saatlik periyotlarla kaydedilen hava durumu, rüzgâr yönü ve sıcaklık gibi veriler, belirli yıllardaki mevsimsel değişimlerin ve bu değişimlerin denizcilik üzerindeki etkilerinin izlenmesine olanak sağlamaktadır. Özellikle tarifnamelerde belirtildiği üzere, şiddetli hava koşullarında kayıtların saatlik yapılmasının zorunlu oluşu, bölgesel iklim verilerine dair zengin bir arşiv ortaya koymaktadır (Songur, 2021, s.13).

Ayrıca seyir defterlerine paralel olarak, sefer sırasında karşılaşılan idarî ve askerî sorunlara ilişkin ek kayıtlar da tutulmaktaydı. Özellikle izin sürelerini aşan askerler ile firarî durumundaki şahısların tespiti ve Tersâne-i Âmire'ye sevkine dair bilgiler, Kaptan Paşanın emriyle ayrı defterlerde kayda geçirilirdi. Bu defterlerde, yakalanması istenen kişilere ait isim listeleri, sevk emirleri ve takip sürecine dair notlar yer almakta olup, sefer esnasında donanmanın disiplin ve kontrol mekanizmasının nasıl işlediğine dair önemli veriler sunmaktadır. Söz konusu defterler, gerekli işlemlerin yapılabilmesi için bölge idarecilerine de düzenli olarak teslim edilmekteydi (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.5).

Bu çalışma, söz konusu defterler arasında yer alan Eser-i Cedîd gemisinin seyir defterine odaklanmaktadır. Bahsi geçen defter, Kaptan-ı Derya Gürcü Halil Rıfat Paşa'nın 1843 yılında İstanbul'dan Batum'a kadar uzanan deniz ve kara yolculuğunu, bu yolculuk sırasında gerçekleştirilen faaliyetleri ve yapılan icraatları ayrıntılı biçimde anlatmaktadır (Taş, 2023, s.54).

2. Eser-i Cedîd Gemi Kaptanı Gürcü Halil Rıfat Paşa Hakkında

Sultan II. Mahmud'un damadı olan Gürcü Halil Rıfat Paşa 1795 yılında doğmuştur. Doğum yeri kesin olarak bilinmemektedir. Aslen Gürcü kökenli olan Halil Rıfat Paşa, Koca Hüsrev Paşa tarafından evlatlık edinilmiş ve onun himayesinde yetiştirilmiştir. Hüsrev Paşa'nın yüz evladından biri olduğu ve başlangıçta onun kölesi statüsünde bulunduğu rivayet edilmektedir. Halil Rıfat Paşa, Hüsrev Paşa Konağı'nda eğitim görmüş, ardından mühürdarlık ve hazinedarlık gibi görevlerde bulunmuştur (Sevinç, 1985, s.344). Halil Rıfat Paşa hazinedarlık görevindeyken Hüsrev Paşa'nın emriyle "*Tâlîm-i Hüsrevî*" adlı modern askeri eğitimin Enderun ağalarına öğretilmesinde aktif rol almıştır (Çelik, 2013, s.272).

Halil Rıfat Paşa, II. Mahmud ve I. Abdülmecid devirlerinde çeşitli idarî ve askerî görevlerde bulunmuş, dört kez kaptan-ı derya olarak görevlendirilmiştir. Kaptan-ı deryalık görevleri süresince, tersâne gelir ve giderlerini muntazam defterler hâlinde kayda geçirerek, Tersâne Hazinesi'nin malî durumunu ortaya koymuştur (Gencer, 2000, s.216). Halil Rıfat Paşa, Damat Mahmud Celeleddin Paşa'nın babası ve Prens Sabahattin'in de büyükbabasıdır (Pakalın, 2008, s.156).

1828–1829 Osmanlı-Rus Harbi esnasında, Rusya'ya elçi olarak gönderilen Halil Rıfat Paşa, bu görevin ardından kaptan-ı deryalık makamına getirilmiş ve Osmanlı donanmasını ıslah etmeye yönelik çalışmalar yürütmüştür (Ekmekci, 2021, s.54). 1832 yılında Tophane müşirliğine getirilen Halil Rıfat Paşa bu görevdeyken Taksim Kışlası'nı inşa ettirmiştir. 1834 yılında Sultan II. Mahmud'un kızı Saliha Sultan ile evlenerek saraya damat olmuş ve bu vesileyle "*Damad-ı Şehriyârî*" unvanını almıştır. Arapça, Farsça, Fransızca ve İtalyanca dillerini bildiği kaydedilmektedir (Aynur, 1988, s.8). Gürcü Halil Rıfat Paşa kaptan-ı deryalık görevinden sonra 1836 yılında seraskerlik görevine getirilmiştir. Halil Rıfat Paşa seraskerlik vazifesi sırasında başta Avusturya ve Fransa olmak üzere Avrupa'dan birçok askeri nizamname tercüme ettirip askerî alanda düzenlemeler yapmıştır (Çelik, 2013, s.303).

Kaptan Paşa daha sonra 1839'da Ticaret Nazırlığı, 1842'de Meclis-i Ahkâm-ı Adliyye reisliği, 1843 ve 1847 yıllarında tekrar kaptan-ı deryalık, 1845'te Trabzon, 1848'de Aydın, Cezayir-i Bahr-i Sefid ve Bursa valilikleri, 1848'de Meclis-i Ahkâm reisliği ve son olarak 1854'te bir kez daha kaptan-ı deryalık görevlerinde bulunmuştur. Kaptan Paşa, 1856 yılında vefat etmiş ve Eyüp Sultan'da, Hüsrev Paşa Türbesi yakınına defnedilmiştir (Gülsoy, 2000, s.43).

Halil Rıfat Paşa, Osmanlı idare anlayışı içerisinde hoşgörülü ve yardımsever bir şahsiyetti. Örneğin 1847 yılında Gelibolu'da demirlemiş bir Osmanlı gemisinde görev yapan Hristiyan neferlerin “*Yortu Ayini*” yapabilmeleri için bir papazın gemiye davet edilmesine izin vermiştir. Bu yaklaşımı, gayrimüslim tebaayı devlete daha fazla bağlayarak bir Osmanlı milleti inşa etme arzusunun göstergesi olarak değerlendirilebilir. Ayrıca 1855 yılında Kırım Harbi sırasında devlet hazinesine yetmiş beş bin lira bağışta bulunmuştur. Bu tavır, onun devlete olan sadakatini ve Osmanlı'nın bekasını önceleyen bir anlayışa sahip olduğunu ortaya koymuştur (Babalık, 2022, s.22). Nitekim, Rusya'daki elçilik görevi sırasında Tatarlara ve ziyaret ettiği Müslüman mahallere, Osmanlı padişahı adına aynî ve nakdî yardımlarda bulunması da bu tutumun en belirgin örneklerinden biridir (BOA, TSMA.e., 29/7).

3.Eser-i Cedîd Gemisi Hakkında

Geniş bir deniz hâkimiyetine sahip olan Osmanlı Devleti, deniz ve kıyı güvenliğini sağlamak amacıyla güçlü bir donanma bulundurma zorunluluğu duymuştur. Donanma uzun bir dönem boyunca ağırlıklı olarak büyük savaş gemileri olan kalyon ve firkateyn gibi yelkenli gemilerden oluşmuştur. Ayrıca barça, ağrıbar, şalope gibi yelkenli gemilerde yardımcı tekne türleri olarak kullanılmıştır. 17. yüzyılın sonlarına doğru kadirge tipi gemilerin inşası giderek azalırken, kalyon yapımı hız kazanmış ve 18. yüzyılda üç ambarlı büyük kalyonların inşasına geçilmiştir. 1770 yılında yaşanan Çeşme Baskını ile Osmanlı donanması büyük ölçüde yok edilmiştir (Bostan, 2011, s.513). Akdeniz'de donanma gücünü kaybeden Osmanlı Devleti yeniden etkin olabilmek ve modern bir donanma oluşturmak

amacıyla çalışmalara başlamıştır. Bu amaçla Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın da gayretleriyle Osmanlı'da ilk modern kışla örneği olan kalyoncular kışlası inşa edilmiştir. Yine buna ilave olarak Fransız gemi mühendisi Brun ve ekibi gibi yabancı uzmanlar istihdam edilmiş ve Tersâne-i Âmire'de çağdaş tekniklerle kalyon yapımına başlanmıştır (Depe, 2023, s.9). 1827 yılında meydana gelen Navarin Muharebesi ise yelkenli savaş gemilerinin artık işlevsiz kaldığını göstermiştir (Bostan, 2006, s.221). Osmanlı Devleti donanmada modernleşmeyi sağlamak amacıyla 1828 yılında İngiltere'den Sür'at adlı buharlı gemiyi satın alarak hizmete sokmuştur. 1830'lu yıllardan itibaren gemi inşa teknolojisinde Amerikalı uzmanlar ön plana çıkmış ve Osmanlı tersânesinde görev almışlardır. Amerikalı uzman John L. Rhode öncülüğünde buharlı gemiler inşa edilmiştir. 1837 yılında Aynalıkavak Tersânesi'nde inşa edilen ilk buharlı gemi Eser-i Hayr olmuştur (Düzcü, 2013, s.118). Sayıları hızla artan buharlı gemiler zamanla yelkenli gemilerin yerini almaya başlamıştır. Başlangıçta buharlı gemilerin makine teçhizatları ile çarkçı ve makinist personeli de yurtdışından temin edilerek donanmaya katılmıştır (Gediz, 2013, s.5).

Tanzimat devrinin denizcilik alanındaki dönüşümü çerçevesinde, Osmanlı donanmasında öne çıkan buharlı gemiler; mürettebatı 271 kişi olan Mecidiye ve Taif, 159 kişi olan Eser-i Cedîd, 83 kişi olan Tâir-i Bahrî, Vasıta-i Ticaret, Feyz-i Bahrî, 63 kişilik mürettebata sahip Mesîr-i Bahrî-i Ereğli, Hümâviş-i Ticaret, Medâr-ı Ticaret, 60 kişilik Eser-i Hayr, 41 kişilik mürettebatı olan bir diğer Vasıta-i Ticaret, Eser-i Nüzhet, 44 kişilik Peyk-i Şevket, 25 kişilik Peyk-i Ticaret, Pesendîde, 20 kişilik Eser-i Ticaret, Hümâpervâz ve Girit'tir (Çapar & Düzcü, 2022, s.1061). Bu gemilerin personel sayıları küçük ve orta ölçekli olduğundan dolayı genellikle ticaret, posta taşımacılığı, askerî nakliyat ve kargo hizmetleri için kullanılmıştır. Bununla birlikte bu gemilerden, savaş ve çeşitli lojistik amaçlarla da yararlanılmıştır (Songur, 2021, s.380). Özellikle Tersâne-i Âmire, İzmir, Trabzon ve diğer önemli liman şehirlerine düzenli ticari vapur seferleri başlatılmış, bu hatlarda Eser-i Hayr, Hümâpervâz, Eser-i Cedîd ve Girit ilk hizmet veren gemiler olmuştur (Gencer, 1985, s.189).

Bu gemilerden Eser-i Cedîd, araştırma konusu açısından özel bir öneme sahiptir. Sözlük anlamı itibarıyla “*yeni eser*” anlamına gelen ve 19. yüzyıl Osmanlı arşiv belgelerinde ismi sıkça geçen bu gemi, Osmanlı denizcilik tarihinde kayda değer bir yer tutmaktadır. Nitekim incelenen Eser-i Cedîd gemisi, 1843 yılında Damat Gürcü Halil Rıfat Paşa’nın kaptanlığında, Osmanlı donanmasının kereste teminiyle ilgili meseleleri yerinde incelemek üzere kullanılmıştır (Kırlı, 2019, s.233).

4. Eser-i Cedîd Gemisi Seyir Defterinin Şekil ve Muhteva Özellikleri

İncelenen seyir defteri, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi’nde muhafaza edilmekte olup, Topkapı Sarayı Arşiv Müzesi Defterleri Kataloğunda yer almaktadır. Büyük boy olan defterin kapağında herhangi bir yazı bulunmayıp kapak ebru deseni ile boyanmıştır. Toplam 12 sayfa olan defterin tamamı divani yazı stili ile yazılmıştır. Bu yazılarda geminin hangi limanlara uğradığı, limanlara ne kadar sürede ulaşıldığı, limanlarda yapılan faaliyetler ve görüşmeler gibi bilgiler yer almaktadır. Defterin ihtiva ettiği tarih aralığı Hicri “*20 Rebîül-âhir 1259 ve 17 Cemâziyel-evvel*” olarak deftere kaydedilmiştir. Hicri takvime göre yazılan tarihler Miladi takvime göre 20 Mayıs 1843 ve 15 Haziran 1843 tarihlerine tekabül etmektedir. Defterdeki günlük notların altına Hicri takvime göre tarihler yazılmıştır. Bu tarihler gün, ay ve yıl sırasıyla verilmiştir. Yalnız yıllar belirtilirken “*1259*” yerine “*59*” şeklinde yazılmıştır. Ayların yazımında ise harf sistemi kullanılmıştır. Örneğin “*Rebîül-âhir*” yerine “*R*” harfi yazılmıştır. Günler ise “*yevm-i pazar, yevm-i cum’a*” gibi açıkça yazılmıştır (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.2.).

Defterde yer alan günlük notların toplam sayısı 24’tür. Bu notlar kaptan paşa ve mürettebatının o gün neler yaptığı, nerelere uğradığı, uğranılan limanlarda ne tür faaliyetler yapıldığı ve ne kadar süre kalındığı gibi bilgilerden oluşmaktadır. Günlük notlar tarihi kronolojiye dikkat edilerek günü gününe yazılmıştır. Ayrıca limanlarda konaklama ve geceleme “*beytütet*” veya “*arâm*” ifadeleri ile belirtilmiştir. Geminin

limana demirlemesi “*lenger-endâz*”, limandan ayrılması ise “*fekk-i lenger*” olarak ifade edilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.3).

Muhteva bakımından ise defterde Tersâne-i Âmire için gerekli kerestenin teminine yönelik faaliyetler ile çeşitli tören ve protokol uygulamalarına dair kayıtlar yer almaktadır. İstanbul Boğazı’ndan çıkış sırasında gerçekleştirilen gemi uğurlama merasimi, denizde karşılaşılan Rus ve Fransız gemileriyle yapılan selamlaşmalar ve yolculuk süresince uğranılan liman, kaza ve köylerde kereste teminine yönelik düzenlenen toplantılar ile gerçekleştirilen idarî ve sosyal denetimler ayrıntılı biçimde kaydedilmiştir. Ayrıca uğranılan her limanda uygulanan karantina ve pasaport (tezkire) sistemi hakkında bilgiler verilmiştir. Bunun yanında kaptan paşa ve maiyetinin halkla kurduğu yakın iletişim, sadaka dağıtımı, kurban kesimi ve dini mekân ziyaretleri gibi sosyal ve kültürel nitelikteki gözlemlere de yer verilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0).

5. Gezilen Bölgeler ve Faaliyetler

Osmanlı Devleti’nin deniz gücünü ve idarî yapısını güçlendirmek amacıyla gerçekleştirilen bu seferde, Kaptan-ı Derya Gürcü Halil Rıfat Paşa Eser-i Cedîd gemisiyle Karadeniz’in önemli limanlarını ve bölgelerini ziyaret etmiştir. Bu seyahat hem devletin tersâne ihtiyaçlarını karşılamak hem de bölgelerin idarî, askerî ve sosyal durumunu yerinde incelemek için düzenlenmiştir. İstanbul’dan başlayan yolculuk, Ereğli, Bartın, Perşembe, Sinop, Ünye, Trabzon ve Batum gibi stratejik noktalarda gerçekleştirilen resmî törenler, kereste temini çalışmaları, yerel yöneticilerle görüşmeler ve halkla temaslarla devam etmiştir. Ayrıca, bölgelerdeki karantina uygulamaları, askerî düzenlemeler ve sosyal yardımlar da bu faaliyetlerin önemli bir parçasını oluşturmuştur. Aşağıda, söz konusu seferin detayları ve gezilen bölgelerde yapılan çalışmalar kronolojik bir düzenle ele alınmaktadır.

5.1 İstanbul Limanı’ndan Ayrılış

Osmanlı denizcilik kültüründe, gemilerin sefere çıkışı yalnızca bir ulaşım hareketi değil, aynı zamanda siyasi ve askerî olduğu kadar devlet geleneğini yansıtan bir olay olarak da görülmekteydi. Bu nedenle donanmaya ait gemilerin denize

indirilişi, sefere gönderilişi ya da limandan ayrılışı öncesinde görkemli törenler düzenlenir, padişah ve yüksek devlet erkânı bu törenlere çoğu zaman bizzat katılırdı. Bu tür merasimler, Osmanlı devlet protokolünün denizcilik üzerindeki etkisini ve deniz gücünün görsel temsilini yansıtmaktadır (Batmaz, 2010, s.158-159). 1843 yılında Kaptan-ı Derya Gürcü Halil Rıfat Paşa'nın Eser-i Cedîd gemisiyle İstanbul Limanı'ndan ayrılış ânı da bu geleneksel tören düzenine uygun olarak icra edilmiştir. Aşağıda anlatılan bölüm hem bu merasimin detaylarını hem de seferin başlangıcındaki diplomatik ve sembolik etkileşimleri kapsamaktadır.

Kaptan-ı Derya Gürcü Halil Rıfat Paşa, Sultan Abdülmecid'in emriyle Tersâne-i Âmire için gerekli olan kerestenin temini ile ilgili meseleleri yerinde incelemek amacıyla Çırağan Sarayı önünden Eser-i Cedîd gemisiyle hareket etmiştir. 20 Mayıs 1843 Cumartesi günü Karadeniz'e doğru ilerleyen Kaptan Paşa, Beylerbeyi Sarayı önüne geldiğinde, kendisini büyük bir bahriye askerî birliği, mızıkacı takımı ve alay beyleri karşılamıştır. Bu askerler, geminin sancak tarafındaki çarh üzerine dizilmişlerdir. Kaptan Paşa, askerlerin önünde durarak üç kez *"Padişahım çok yaşa"* diyerek selam merasimini icra etmiştir. Padişah da bu selamlamaya karşılık vermiş ve askerlere iltifatlarda bulunmuştur. Sultan ve devlet erkânı, Mihr-i Nûr Sarayı önünden gemiyi seyrederek kutlamaları izlemişlerdir. Kaptan Paşanın emriyle, gemide padişaha mahsus işlemeli sancak çekilmiş ve 20 pâre top atılmıştır. Bu top atışlarına karşılık olarak Nakkaş Tabyası'ndaki askerler de 19 pâre top atmıştır. Gemi, Mirgün'e vardığında Hüsrev Paşa, yalı kapısına çıkarak gemiyi ve Kaptan Paşayı selamlamıştır. Kaptan Paşa da iskeleye çıkarak selamlaşma merasimini yerine getirmiş ve Hüsrev Paşa ile vedalaşmıştır. Yolculuğa devam eden gemi, Büyükdere sularına ulaştığında bölgede demirlemiş bulunan bir Fransa beylik göleti, Osmanlı sancağını çekmiş ve 19 pâre top atarak Kaptan Paşayı selamlamıştır. Kaptan Paşa da Fransa bayrağını çekerek bu selamlamaya karşılık vermiştir. Gemi, Sarıyer önüne geldiğinde, burada demirlemiş olan bir Avusturya briki, sancak çekerek 19 pâre top atmış, selamlama merasimi gerçekleştirilmiştir. Kaptan Paşa da bu selamlamaya aynı şekilde karşılık vermiştir. Saat yedi buçuk

civarında gemi, Karadeniz Boğazı'nda bulunan Macar ve Telli Tabyaları önünden geçerek Kavak Kalesi önüne ulaşmıştır. Burada bir süre duraklayan Kaptan Paşa, vapurda bulunan Ferik Mehmed Ali Paşa, Bahriye Müsteşarı Zühdü Bey ve diğer devlet erkânıyla birlikte yemek yemiştir. Vedalaşmanın ardından Ferik Mehmed Ali Paşa ve Zühdü Bey filikalarla geri dönmüş, Kaptan Paşa ise yoluna devam etmiştir. Anadolu ve Rumeli yakasındaki Kavak Kalelerinden 19'ar pâre, Vapur-ı Hümayundan ise 17 pâre top atılarak selamlama ve uğurlama merasimi gerçekleştirilmiştir. Gemi, saat sekizi on yedi geçe Karadeniz Boğazı'ndan çıkmış ve yaklaşık 10 dakika yol almıştır. Vapur, saatte 10-11 mil hızla ilerlediği için, Ereğli Limanı'na gece vakti varılmaması amacıyla çarklar durdurulmuş, filikalar denize indirilmiş ve yelken açılarak hedefe doğru saatte 2-3 mil hızla ilerlenmiştir. Bu şekilde sabah saat dörde kadar yol alınmış; ardından çarklar tekrar çalıştırılarak vapur yeniden hızlanmıştır. Pazar günü saat bir buçuk civarında gemi Ereğli Limanı'na varmış ve demir atılarak gece orada konaklanmıştır (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.1).

5.2 Ereğli Limanı

1831 yılında Osmanlı Devleti, topraklarında görülmeye başlayan kolera salgını önlemek amacıyla limanlarda da tedbirler almıştır. Deniz taşımacılığı ile seyahat edenlere karantina ve pasaport uygulamaları sistematik hale getirilmiştir (Sarıyıldız, 2001, s.463). Bu uygulamalar kapsamında, limanlara gelen gemilerdeki yolcular ve personel sağlık kontrolünden geçirilmekte, hastalık belirtisi göstermeyenlerin ise pasaport ve kimlik yoklamaları tamamlandıktan sonra karaya çıkmalarına izin verilmekteydi (Kütükoğlu, 2006, s.60). 1843 yılında gerçekleştirilen Kaptan-ı Derya Halil Rıfat Paşa'nın seyahati sırasında Ereğli Limanı'na yapılan ziyaret Osmanlı merkezî idaresinin taşradaki sağlık, güvenlik ve denetim mekanizmalarını nasıl uyguladığını göstermektedir.

Kaptan-ı Derya Gürcü Halil Rıfat Paşa, Eser-i Cedid gemisiyle 21 Mayıs Pazar günü Ereğli Limanı'na ulaşmış ve burada demirlemiştir. Kısa süre sonra, bölge karantina memuru nizamiye filikasıyla gemiye yanaşarak Kaptan Paşanın izniyle

vapura çıkmıştır. Gemide ilk olarak bahriye hekimlerinden Mösyö Kapilyon'a, gemide herhangi bir hasta bulunup bulunmadığı ve geminin hijyen durumu hakkında sorular yönelmiştir. Gemi temiz çıkınca, pasaport ve yoklama işlemleri de tamamlanmış ve karantina memuru gemiden ayrılmıştır. Akabinde, Ereğli Kazası Naibi Müderris el-Hac Ömer Efendi, Müdür Mahmud Ağa, kayıt memuru Naib İbrahim Efendi, kömür madeni memuru Amasralı İbiş Ağa, muhtarlar ve kazanın ileri gelenlerinden oluşan bir heyet gemiye gelerek Kaptan Paşa ile selamlaşmış ve kendisini karşılamıştır. Kamara salonunda yapılan kısa bir sohbetin ardından heyet gemiden ayrılmıştır (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.1-2).

Kaptan Paşa, saat dört civarında filika ile sahile çıkararak Ereğli Kazası'na yakın bir mevkiide bulunan Sahil-i Bahr'daki Hacı Ali Köyü'nü ziyaret etmiştir. Burada, Gümrükçü Mustafa Efendi tarafından inşa edilen bir eve gidilmiş; naib ve müdür ile burada bir görüşme gerçekleştirilmiştir. Yapılan görüşmede, bölgeden firar eden askerlerin, izin süresini aşanların ve halk arasında vergi usulsüzlüğü yapan şahısların tespit edilerek derhal Tersâne-i Âmire'ye sevk edilmeleri yönünde talimat verilmiştir. Burada saat sekize kadar kalınmış; sonrasında Kaptan Paşa, müdür ve naib ile bineklere binilerek kazanın çeşitli noktaları gezilmiştir. Üç tarafı denizle çevrili olan Ereğli'nin, birçok yerinin harap durumda olduğu gözlemlenmiştir. Ereğli Kalesi'nin muhafızı olan topçu yüzbaşı, yanında on dört kadar askerle Kaptan Paşayı resmî törenle selamlamış ve ardından tersânedan çıkmıştır. Tersâneye yakın bir mevkiide bulunan tabyalar da incelenmiş ve bu bölgede yer alan bazı konakların harap hâlde olduğu not edilmiştir. Ayrıca yanmış ve kullanılamaz hâle gelmiş dört adet pirinç topunun varlığı tespit edilmiştir. Daha sonra Ereğli Kazası'nın Kapıcık adlı kapısından içeri girilmiş; yol üzerinde bulunan halk ile sohbet edilmiştir. Ardından Kinnare adlı sahil kapısından çıkılarak kaza müdürü İsmail Ağa'nın evine gidilmiştir. Burada müdür, naib, muhtarlar ve halkın ileri gelenleri ile istişarelerde bulunulmuştur. Selamlaşma ve vedalaşmanın ardından iskeleye inilerek filikalara binilmiş ve gemiye dönmüştür. Gece, vapurda konaklanarak geçirilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.1-2).

22 Mayıs Pazartesi günü gemiden karaya çıkılmamıştır. Ancak Kaptan Paşa, bir filika ile Ereğli Kazası'na yaklaşık yarım saat mesafede bulunan, ağaçlarla bezenmiş bir dağın zirvesindeki meşhur Baba Hazret Türbesi'ni ziyaret etmiştir. Ziyaretin ardından akşam vakitlerinde vapura geri dönmüştür. Aynı gün Akçaşehir Kazası Müdürü ve padişahın özel okçularından olan Hüseyin Ağa, padişahın emriyle vapura gelmiş ve Kaptan Paşa ile kamarada bir görüşme gerçekleştirmiştir. Bu görüşmede Hüseyin Ağa, izin sürelerini aşan bahriye askerleri ile Akçaşehir ahalisinden bazı şahısların derhal tespit edilerek Tersâne-i Âmire'ye sevk edilmeleri yönündeki iradeyi Kaptan Paşaya bildirmiştir. Ayrıca konuya dair iki adet defteri de Kaptan Paşaya teslim etmiştir. Hüseyin Ağa, görüşmenin ardından görev yerine dönmek üzere vapurdan ayrılmış ve o gece, yine Ereğli Limanı'nda kalınarak vapurda geçirilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.2).

Ertesi gün, 23 Mayıs Salı sabahı, Ereğli Kazası Müdürü, Naibi ve Muhtarları vapura gelerek Kaptan Paşa ile bir görüşme gerçekleştirmişlerdir. Görüşmede, Ereğli Kalesi'nde bulunan cephane ve diğer mühimmat malzemelerine dair, topçu yüzbaşısı dışında bilgi sahibi kimsenin bulunmadığı gibi mahkeme sicillerinde de bu hususlara ilişkin herhangi bir kayda rastlanmadığı ifade edilmiştir. Bu durumun kanun ve nizama aykırı olduğu belirtilerek, bundan böyle kaleye ait her türlü mühimmat ve malzemenin, muhtarlar ve zabıtların huzurunda, tartı ve miktar esas alınarak kayda geçirilmesi, muhafaza edilmesi ve kullanımına dair bilgi sahibi olunmasının zorunluluğu Kaptan Paşa tarafından bildirilmiştir. Bu konuda düzenlenen resmî bir belge de kendilerine teslim edilmiştir. Görüşmenin ardından heyet vapurdan ayrılmıştır. Kaptan Paşa, bu işlemlerin tamamlanmasının ardından saat on ikiyi çeyrek geçe Ereğli Limanı'ndan ayrılarak Bartın Kazası'na doğru hareket etmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.2).

5.3 Bartın Limanı

Eser-i Cedîd gemisiyle 23 Mayıs Salı günü saat altı sularında Bartın sınırlarına ulaşılmış ve Kaptan Paşanın emriyle burada bir süre dinlenilmiştir. Bu sırada Kaptan Paşa bölgede yer alan kereste temin edilen ormanlık alanları

incelemek istemiştir. Kaptan Paşa, ormanlık arazinin incelemesi bitene kadar riyâle-i hümayun (üçüncü kaptan) Ragıp Paşa'ya, askerleriyle birlikte kendisini Amasra İskelesi'nde beklemesini emretmiştir. Ardından Kaptan Paşa, Tamirci Baş, Mimar Mehmed Efendi ve Cebeloğlu Ahmed Ağa ile kereste incelemeleri yapmak üzere filikalarla Bartın'a geçmiştir. Bartın Nehri üzerinden gerçekleşen bu geçiş sırasında, vapur personelinden Abdullah adlı bir asker Kaptan Paşanın yanına gelmiştir. Bu asker, memleketine yakın bir yerden geçerken ailesiyle görüşmek için Kaptan Paşadan izin istemiştir. Kaptan Paşa, Abdullah'ın bu talebini olumlu karşılamıştır. Abdullah'a birkaç saatlik izin verilip, kendisine bir miktar harçlık verilerek bir kavas refakatinde köyüne gönderilmiştir. Ayrıca Abdullah'a ertesi gün Amasra'daki vapura katılması ve geç kalmaması konusunda uyarıda bulunulmuştur. Kaptan Paşa ve mürettebatı saat on sularında Bartın İskelesi'ne varmış ve burada kaza müdürü, naibi ve muhtarları tarafından top atışlarıyla karşılanmıştır. Bu esnada 19 pâre top atılmış, karşılıklı hediyeler takdim edilmiş ve kereste meselesine dair görüşmelerin yapılabilmesi için Ulus, Ova, Zerzene ve Geçnos kazalarının müdür ve muhtarlarının Bartın'a davet edilmeleri yönünde emirler yazılmıştır. Gece Bartın'da ikamet edilerek istirahat geçilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.2-3).

24 Mayıs Çarşamba günü, saat bir buçuk sularında gemi Bartın Kazası'ndan hareket etmiştir. Yaklaşık bir buçuk saatlik yolculuğun ardından, Çakır Çeşme mevkiine ulaşılmış ve burada gemi demirlenmiştir. Su Kapısı adlı mahalde, suyun lezzetli oluşu ve gemi personelinin dinlenme arzusu sebebiyle bir süre mola verilmiştir. Daha sonra binek hayvanlarıyla yola devam edilerek, yaklaşık bir buçuk saat mesafedeki Dolaşık Mahallesi'ne gidilmiştir. Yol güzergâhı üzerindeki Almış Köyü ahalisinden bazı kimseler, Kaptan Paşaya ayran ikram etmişlerdir. Bu esnada, elinde bir çift öküzle yürüyen, üstü başı perişan vaziyette bir şahıs dikkat çekmiştir. Kendisiyle konuşulduğunda adının Gölpazarlı Ahmed olduğu, sekiz yıl önce saray topçularından olup askerlikten çürüğe ayrıldığı, o tarihten bu yana geçimini sağlayamadığı ve yoksulluk içinde yaşadığını anlatmıştır. Ahmed, iki yıl veresiye ile bir çift öküz satın aldığını beyan edince, kendisine merhameten bir miktar harçlık

verilmiştir. Yine bu sırada, Alamış Köyü'nden yaşlı bir adamın da ayran ikram ettiği görülmüştür. Bu kişinin ileri yaşına rağmen oldukça dinç ve sağlıklı olması dikkat çekmiştir. Yaşlı adama kaç yaşında olduğu sorulduğunda doksan yaşında olduğunu, hayatı boyunca Bartın Kazası'na bağlı köyler dışına hiç çıkmadığını, yalnızca Sultan Abdülhamid Han devrinde bir defa İstanbul'a gittiğini söylemiştir. Bu yaşlı adamın, haline merhameten kendisine bir miktar harçlık verilmiş ve bu karşılaşma hatıra kalan hoş bir anı olarak kaydedilmiştir. Bu ziyaretin ardından yeniden yola çıkılmış; güzergâh üzerinde başka bir yerde durulmadan doğrudan Perşembe Kazası istikametinde ilerlenmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.3).

5.4 Perşembe Limanı

24 Mayıs Çarşamba gece vakti Perşembe Kazası'na varılmıştır. Burada, Kaza Müdürü Feyzullah Efendi'nin konağına gidilerek gece orada geçirilmiştir. 25 Mayıs Perşembe günü, seher vakti saat on bir sularında Perşembe Kazası Müdürü Feyzullah Efendi'nin konağından çıkılarak binek hayvanları ile Yenice Kazası'na doğru yola çıkılmıştır. Yaklaşık dört saatlik bir yolculuğun ardından, Kefe Kazası sınırları içerisinde yer alan Filyoz Nehri kıyısındaki Güzer Kapısı mevkiine saat iki civarında varılmıştır. Burada bir saat kadar istirahat edilmiş; sonrasında nehrin çeşitli noktaları incelenmiş ve kereste kesimiyle ilgili keşif amacıyla çevrede dolaşmıştır. Akabinde, kereste işinden anlayan bazı kimseler eşliğinde ormanlık alana girilmiş; Filyoz Nehri'nin belirli bölümlerinden kesilecek kerestelerin nehir yoluyla sal şeklinde taşınmasına dair usuller üzerine müzakerelerde bulunulmuştur. Saat beş sularında, nehre yakın başka bir mevkiide kısa bir mola daha verilmiş; ardından saat altıda yeniden yola çıkılmıştır. Yolculuk, Neft Derbendi adıyla bilinen ve oldukça sarp, geçişi zor bir patika üzerinden devam etmiştir. Bu yolda bir müzik sesine tesadüf edilmiştir. Bu yolun büyük kısmı taşlık olup, bazı bölümleri son derece dik yamaçlardan oluşmaktadır. Bu diklik, aşağı bakıldığında beş ila on minare yüksekliğinde uçurumların ve sık ormanlık alanların görülmesini mümkün kılmaktadır. Bu nedenle, yolun bu kısmından binek hayvanlarıyla geçmek tehlikeli bulunmuş; heyettekiler hayvanlarından inerek onları yedeğe almış ve yaklaşık bir

buçuk saat süren, yer yer inişli çıkışlı, yer yer orman içinden geçen yokuşlu bir yürüyüş gerçekleştirmişlerdir. Saat sekize çeyrek kala, Yenice Kazası'na tâbi olan İn Divanı mevkiinde Hacı Muharrem Oğulları ailesine ait bir haneye varılmış ve gece burada istirahat edilmiştir. Dinlenme esnasında, Viranşehir Sancağı Kaymakamı Hüseyin Efendi ile divân üyesi Rüşdü Efendi, meclis üyelerinden Mehmed Ağa, Kızılbel Kazası Müdürü Hacı Ali Ağa ve Viranşehir'in köklü ailelerinden Hasan Çavuşoğlu Hüseyin Ağa saat on bir sularında köye gelmişlerdir. Burada yapılan istişarelerde, kereste kesimiyle ilgilenen kazalardan temin edilecek kerestelerin, halk üzerinde bir yük oluşturmadan, ancak devletin çıkarları da gözetilerek ne şekilde kesileceği ve taşınacağı meselesi ele alınmıştır. Görüşmelerin ardından gece burada geçirilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.3).

26 Mayıs Cuma günü, seher vakti İn Divanı Köyü'nde, bölge ileri gelenlerinden Hacı Muharrem Oğullarına ait evde bir istişare toplantısı gerçekleştirilmiştir. Toplantıya Viranşehir Kaymakamı, Meclis üyelerinden Mehmed Ağa, Kızılbel Kazası Müdürü Hacı Ali Ağa, Tersâne-i Âmire Tamirat Baş Mimarı Mehmed Efendi, Perşembe Kazası Müdürü Feyzullah Efendi, Kefe Kazası Müdürü Halil Ağa, Yenice Kazası Müdürü Mustafa Ağa, Safranbolu'dan Bulaklı Mehmed Ağa ve Viranşehir'den Hasan Çavuşoğlu katılmıştır. Görüşmelerde, Tersâne-i Âmire için ihtiyaç duyulan kerestenin, Yenice, Kefe, Gölpazarı, Çarşamba ve Perşembe kazalarına ait ormanlardan temin edilmesi; bu işin, bölge halkına zulmedilmeden ve makul bir ücret karşılığında gerçekleştirilmesi karara bağlanmıştır. Toplantının ardından heyet, Gökmen Balkan isimli mevkiiden geçerek Ağalar Divanı denilen mahale ulaşmıştır. Burada hem yolcular hem de binek hayvanları yorgun düşmüş olduğundan istirahat edilmiştir. Ardından, İn Divanı'na yaklaşık dört saat mesafede yer alan ve Şaban Kadioğlu ismiyle bilinen, üç-dört hanelik küçük bir köye gidilmiştir. Bu noktada, köy muhtarının evine yakın bir alana, tahta ve çalı çırpıdan, geçici iskâna uygun bir yapı inşa edilmiştir. Heyetin birkaç gecelik konaklaması için gerekli yiyeceklerin temini amacıyla üç-beş kıyve (kilo) yufka ekmeği ve çeşitli yiyecekler bölge ahalisinden satın alınmıştır. Bu sırada,

Kaptan Paşanın maiyetindeki asker ve görevlilerin açlık ve yol yorgunluğu sebebiyle hayli bitkin düştükleri görülmüştür. Ancak bu zorluğa rağmen herkes sabır göstermiş ve birkaç gece bu mütevazı barınakta konaklamaya devam edilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.4).

27 Mayıs Cumartesi günü sabah saat on bir civarında, Şaban Kadioğlu köyünden yola çıkmış ve Güçnos ve Of Balkanları olarak bilinen dağlar zorlukla aşılmıştır. Ardından, Âdi Deresi adı verilen mesire yerine varılmıştır. Burada yaklaşık bir saat dinlendikten sonra yeniden yola çıkmıştır. Beş saatlik bir yolculuğun ardından, saat dört sularında Zerzene Kazası'na ulaşılmıştır. Kazada, Viranşehir Sancağında görevli askerî birliklerin ve redif alaylarının binbaşı İsmail Ağa'nın evine gidilmiş ve gece orada konaklanmıştır (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.4).

28 Mayıs Pazar günü sabah saat dokuz buçuk civarında, Zerzene Kazası'ndan hayvanlara binilerek Bartın Kazası'na doğru yola çıkmıştır. Bartın'a bir saat mesafede civar köylerden bazı köylüler, vergi, orman kesimi ve benzeri meselelerle ilgili dilekçelerini sunmak üzere yol üzerinde toplanmışlardır. Bu durum, daha önce sancak kaymakamı tarafından Bolu müşirine iletilmiş ve oradan da padişaha arz edilmiştir. Dolayısıyla, bu dilekçelere ilişkin olarak padişah emrinin beklenmesi gerektiği kendilerine açıkça bildirilmiştir. Yapılan açıklamanın ardından yolculuğa devam edilerek Bartın Kazası'na varılmış ve burada kaza müdürü tarafından hazırlanan konağa yerleştirilmiştir. Yolculuk boyunca, binek hayvanlarına binen kişilerin ve beraberindekilerin kullandığı hayvanların ücretleri tam olarak sahiplerine ödenmiştir. Daha önce Yenice ve İn Divanı'nda karşılaşılan sancak kaymakamı Hüseyin Rüşdü Efendi ile ilgili kazaların müdürleri, kereste kesimi yapılan diğer kazaların naib ve muhtarları da o gün Bartın Kazası'nda toplanmıştır. Akşam vaktinin yaklaşmasıyla, planlanan meclisin ertesi gün toplanmasına karar verilmiş ve gece konakta geçirilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.4-5).

29 Mayıs Pazartesi günü, Tersâne-i Âmire'nin levazım bölümleriyle ilgili kereste meselesinin düzenlenmesi amacıyla, daha önce toplanmış olan Kaymakam Efendi ile kereste kesimi yapılan tüm kazaların müdür, naib ve muhtarları bir araya

getirilerek bir meclis kurulmuştur. Bu mecliste, söz konusu kazaların dağlarından kesilecek kerestelerin Bartın Kazası ırmağı kenarına ve ayrıca Filyoz İskeleyi'ne nakledilmesi, oradan da sandallarla gemilere yüklenmesi hususunda görüş birliğine varılmıştır. Kerestelerin fiyatları makul seviyelerden belirlenmiş ve bu fiyatlar dikkatle ayrı ayrı karşılaştırılmıştır. Ayrıca gerekli ücretlerin üçte biri peşin olarak Tersâne-i Âmire hazinesinden ödenmesi şartı da meclis kararına eklenmiştir. Bu şartlarla, kesim ve nakliye işlerine 1843 yılı Ağustos ayının 15'inden itibaren başlanmasına herkesin rızasıyla karar verilmiştir. Toplantı sonunda Kaymakam ve diğer yetkililer tarafından memnuniyet ve teşekkür ifadeleriyle belirlenen fiyatları içeren bir mazbata yazılıp mühürlenmiş ve Kaymakam'a sunulmuştur. Ardından, heyet tekrar hayvanlara binerek yola çıkmış ve üç saatlik bir yolculukla Amasra Kazası'na doğru ilerlemiştir. Bir süre sonra, Kara Yusuf Dağı'ndan geçilerek Kara Yusuf Köyü civarında, Namazlar olarak bilinen bir bölgede çok güzel bir su kaynağına ulaşılmış ve burada bir saat kadar dinlenilmiştir. Saat üç buçuk civarında tekrar yola çıkılmıştır. Altın sarısı tepelerden aşağı inen, tamamen kayadan oluşmuş dar ve taşlık yollardan geçilmiştir. Bu sırada, Ceneviz dönemine ait bazı yapılar ve izler gözlemlenmiştir. Saat beş civarında Amasra Kazası'na varılmıştır. Kaza Müdürü Çavdaroğlu Hasan Ağa, naib ve diğer ileri gelenler, heyeti, bir saat mesafedeki sahilde, padişaha ait gemi yapımına tahsis edilmiş tersâne yakınındaki bir köşkte karşılamışlardır. Kazadan, padişaha bağlılıklarını göstermek amacıyla 19 pâre top atışı yapılmıştır. Heyet burada bir müddet dinlendirilmiş ve müdür tarafından hazırlatılan yemeklerden ikram edilmiştir. Bir süre daha istirahat ettikten sonra, saat sekiz civarında köşkten ayrılarak vapura dönmek üzere filikalara geçilmek istenmiştir. Ancak bu sırada, vapuru seyretmek için gelen Safranbolu hanedanından Bolaklı Mehmed Ağa'ya, Kızılbil Kazası Müdürü Hacı Ali Ağa'ya ve orada bulunan heyete vapuru nasıl buldukları sorulmuştur. Heyet *"Binlerce teşekkür ederiz. Bundan sonra hepimiz, yüce padişahımızın kereste taşıyan kullarıyız. Tersâne-i Âmire için ne gerekirse boynumuz kıldan incedir, gerekirse keresteleri boynumuzda taşırız"* şeklinde cevap vermiştir. Sonrasında, Viranşehir

Sancağı Kaymakamı Hüseyin Rüşdü Efendi ve Amasra Müdürü filikalara binerek Eser-i Cedîd vapuruna çıkmışlardır. Kamarada bir süre ikram ve iltifat görmüşler ve ardından memleketlerine uğurlanmışlardır. Saat dokuzda limandan demir alınmış ve Amasra Tabyası'ndan 19 pâre top atışıyla Kaptan Paşa ve gemiye selam verilmiştir. Kaptan Paşa da buna 11 pâre top atışıyla mukabelede bulunmuştur. Daha sonra geminin çarkları çalıştırılarak Sinop yönüne doğru yola çıkılmıştır (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.5).

5.5 Sinop Limanı

30 Mayıs Salı günü, saat üç sularında Sinop Limanı'na varılmış ve gemi limanda demirlemiştir. Limanın karantina memuru, bir sandal vasıtasıyla gemiye gelerek, görev gereği olan sağlık kontrollerini gerçekleştirmiş ve işlemler tamamlandıktan sonra gemiden ayrılmıştır. Bu işlemlerin ardından, Sinop Kazası Kaymakamı ve aynı zamanda İstabl-ı Âmire Müdürü Öküzöğlü Hüseyin Bey, padişah adına bir karşılama merasimi icra etmek üzere gemiye gelmiş ve Kaptan Paşa ile bir görüşme gerçekleştirmiştir. Bu esnada, Sinop Kalesi'nden 19 pâre top atışıyla Kaptan Paşaya selam verilmiş, gemi ise buna 15 pâre top atışıyla mukabele etmiştir. Akabinde filikalar denize indirilmiş; Kaptan Paşa, Kaymakam Hüseyin Bey eşliğinde karaya çıkmıştır. Karaya çıkışın ardından sahilde, kale yakınlarında, merhum padişah tarafından inşa ettirilen tersâne ziyaret edilmiştir. Burada tekrar Sinop Kalesi tarafından 19 pâre top atışı yapılmak suretiyle selamlama merasimi gerçekleştirilmiştir. Tersâne de istirahat edildiği sırada Rusya İmparatorluğu adına Trabzon'da görev yapan Konsolos Vekili Mekil, Kaptan Paşa ile bir görüşme gerçekleştirmiştir. Saat on bir civarında, daha önce Trabzon, Sinop ve Bartın sahillerinden Tersâne-i Âmire'nin ihtiyaçlarını karşılamak üzere Karadeniz'e gönderilmiş olan Pertevnişan adlı firkateyni limana ulaşmış ve demirlemiştir. Gemide görev yapan Cebecioğlu Hüseyin Bey karaya çıkarak Kaptan Paşa ile kısa bir görüşme gerçekleştirmiş ve sonrasında tekrar gemiye dönmüştür. Kaymakam Hüseyin Bey'in ısrarlı daveti üzerine, Kaptan Paşa ve maiyeti, o gün limanda misafir edilerek dinlenmişlerdir. Ziyaretin ilerleyen saatlerinde gemiye iâşe temin edilmek

üzere hazırlık yapılırken, Kaymakam Hüseyin Bey tarafından bir ziyafet tertip edildiği Kaptan Paşaya bildirilmiştir. Bu davetin kabul edilmemesi hâlinde ise yerel itibarının zedeleneceği Kaptan Paşaya iletilmiştir. Kaptan Paşa, kendisinin kadim ve itibarlı bir aileye mensup olduğunu ifade eden Kaymakam Hüseyin Bey'in bu nazik davetini geri çevirmemiştir. Kaptan Paşa kendisi için hazırlanan yemekleri kabul etmiş ve gece Kaymakam Hüseyin Bey'in konağında geçirilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.5-6).

31 Mayıs Çarşamba günü, Sinop Kaymakamının konağında geçirilen gecenin ardından, bölgenin önemli dinî şahsiyetlerinden ve evliyalardan kabul edilen Seyyid Bilal Hazretleri'nin türbesi ziyaret edilmiştir. Ziyaretin ardından padişah adına kurbanlar kestirilmiştir. Bu kurbanların etleri bölgedeki yoksullara, ihtiyaç sahiplerine ve orada bulunan seyyahlara sadaka olarak dağıtılmıştır. Bu merasimden sonra tekrar tersâneye dönmüş ve burada, kesilmesi planlanan kerestenin teminine ilişkin sürecin neticelendirilmesi amacıyla bir toplantı düzenlenmiştir. Bu kapsamda, Sinop Kaymakamlığına bağlı Boyabat, Çekli, Gerze, İstefan, Karasu, Yaykıl ve Çarşamba kazalarının müdürleri toplantıya davet edilmiştir. Aynı zamanda, yine Sinop Kaymakamlığı sınırları içinde bulunup izin sürelerini aşarak firar etmiş olan bahriye neferlerinin tespit edilerek derhal Tersâne-i Âmire'ye gönderilmeleri yönünde emir verilmiştir. Söz konusu askerlerin isimlerinin yer aldığı birkaç defter de ilgili işlemler için Kaymakam'a teslim edilmiştir. Günün sonunda, heyet geceyi bölgede geçirerek istirahat çekilmiştir. 1 Haziran Perşembe günü Sinop Kazası müdürlerinin gelmeleriyle bir gece daha konakta kalınmıştır (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.6).

2 Haziran Cuma günü, kereste temini amacıyla daha önce davet edilmiş olan Boyabat Müdürü Mahmud Ağa, Çekli Müdürü Hacı Halil Ağa, Gerze Müdürü Ali Bey, İstefan Müdürü Hacı Emin Ağa, Karasu Müdürü Abdi Ağa, Yaykıl ve Çarşamba Müdürü Halil Ağa'nın yanı sıra diğer meclis üyeleri, bölgenin seçkin şahsiyetleri ve ileri gelenleri Sinop'ta bir araya gelmiştir. Toplantıda, ihtiyaç duyulan çeşitli kereste türlerinin kesimi ve nakliyesi konusu ele alınmış; görüşmeler

neticesinde, ilgili işlemlerin uygun bir bedel karşılığında gerçekleştirilmesine oy birliğiyle karar verilmiştir. Bu karar doğrultusunda, kesim ve nakliye işini üstlendiklerini beyan eden katılımcılar tarafından bir mazbata hazırlanmış ve Kaymakam tarafından da bu kararı onaylayan bir senet verilmiştir. Toplantıya katılanlar memnuniyetlerini dile getirerek teşekkürlerini sunmuştur. Toplantının ardından Kaptan Paşa, Sinop Kaymakamı ile saat yedi civarında filikalara binerek tekrar gemiye dönmüştür. Gemi limandan ayrılırken, Sinop Kalesi'nden 19 pâre top atışıyla uğurlama yapılmış; gemiden de buna karşılık olarak 15 pâre top atışı gerçekleştirilmiştir. Kaymakam bir süre kamarada kalarak veda merasimine katılmış ve geceyi gemide geçirmiştir. Kaptan ve mürettebat, sabah saat altı buçuğa kadar liman civarında beklemiş; saat yediye doğru gemi hareket ederek yaklaşık on beş mil mesafedeki Ünye Limanı'na doğru yola çıkmıştır. Gemi hareket ettiği sırada Sinop Kalesi'nden bir kez daha 19 pâre top atışı yapılmak suretiyle resmî bir veda merasimi icra edilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.6-7).

5.6 Ünye Limanı

3 Haziran Cumartesi günü, gemi saat altı buçuk sularında Ünye Limanı'na demirlemiştir. Ünye Kazası'nın ayanı ve ileri gelenleri, Meleke isimli filikalar aracılığıyla gemiye çıkararak resmî bir hoş geldin merasimi icra etmişler ve ardından gemiden ayrılmışlardır. Bu merasimin ardından Kaptan Paşa filikaya binerek karaya çıkmış, devlet erkânına tahsis edilmiş olan Ünye Sarayı'na geçerek burada istirahate çekilmiştir. Aynı gün içerisinde, Çarşamba Kazası'nda görev yapmakta olan Canik Muhassılı Süleyman Bey ile kereste temin edilen kazaların ayanları, muhtarları ve bölgenin ileri gelen şahsiyetleri Ünye'ye davet edilmiştir. Gecenin sonunda Kaptan Paşa ve beraberindekiler, konaklamalarını Ünye Sarayı'nda gerçekleştirmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.7).

4 Haziran Pazar günü, Kaptan Paşanın Ünye Sarayı'nda istirahat ettiği esnada, saat sekiz sularında Cebren-i Bahri adlı korvet, kendir yüklemek amacıyla Eser-i Cedîd gemisinin yanına yanaşarak limanda demirlemiştir. Korvetin kaptanı Ömer Bey karaya çıkmış ve Kaptan Paşa ile bir görüşme gerçekleştirmiştir. Görüşme

sırasında Ömer Bey, korvetin İstanbul'dan salı günü hareket ettiğini, beş günlük seyir sonucunda Ünye açıklarına ulaştıklarını, bu seyir sırasında padişahın vapurunu görmeleri üzerine selam vermek amacıyla yaklaştıklarını ifade etmiştir. Bu açıklamaların ardından Kaptan Paşa, Ömer Bey'e gemisine dönmesi için izin vermiştir. Aynı günün akşamında, Kaptan Paşa ve beraberindeki heyet Ünye Sarayı'nda konaklamıştır (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.7).

5 Haziran Pazartesi günü, Çarşamba Kazası'nda mukim Canik Sancağı Muhassılı Süleyman Bey'in kethüdası Mehmed Ağa ile Trabzon Müşiri Abdullah Paşa tarafından Kaptan Paşayı karşılamak üzere görevlendirilmiş olan Sert Mahmud Paşa'nın yeğeni Hüseyin Bey, Ünye'ye gelmişlerdir. Söz konusu kişiler Kaptan Paşa ile bir görüşme gerçekleştirmişlerdir. Görüşmede Canik Sancağına bağlı kereste tedarikinde bulunmuş olan kazaların ileri gelenleri ile yaşlı ve itibarlı kimselerin perşembe gününe kadar Ünye'de hazır bulunacakları bilgisi paylaşılmıştır. Ayrıca Hüseyin Bey, Trabzon Müşiri Abdullah Paşa tarafından gönderilmiş olan ve Kaptan Paşanın bölgeye gelişini tebrik eden resmî yazıyı takdim etmiştir. Aynı gün içerisinde, daha önce limana demirlemiş olan Cebren-i Bahrî adlı korvet, Kaptan Paşanın izniyle kendir ve keten yüklemek amacıyla Fatsa istikametine doğru yelken açarak limandan ayrılmıştır. Bu gelişmeler ışığında, Canik Sancağına bağlı bölgelerden gelecek olan ayan, muhtar ve bölge ileri gelenlerinin Ünye'ye intikallerinin tamamlanması beklendiğinden, Kaptan Paşanın salı ve çarşamba günleri de Ünye Sarayı'nda konaklamaya ve istirahate devam ettiği belirtilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.7).

8 Haziran Perşembe günü, Kaptan Paşanın Ünye Sarayı'nda bekleyişini sürdürmesinin ardından, daha önce davet edilen ayan ve ileri gelenler saraya gelerek Kaptan Paşa ile bir görüşme gerçekleştirmişlerdir. Görüşmede, bölgeden temin edilmesi planlanan kereste meselesi kendilerine ayrıntılı şekilde izah edilmiştir. Bunun üzerine gelen temsilcilerce yapılan açıklamada, Canik bölgesine ait ormanlardan kesilecek ağaçların kalyon, firkateyn ve korvet gibi büyük savaş gemileri için uygun nitelikte olmadığı, yalnızca brik tipi daha küçük deniz

vasıtalara elverişli olabileceği ifade edilmiştir. Ancak brik yapımında kullanılacak kerestelerin dahi limanlara naklinin ciddi zorluklar çıkaracağı belirtilmiştir. Ayrıca, bölge ahalisi üzerinde yaklaşık 20 kalemden oluşan çeşitli vergi yükümlülüklerinin bulunduğu, bu borçlardan ötürü çalışmak zorunda oldukları ve bu sebeple kereste kesimine zaman ayıramadıkları beyan edilmiştir. Tüm bu gerekçelere dayanarak, devletin yüce makamına duydukları saygıyı muhafaza ettiklerini özellikle vurgulamakla birlikte, mevcut durumun zaruret teşkil etmesi nedeniyle ortak bir dilekçe sunarak özürlerini arz etmişlerdir. Görüşme neticesinde, gelen ayan ve diğer ilgililere teşekkür edilerek geri gönderilmiştir. Aynı gün saat altı civarında Kaptan Paşa ve beraberindekiler filikalara binerek yeniden gemiye dönmüşlerdir. Bu esnada, Trabzon Müşiri Abdullah Paşa tarafından gönderilen Hüseyin Bey, Kaptan Paşaya gemiye kadar refakat etmiş, vedalaşmanın ardından bölgeden ayrılmıştır (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.2).

5.7 Trabzon Limanı

9 Haziran Cuma günü sabah saat on sularında Trabzon Limanı'na varılmış ve gemi burada demirlemiştir. Akabinde, bölge karantina memuru, karantina hapsine mahsus bir filika ile gemiye yaklaşmış ve karantina memurları gemiye çıkmıştır. Pasaport kontrolü ve sağlık muayenesi tamamlandıktan sonra, gemide herhangi bir hastalık bulunmadığı teyit edilmiş ve görevli ekip geri dönmüştür. Bu işlemlerin ardından, Trabzon Müşirinin kethüdası Hüseyin Efendi gemiye gelerek Müşirin kısa süre içinde vapura teşrif edeceklerini bildirmiştir. Bu esnada Trabzon Kalesi'nden vapuru selamlamak amacıyla sancak çekilmiş ve 19 pâre top atışı gerçekleştirilmiştir. Kaptan Paşa da buna mukabil olarak 19 pâre top atışıyla karşılık vermiştir. Daha sonra Trabzon Müşiri Abdullah Paşa filika ile gemiye gelmiş ve kamarada Kaptan Paşa ile bir görüşme gerçekleştirmiştir. Görüşme sırasında Trabzon Müşiri Abdullah Paşa'nın yeğeni Hacı Ahmed Bey, Rize ve Of kazalarının mütesellimi, kapıcıbaşı rütbesine sahip Uzunzâde Mehmed Ağa, şehrin kadısı Raşid Efendi, Şatırzâde Halim Bey, Karahisar Mütesellimi Timur Efendi ve Trabzon'un diğer ileri gelen şahsiyetleri de gemiye teşrif ederek Kaptan Paşaya hoş geldin

dileklerini iletmiş ve kendisine iltifatlarda bulunmuşlardır. Müteakiben Kaptan Paşa ve maiyeti filikalar ile karaya çıktıklarında Trabzon Kalesi'nden yeniden 19 pâre top atışı yapılarak resmî karşılama merasimi icra edilmiştir. Ardından heyet, binek hayvanlarıyla Trabzon Müşirinin konağına geçmiştir. Kaptan Paşa, kendisine tahsis edilen dairede ikamet ederek istirahate çekilmiştir. Aynı gün içerisinde, yaklaşık altı ay önce Kaptan Paşanın maiyetine memur edilen ve mîr-i mîrân rütbesinde bulunan Ahıskalı Mehmed Paşa ile birkaç ay evvel Trabzon'a sürgün edilmiş olan mîr-i mîrân rütbesindeki Maraşlı Osman Paşa da görüşme talebiyle huzura çıkmışlardır. Görüşme esnasında Maraşlı Osman Paşa, kendisine isnat edilen herhangi bir suçun bulunmadığını belirterek affını talep etmiştir. Kaptan Paşa tarafından Osman Paşa'ya padişahın merhameti adına teskin edici sözler söylenmiş; gönlü alınarak gemiden memnuniyetle ayrılması sağlanmıştır. Ayrıca daha önce Vecihi Paşa'nın tavsiyesiyle sürgün edilmiş olan Bosna asıllı kişilerden biri ve Trabzon'da sürgünde bulunan Mütevellî Ahmed Efendi de Kaptan Paşayla görüşmek istemiştir. Ahmed Efendi görüşmede sürgün edilen diğer Bosnalıların padişahın şefkatli ilgisine mazhar olduklarını öğrendiğini ifade etmiştir. Kendisinin de aynı merhamete erişebilmesi için aracılık edilmesini Kaptan Paşadan ricada bulunmuştur. Ahmed Efendi ayrıca görüşmede, Trabzon ahalisinin kendisinin iyi haline şahitlik ettiğini dile getirmiştir. Günün sonunda Kaptan Paşa ve beraberindeki heyet geceyi Trabzon'da konaklayarak geçirmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.7-8).

10 Haziran Cumartesi günü, Trabzon Müşirinin ısrarlı daveti üzerine Kaptan Paşa bir gün daha Trabzon'da misafir olarak kalmıştır. Bu süre zarfında, daha önce izinli olarak memleketlerine gönderilmiş olup, belirlenen süreyi aşarak geri dönmeyen askerler ile firarî durumunda bulunan şahısların en kısa sürede yakalanarak Tersâne-i Âmire'ye sevk edilmeleri yönünde emir verilmiştir. Bu amaçla yakalanması istenen kişilere ait isimlerin yer aldığı defterler de Trabzon Müşirine teslim edilmiştir. Günün ilerleyen saatlerinde, Kaptan Paşa ve mürettebatı binek hayvanlarıyla birlikte merhum eski Trabzon Müşiri Osman Paşa tarafından inşasına başlanmış olan cami-i şerifi ziyaret etmiştir. Ziyaretin ardından konağa geri

dönülmüştür. Ertesi gün de Kaptan Paşa ve maiyeti Trabzon'da aynı konakta istirahate devam etmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.8).

12 Haziran Perşembe günü, ihtiyaç duyulan kerestenin temini amacıyla Batum ve Çürüksu taraflarına hareket edilmesine karar verilmiştir. Bu doğrultuda sabah saat beş buçuk civarında Kaptan Paşa ve Trabzon Müşiri konaktan ayrılarak binek hayvanlarına binmiş ve birlikte sahile inmişlerdir. Ardından filikalar aracılığıyla vapura geçilmiştir. Eser-i Cedîd gemisi Trabzon Limanı'ndan ayrılmak için hazırlık yaparken, Trabzon Kalesi'nden 19 pâre top atışıyla bir uğurlama merasimi icra edilmiştir. Buna karşılık olarak Eser-i Cedîd gemisi de bu selamlamaya mukabele ederek aynı şekilde 19 pâre top atışı gerçekleştirmiştir. Bu esnada Kaptan Paşa ve Müşir gemi kamarasında iken, Mîr-i Mîrân Ahıskalı Mehmed Paşa, Maraşlı Osman Paşa ve Trabzon'un önde gelen şahısları gemiye gelerek Kaptan Paşaya teşekkürlerini sunmuşlardır. Yapılan veda merasiminin ardından söz konusu kişiler gemiden ayrılmışlardır. Ardından Trabzon Müşirinin kethüdası Hüseyin Efendi, Rize ve Of kazalarının mütesellimi ile Kapıcıbaşı Uzunzâde Mehmed Ağa, Kaptan Paşaya Batum'a kadar refakat etmek üzere gemiye alınmıştır. Kaptan Paşanın kısa bir istirahatinden sonra gerekli hazırlıklar tamamlanmış, Eser-i Cedîd gemisi Trabzon Limanı'ndan ayrılırken 19 pâre top atışıyla bir veda selamı daha icra edilmiştir. Bu sırada Ereğli ismini taşıyan bir ticaret vapuru Trabzon Limanı'na girmiş, Kaptan Paşanın gemisini görmesi üzerine o da 19 pâre top atışıyla selamlamada bulunmuştur (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.8).

5.8 Batum Limanı

13 Haziran Salı günü gece saat biri on geçte Batum Limanı'na varılmış ve gemi burada demirlemiştir. Bu sırada, Gönye Sancağı, Çürüksu ve Lazistan bölgelerinin mütesellimi Kethüdazâde Mehmed Ağa ile Batum ve Çako nahiyelerinin ileri gelenlerinden Hamid Bey gemiye gelerek, kereste kesimi ve nakli ile ilgili meselelerde Kaptan Paşa ile görüşmüştür. Görüşmelerde Çürüksu ve Kahaber nahiyelerinin ileri gelenleri ile tanınmış kişilerin davet edilmesi karara bağlanmıştır. Bu durum Trabzon Müşirinin kethüdası Hüseyin Efendi'ye ve Uzun

Mehmed Ağa'ya bildirilmiştir. Davet edilen şahıslar beklenirken gece gemiden çıkılmayıp Batum Limanı'nda konaklanmıştı (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.8-9).

14 Haziran Çarşamba günü tersâne için gerekli olan kerestenin temini ve nakli konusunda Batum Nahiyesinden istenilen kerestenin kesimi için bölge ormanları incelenmeye başlanmıştır. Bu amaçla Tamirat Baş Mimarı Mehmed Efendi ve diğer mimarlarla birlikte Uzunzâde Mehmed Ağa, Batum Nahiyesine üç saat mesafede bulunan ormanları yerinde incelemek üzere yola çıkmışlardır. Bunun yanı sıra Gönve Sancağı, Lazistan, Çürüksu, Çako nahiyelerinin mütesellimi Mehmed Ağa, Batum ve Çako nahiyelerinin ayanı Hamid Bey, Kahaber Nahiyesi Ayanı Yusuf Bey ve diğer nahiyelerden bazı ileri gelenler de gemiye gelerek Kaptan Paşa ile görüşmüşlerdir. Yapılan görüşmelerde istenilen kerestenin belirtilen dağlardan kesilip indirilmesi konusunda, fiyatların makul bir şekilde belirlenmesi ve bu konuda herkesin oybirliğiyle karar alabilmesi için konu üzerinde cuma gününe kadar kendi aralarında görüşmeleri gerektiği bildirilmiştir. Görüşmelerin ardından, söz konusu kişiler gemiden ayrılmışlardır. Ayrıca görevlendirilen mimarlar ormanları yerinde inceledikten sonra, akşam saatlerinde geri dönerek çeşitli türdeki kerestenin belirtilen dağlardan istenen miktar ve şekilde temin edilebileceğini rapor etmişlerdir. O gece Kaptan Paşa ve mürettebatı gemide konaklamıştır (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.9).

15 Haziran Perşembe günü, Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki sınırı oluşturan ve Çürüksu olarak bilinen akarsuyun yaklaşık iki saat güneydoğusunda, Tersâne-i Âmire'de kullanılan kereste için uygun ağaçlar olduğuna dair haber alınmıştır. Bu durum, Kaptan Paşa ve diğer devlet erkânının dikkatini çekmiş ve ağaçların bulunduğu bölge incelenmek istenmiştir. Ancak söz konusu bölgenin Rusya ile Osmanlı toprakları arasında sınır oluşturması ve burada gerçekleştirilecek bir hareketin yanlış anlaşılmalara veya karşı tarafça fiili tepkilere yol açma riski göz önünde bulundurulmuştur. Bu nedenle öncelikle dağların incelenmesi ve sonrasında gerekli adımların atılması kararlaştırılmıştır. İnceleme amacıyla Tamirat Baş Mimarı Mehmed Efendi ile Tersâne-i Âmire'nin mimarlarından Uzunzâde Mehmed Ağa

erken saatte bu bölgeye gönderilmiştir. Saat bir civarında Trabzon Müşiri Abdullah Paşa'nın kethüdası Hüseyin Efendi de mimarlara katılmak üzere, Batum Limanı'ndan deniz yoluyla üç saat mesafedeki Çürüksu'ya doğru hareket etmiştir. Bir buçuk saatlik yolculuğun ardından, Hınzır Burnu adı verilen bölgeye ulaşılmış ve burada filikacılar kısa bir mola vermek üzere karaya çıkmışlardır. Bu sırada Çürüksu bölgesinde bazı karışıklıklar çıkaran Hasan Bey'in, Gürcistan tarafına firar ettiği haber alınmıştır. Sahildeki bir saatlik dinlenmenin ardından tekrar yola çıkılarak saat beş civarında Çürüksu'ya varılmıştır. Burada Trabzon Müşiri Abdullah Paşa, Gönye Sancağı, Lazistan ve Çürüksu Mütessellimi Mehmed Ağa ve yanındaki askerleriyle birlikte Kaptan Paşayı iskelede karşılamıştır. Ayrıca bölgedeki eski bir tekne topu ve iki küçük filika topuyla 19 pâre atış yapılarak Kaptan Paşanın gelişi selamlanmıştır. Kaptan Paşa ve beraberindekiler Hasan Bey'in bölgeden kaçmasından sonra boş kalan evine yerleşerek burada bir süre dinlenmiştir. Dinlenme esnasında Çürüksu köyünün beyleri topluca gelerek Kaptan Paşa ile görüşmüştür. Görüşmede istenen kerestelerin düzenli şekilde hazırlanmasının halkın refahı için faydalı olacağı anlatılmış ve bu konuda gerekli çalışmaların yapılması istenmiştir. Beyler de bu isteği memnuniyetle kabul etmişlerdir. Daha önce bölgeyi incelemek için gönderilen mimarlar, saat on bir civarında geri dönerek, Rusya sınırındaki Rus karakollarına kadar gidip, bu dağlarda bol miktarda kaliteli kereste bulunduğunu rapor etmişlerdir. Akşam saatlerinin yaklaşmasıyla, saat on biri biraz geçte filikalara binilerek geri dönüşe başlanmış ve daha önce olduğu gibi bölgeden ayrılırken 19 pâre top atışı yapılarak uğurlama merasimi gerçekleştirilmiştir. Gece saat üç civarında Batum açıklarında demirlemiş olan gemiye varılmış ve gece orada dinlenilerek geçirilmiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.9-10).

5.9 İstanbul'a Dönüş

16 Haziran Cuma günü, Trabzon Müşiri Abdullah Paşa'nın kethüdası Hüseyin Efendi, Rize ve Of kazalarının mütessellimi Uzunzâde Mehmed Ağa, Gönye Sancağı'na bağlı Batum, Kahaber ve Çürüksu nahiyelerinin tüm ayanları, eşrafi ve beyleri bir araya gelerek meclis kurmuşlardır. Bu mecliste, adı geçen nahiyelerdeki

dağlarda mevcut kerestenin kesim ve nakliyesine dair konular, oy birliğiyle karara bağlanmıştır. Kerestelerin fiyatları da makul bir şekilde belirlenmiş, ayrıca gerekli ücretlerin, üç taksit hâlinde Tersâne-i Âmire'nin hazinesinden ödenmesi şartıyla tüm katılımcılar bu işin yükümlülüğünü üstlenmişlerdir. Batum ve Çürüksu nahiyelerinden, bu karara dair mühürlü mazbatalar meclise sunulmuş; Trabzon Müşiri Abdullah Paşa tarafından onay içeren iki belge hazırlanarak ilgililere verilmiştir. Tüm katılımcılar, padişahın himayesinde kendilerine düşen faydayı sağlayacakları düşüncesiyle memnuniyet ve teşekkür içinde ayrılmışlardır. Bu görüşmelerin ardından Kaptan Paşa, Trabzon Müşirinin kethüdası Hüseyin Efendi ve Uzunzâde Mehmed Ağa'yı Trabzon'a göndermiş; kendisi de cuma gecesi saat bir buçuk sularında Batum Limanı'ndan demir alıp İstanbul'a doğru yola çıkmıştır. Ertesi pazar sabahı saat dokuz sularında, Sinop'a yakın, Kızılırmak'ın Karadeniz'e döküldüğü bölgeye gelindiğinde, Avusturya'ya ait İstanbul adlı gemiyle karşılaşmıştır. Bu gemi, padişahın gemisinin geçişi sırasında çarklarını durdurarak gemiyi selamlamış; ardından yoluna devam etmiştir. Saat on buçuk sularında, Sinop'a yakın Alaçam önlerine gelindiğinde, bu kez Osmanlı'ya ait Üsküdar adlı ticaret gemisiyle karşılaşmıştır. Bu gemi de padişahın gemisinin yanına yaklaşarak, gemiye selam vermiştir. Oradan geçilerek gece boyu yolculuğa devam edilmiş ve ertesi sabah, yani pazartesi günü Ereğli açıklarında konaklanmıştır. Saat sekizi on geçte Karadeniz Boğazı'nın ağzında ve Anadolu kıyılarındaki Elmas mevkiine gelindiğinde, oradaki tabyadan sancak çekilmiştir. Yirmi dakika sonra, saat sekiz buçukta Anadolu ve Rumeli kazalarının hizalarına ulaşılmış ve Boğaz içine girilmiştir. Sarıyer açıklarına gelindiğinde, orada demirlemiş olan bir Avusturya ve bir Rus gemisi ile karşılaşmıştır. Avusturya ve Rusya gemisi Osmanlı sancağını çekerek 19'ar pâre top atışıyla padişahın gemisini selamlamışlardır. Padişahın gemisi de bayraklarını açarak 19 pâre top atışıyla bu selamlamalara karşılık vermiştir. Daha sonra Tarabya sularına gelindiğinde, orada demirlemiş olan bir Fransız gemisi de sancak çekip 19 pâre top atışı yapmış, padişahın gemisi de buna karşılık vermiştir (BOA, TS.MA.d, 2130/0, s.10).

Sonuç

19. yüzyılın ilk yarısında buharlı gemi teknolojisinin yaygınlaşması, küresel denizcilik tarihinde olduğu kadar Osmanlı Devleti'nin deniz gücü stratejisinde de köklü bir dönüşümün habercisi olmuştur. Robert Fulton'un 1807'de ilk buharlı savaş gemisini inşa etmesini takiben Osmanlı İmparatorluğu da bu teknolojik gelişmeyi yakından takip etmiş ve 1828'de İngiltere'den satın aldığı Sür'at adlı buharlı gemi ile bu yeni döneme adım atmıştır. Ardından Tersâne-i Âmire bünyesinde yerli buharlı gemi inşasına geçilmiş ve 1837'de Eser-i Hayr ile başlayan süreç, Eser-i Cedîd gibi gemilerle devam etmiştir. Osmanlı Devleti, envanterine eklediği buharlı gemileri ticaret, taşımacılık, askerî nakliyat ve lojistik gibi farklı alanlarda kullanmıştır.

Araştırma konusu olan Eser-i Cedîd gemisi ise Kaptan-ı Derya Halil Rıfat Paşa tarafından hem kereste meselesi hem de taşrada idarî ve sosyal kontrol için kullanılmıştır. Kaptan Paşa, Sultan Abdülmecid'in emriyle 1843 yılında İstanbul'dan Batum'a kadar uzanan bir kara ve deniz yolculuğuna başlamış ve birçok önemli liman kentini ziyaret etmiştir. Ziyaret edilen bölgelerde yerel idareciler, naibler, müdürler ve halkın ileri gelenleriyle kereste kesimi ve nakli hususunda istişarelerde bulunulmuştur. Yapılan görüşmelerde Osmanlı Devleti, halkın ekonomik durumunu ve mevcut vergi yükümlülüklerini dikkate alarak kereste kesim ve nakliye işlerinin angarya niteliği taşımadan, halka makul bir ücret karşılığında yaptırılmasını istemiştir. Böylece hem üretim faaliyetlerinin devamlılığı hem de taşra halkının geçim koşullarının korunması hedeflenmiştir.

Seyahat boyunca gezilen bölgelerde mühimmat kayıtlarının düzenlenmesi, vergi usulsüzlüklerinin incelenmesi ve firarî askerlerin tespit edilmesi gibi faaliyetlerle idarî ve askerî denetim gerçekleştirilmiştir. Firarî askerlerin yakalanıp Tersâne-i Âmire'ye gönderilmesi ve gezilen bölgelerde meydana gelen nizam aykırı olayların tekrarlanmaması için bölge idarecilerine uyarılarda bulunulmuştur. Ayrıca uğranılan limanlarda karantina uygulamaları ve mürur tezkiresi kontrollerinin uygulanması da yerinde gözlemlenmiştir.

Bir diğer taraftan ziyaret edilen bölgelerde halkla sıcak temaslar kurulmuş, ihtiyaç sahiplerine yardımlarda bulunulmuş, dini mekanlar ziyaret edilmiş ve merkezî idare ile halk arasındaki ilişkiler güçlendirilmiştir. Son olarak, devletin teknolojik ilerlemesinin halka yansıtılması için Eser-i Cedid gemisi halkla buluşturulmuştur.

Eser-i Cedid Gemisinin seyir defteri, 19. yüzyıl Osmanlı denizcilik tarihinin yanı sıra taşra yönetimi, sosyal tarih ve devlet-toplum ilişkileri açısından da değerli bir arşiv belgesidir. Bu belge, Osmanlı modernleşmesinin sadece merkezde değil, taşrada da nasıl somut adımlarla hayata geçirildiğini göstermekte; aynı zamanda devletin hem teknolojik hem de idarî kapasitesini güçlendirme çabalarını yansıtmaktadır. Bu bağlamda, benzer seyir defterleri üzerine yapılacak nitelikli çalışmalar, Osmanlı denizcilik mirasının ve bürokratik işleyişinin daha kapsamlı bir şekilde anlaşılmasına katkı sağlayacaktır.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Defterleri (TS.MA.d.), 2130-0-0.

Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı (TS.MA.e), 29-7.

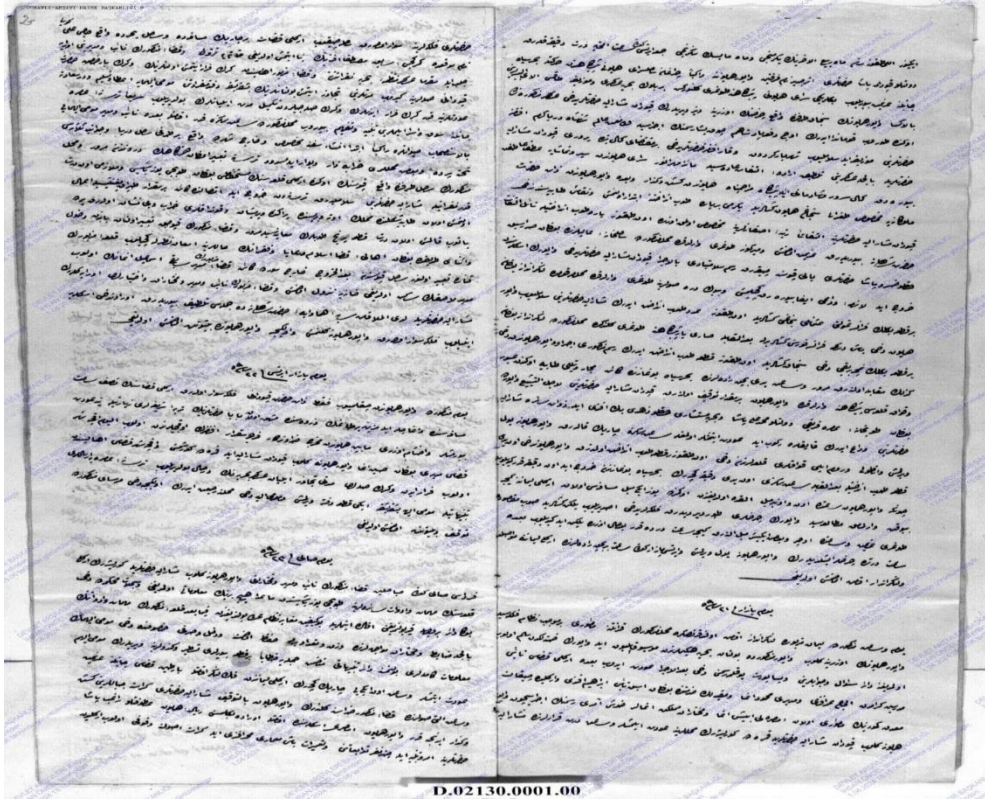
Tetkik Eserler

- Aydın, Y. A. (2011). *Sultanın kalyonları* (1. baskı). Küre Yayınları.
- Aynur, H. (1988). *Saliha Sultan'ın düğününü anlatan surnâmeler* [Yayınlanmamış yüksek lisans tezi]. Boğaziçi Üniversitesi.
- Babalık, A. (2022). Halil Rıfat Paşa'nın Rusya ile görüşmeleri. *Düşünce Dünyasında Türkiiz*, 13 (62), 17-32.
- Batmaz, Ş. (2010). *Bilinmeyen yönleriyle Osmanlı bahriyesi* (1. baskı). Yitik Hazine Yayınları.
- Bostan, İ. (2007). *Osmanlılar ve deniz* (2. baskı). Küre Yayınları.
- Bostan, İ. (2011). Tersane-i Amire. *TDV İslam Ansiklopedisi*. (Cilt. 40, ss. 513-516). Diyanet Vakfı Yayınları.
- Bostan, İ. (2006). *Beylikten imparatorluğa Osmanlı denizciliği* (2. baskı). Kitap Yayınevi.
- Çapar, O., & Düzcü, L. (2022). Buharlı gemi çağında Osmanlı gemi isimleri üzerinden gelenekten moderniteye geçişi okumak. *Karadeniz Araştırmaları*, 19 (76), 1057-1073. <https://doi.org/10.56694/karadearas.1220627>
- Çelik, Y. (2013). *Şeyhü'l-vüzerâ Koca Hüseyin Paşa: II. Mahmud devrinin perde arkası* (1. baskı). Türk Tarih Kurumu.
- Depe, E. (2023). *Eski ve yeni arasında Osmanlı donanması: 1770-1790* [Yayınlanmamış doktora tezi]. Anadolu Üniversitesi.

- Düzcü, L. (2013). Osmanlıların sanayi çağına adım atışına denizcilikten bir örnek: Buharlı gemiye geçişte başlıca parametreler (1828-1856). *History Studies*, 5 (1), 113-127.
- Ekmekci, E. B. (2021). *Navarin ve Sinop olayları arasında Osmanlı kaptan-ı deryalarının faaliyetleri ve Osmanlı denizciliği (1827-1853)* [Yayınlanmamış doktora tezi]. Karabük Üniversitesi.
- Gediz, D. (2013). *Osmanlı seyr-i sefain idaresi (1910-1923)* [Yayınlanmamış yüksek lisans tezi]. Marmara Üniversitesi.
- Gencer, A. İ. (1985). *Bahriye'de yapılan ıslahat hareketleri ve bahriye nezaretinin kuruluşu (1789-1867)* (1. baskı). Türk Tarih Kurumu.
- Gülsoy, U. (2000). *Osmanlı gayrimüslimlerinin askerlik serüveni* (1. baskı). Simurg Yayınları.
- Kırlı, E. (2019). Osmanlı mülkünde inşa olunan ilk zırhlı vapur. *Otam*, 46, 231-260.
- Korkmaz, M., & Mercan, E. (2023). Harp gemisi seyir jurnali defterleri üzerinden Sultan II. Abdülhamid donanmasının tahlili. *Vakanüvis-Uluslararası Tarihi Araştırmalar Dergisi*, 8 (Dr. Recep Yaşa'ya Armağan Özel Sayısı), 2968-2994. <https://doi.org/10.24186/vakanuvis.1338685>
- Kütükoğlu, M. (2006). Mürur tezkiresi. *TDV İslam Ansiklopedisi*. (Cilt. 32, ss. 60-61). Diyanet Vakfı Yayınları.
- Özdemir, Ş. (2005). Osmanlı donanmasının bir seyir defteri ve XVIII. yüzyıl Osmanlı denizciliğine ilişkin bazı gözlemler. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 24 (37), 113-163. https://doi.org/10.1501/Tarar_0000000198
- Pakalın, M. Z. (2008). *Sicill-i osmani zeyli: Kemterî-Mehmed Tahir Bey* (1. baskı). Türk Tarih Kurumu.
- Sarıyıldız, G. (2001). Karantina. *TDV İslam Ansiklopedisi*. (Cilt. 24, ss. 463-465). Diyanet Vakfı Yayınları.
- Sevinç, N. (1985). *Osmanlı sosyal ve ekonomik düzeni* (1. baskı). Üçdal Neşriyat.
- Songur, F. (2021). *Osmanlı bahriyesinde lojistik imkân ve kabiliyetler ve üslerin durumu (1867-1914)* [Yayınlanmamış doktora tezi]. Bursa Uludağ Üniversitesi.
- Taş, M. (2023). *Osmanlı donanmasının inşası* (1. baskı). Atayurt Yayınevi.
- Taş, M. (2020). 18. Yüzyıl Osmanlı donanmasında kereste temini ve karşılaşılan sorunlar. *Turkish Studies*, 15 (2), 677-695. <http://dx.doi.org/10.29228/TurkishStudies.41935>
- Yıldız, G. (2013). *Osmanlı askerî tarihi, kara, deniz ve hava kuvvetleri (1792-1918)* (1. baskı). Timaş Yayınları.

Ekler

Ek 1: Eser-i Cedid Gemisinin Seyir Defteri Sayfa 1-2.



Extended Abstract

Introduction

The nineteenth century was a critical period in which the Ottoman Empire underwent a radical process of modernization and centralization in military, administrative, and technological fields. This transformation was not limited to reform movements in the capital; it was also reflected in the provincial administration that spread across the vast geography of the state. In this context, maritime activities should not be considered merely as a means of projecting military power onto the field. They were also an important tool for concretizing the presence of central authority in coastal regions. Maritime activities also served to supervise local administration and re-establish state-society relations. The expeditions personally led by the Grand Admiral in the Ottoman State constitute one of the clearest examples of this process. The logbooks in which these expeditions were recorded daily are invaluable archival documents regarding these complex administrative, social, and symbolic processes. Ottoman maritime history and modernization literature is quite rich on topics such as naval reforms, the transition to steamship technology, and the organization of the Imperial Shipyard. Similarly, valuable studies exist on the technical content, methods of keeping, and significance of logbooks (or journals) in terms of maritime history. However,

there is a significant gap in the existing literature. Logbooks have mostly been treated as “technical records” of maritime activities or a chronological account of a particular voyage. However, the rich and multifaceted data these documents can offer regarding the workings of the Ottoman bureaucracy in the provinces, central-provincial communications, the practical application of state protocol, and social contacts established during voyages has not been sufficiently explored. In other words, while these logbooks serve as a potential window into examining the practical aspects of modern Ottoman state formation in the field, this potential has not yet been fully utilized. This study aims to contribute to this gap in the literature. Accordingly, it focuses on the logbook of the Eser-i Cedid steamship, which undertook a voyage from Istanbul to Batum in 1843 under the command of Captain-General Gürcü Halil Rıfat Pasha. The expedition in question was organized to examine the timber needs of the Imperial Shipyard on-site. The main objective of this study is to conduct a detailed analysis of this logbook. Through this analysis, the control mechanisms of the Ottoman central administration over the provinces in the mid-19th century are revealed. Furthermore, the functioning of the naval bureaucracy, the negotiating methods used in resource procurement, and the socio-cultural dynamics accompanying the expedition are also evaluated. In this way, an attempt is made to demonstrate how valuable logbooks are, not merely as records of voyages, but as a source for Ottoman administrative and social history.

Method

This research is based on qualitative historical research methods, and the document analysis design was adopted as the basic data collection and analysis technique. The primary and main data source of the study is the logbook of the Eser-i Cedid ship, registered in the Topkapı Palace Museum Archive under the number “TS.MA.d, 2130-0” and dated Hijri 1259 / Gregorian 1843. This logbook, consisting of a total of 12 pages and written in Divani script, describes the period of the voyage from May 20 to June 16, 1843, on a daily basis and in considerable detail. The data collection process began with the transcription and translation of the aforementioned archival document. Subsequently, each daily entry in the logbook was systematically examined in line with the objectives of the research. In the data analysis phase, descriptive analysis and content analysis techniques were used together. In the first stage, the events recorded in the logbook (port visits, meetings, ceremonies, observations) were classified on a chronological and descriptive level. In the second stage, based on this descriptive data, thematic categories focused on by the study (e.g., “Administrative Control and Inspection”, “Resource Procurement and Negotiation Processes”, “Ceremonial Protocol and Diplomacy”, “Social Interaction and Observation”) were created, and the data were interpreted in depth under these themes. This two-layered analytical approach allowed both to follow the narrative of the expedition and to reveal the underlying administrative, social, and symbolic meanings of these events. The findings obtained during the analysis process were correlated with the relevant maritime, administrative, and social history literature of the period (Bostan, Gencer, Özdemir, Kütükoğlu, Sarıyıldız, etc.) and evaluated within the framework of this literature.

Findings

The findings of the study show that the Black Sea expedition of Captain-General Halil Rıfat Pasha in 1843 was a multifaceted activity that cannot be reduced to a single purpose. The records in the logbook show that this expedition, beyond its apparent objective of supplying timber, functioned as a comprehensive inspection mechanism through which the Ottoman central administration directly exercised its military, administrative, and financial control over the provinces. Captain Pasha primarily inspected local military garrisons, arsenals, and defensive fortifications in the ports and districts he visited, such as

Ereğli, Sinop, Trabzon, Bartın, and Amasra. Upon discovering that the records regarding the fortress's ammunition in Ereğli were kept irregularly, he ordered that these records be kept systematically in the presence of the village headmen. Another point that frequently recurs throughout the logbook is the instructions given regarding the identification of naval soldiers who exceeded their leave or deserted, and their transfer to the Imperial Shipyard. Furthermore, records concerning irregularities in tax collection reveal that these matters were addressed with local administrators. These records indicate that various administrative procedures regarding military personnel status and financial practices were carried out during the campaign. The findings show that although the procurement of timber for the Imperial Shipyard was the official justification for the campaign, this process was not carried out within a simple chain of command. Logbook records show that decisions regarding timber cutting, transportation, and pricing were made in large assemblies chaired by the Captain Pasha and attended by the district governor, director, deputy, notables, and village headmen. Meetings held in Bartın, Sinop, and Batum serve as examples of this. It is understood that in these assemblies, care was taken to avoid burdening the public with forced labor, that an attempt was made to determine a reasonable and fair price for timber, and that a portion of the payment was accepted in advance. In Ünye, however, local representatives stated that they were under a heavy tax burden and could not participate in timber cutting. This situation demonstrates that the central administration's access to provincial resources was not achieved through coercive methods, but rather through a process based on negotiation and consent with local administrators. The logbook also reveals that the expedition had a strong ceremonial and symbolic dimension. The expedition began with a salute in the presence of the Sultan in Istanbul, cannon fire, and a farewell ceremony attended by state officials. Mutual flag-raising and a certain number of cannon shots (mostly 19) were exchanged with ships of foreign states such as France, Austria, and Russia encountered in the Black Sea, as well as with Ottoman coastal fortresses. These practices transformed the expedition from a mere transport activity into a diplomatic representation that made the Ottoman State's sovereignty visible through the sea and was conducted in accordance with international maritime protocol. The logbook records show that the expedition had a distinct social dimension in addition to its military and administrative aspects. Captain Pasha's activities were not limited to supervision and protocol; they also included numerous practices involving direct contact with the people. Conversations were held with villagers along the route, and monetary aid was provided to those in need. Examples include the assistance given to Ahmed, a former artillery soldier from Gölpazarı, who was in dire straits in Bartın, and to an elderly villager. The visit to the Seyyid Bilal Tomb in Sinop and the distribution of the sacrificed meat to the poor are also meticulously recorded in the register. Such practices demonstrate that the central authority sought to establish its presence in the provinces not merely as a supervisory and demanding force, but also as a protective, religiously respectful, and benevolent entity.

Discussion and Conclusion

The findings of this study indicate that the 1843 Eser-i Cedid logbook is of great importance for Ottoman history research. This logbook is not merely a maritime document; it is also a valuable source of social and administrative history reflecting the practical application of 19th-century Ottoman state practices in the field. The logbook presents a small-scale but comprehensive picture of the Ottoman state's strategies for governing the provinces during its modernization process. This picture includes military and administrative control practices, negotiations for securing economic resources, the ceremonial representation of sovereignty and diplomacy, and the construction of legitimacy through social contact. Thus,

the logbook demonstrates how different elements of state administration operated within a holistic understanding. The findings support the dominant approaches in the literature regarding centralization and modern state building with concrete examples. Practices such as inspecting military garrisons and pursuing deserter soldiers reflect the central administration's efforts to consolidate its control over the armed forces in the provinces. In contrast, the methods of bargaining and compromise employed in the timber supply process reveal that this centralization was not absolute and oppressive. The central administration had to compromise with local economic conditions and provincial realities. This situation is consistent with the negotiating nature of Ottoman center-provincial relations. The ceremonial protocols meticulously recorded in the logbook indicate that state power was strengthened not only through administrative and military practices but also through symbols, ceremonies, and displays. This study has several implications for future research. Firstly, logbooks and similar expedition reports are extremely useful resources for examining not only the regulations of the Ottoman bureaucracy regarding the provinces but also its actual functioning in the field. Furthermore, naval expeditions should not be considered solely as military operations. These expeditions should also be considered as important administrative tools through which the state directly exercised provincial governance. Finally, 19th-century Ottoman modernization should not be evaluated solely through laws, regulations, and technology transfer. The analysis should also examine how this process was reflected in daily practices, encounters, and negotiation practices in the provinces. In conclusion, the 1843 expedition of Admiral Halil Rifat Pasha and the records related to this expedition constitute an important example for understanding the transformation of state capacity and administrative mentality in the late Ottoman Empire. Considering the numerous similar logbooks in the archives, this study expresses the belief that similar studies conducted using such documents can make meaningful contributions to Ottoman administrative, social, and cultural history. Such an approach will allow our understanding of Ottoman state-society relations to be enriched and deepened not only from a central perspective but also through the field experience offered by a ship in motion.