

## XIX. ASRIN ORTALARINA KADAR OSMANLI BAHRİYESİNDE YABANCI UZMANLARIN GÖREVLENDİRİLMESİ

Yrd.Doç.Dr.Besim ÖZCAN\*

Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşundan beri Osmanlı ordusunda yabancı uzman ve danışmanlara geniş çapta yer verildiği bilinmektedir. Bu yabancılar tarafından savaş tekniğindeki bazı yeni gelişmelerin yanında Avrupa ordularının ileri eğitim sistemi de Osmanlı ordusuna kazandırılmıştır. Ancak bu yabancı uzmanlar hiç bir resmi sıfatı olmayan, çoğu maceraperest, seyahat meraklısı veya bu yoldan para kazanmak isteyen kimselerden oluşuyordu. Osmanlı İmparatorluğu XVIII. yüzyılın başından itibaren gerileme dönemine girince orduyu kuvvetlendirmek amacıyla eskiden daha çok ve bilinçli bir şekilde Avrupalı uzman ve danışmanlardan faydalanma yoluna gidildi<sup>1</sup>.

Osmanlı Devleti'nde ilk defa olarak 1729'da matbaanın kurulmasında emeği olan Macar mühtedisi İbrahim Müteferrika, kendi adıyla anılan matbaada bastırıp Sultan I. Mahmut'a sunduğu "Usulü'l-hikem fi nizâmi'l-ümem" adlı risâlede, Avrupa devletlerinin askeri teşkilâtlarını inceliyerek Batı ordularının Osmanlı kuvvetlerine üstünlüğünü belirtmiştir. Türk ordusunda hususiyle teknik birliklerin ıslahı gerekmektedir. Bu sebeple Sultan I. Mahmut (1730-1754) ve III. Mustafa (1757-1773) saltanatlarında Humbaracı ve Topçu ocaklarının Batı tarzında teşkilâtlandırılmasına girişildi. Askerlik sahasında yenileşme hareketleri başlangıçta mühtedilerin, sonraları doğrudan doğruya

\* Atatürk Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

<sup>1</sup> Rifat Önsöz "Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman Subayları ve Alman Silâh Sanayiinin Çıkarı (1871- 1914) IX. Türk Tarih Kongresi Ankara, 21-25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler II, Ankara, 1988, s.1207.

Avrupalı uzmanların idaresinde yürütüldü<sup>2</sup>. Bir Fransız subayı iken müslümanlığı kabul ederek Ahmet adını alan Comte de Bonneval 1731'de Humbaracı ocağının ıslahına başladı. Ocağın ihtiyac duyduğu talimli askeri yetiştirmek üzere de 1734'te Üsküdar'da bir Hendesehane açıldı<sup>3</sup>. Ahmet Paşa'nın ölümü ile yerine yine bir mühtedi olan Süleyman Ağa getirildi. Osmanlı ordusunu ıslah etmek vazifesiyle bir Fransız askeri heyetinin başında Türkiye'ye gelen Baron de Tott'un 1773'te Haliç kıyısında Hasköy'de kurduğu "Mühendishane" daha ciddi ve sürekli bir teşebbüs vasfını taşımış ve Topçu Harbiye Mektebi'nin çekirdeğini teşkil etmiştir<sup>4</sup>.

Bu şekilde Osmanlı askeri teşkilâtında başlatılmış olan yabancı uzmanlardan istifade edilmesi usulü, 1770 Çeşme faciasından sonra bahriyede de ciddi bir şekilde uygulanmaya çalışıldı. Osmanlı Bahriye tarihinde önemli bir yer tutan 1571 İnebahtı felâketinden sonra yaşanan bu ikinci felâket, Baltık denizinden harekete geçen Rus donanmasının, İngiliz ve Danimarkalı denizcilerin kumandası altında Akdeniz'e gelerek Çeşme'de bulunan Osmanlı donanmasını yakmak suretiyle yok etmesiyle meydana gelmiştir<sup>5</sup>. Bu olay Osmanlı devlet adamları üzerinde bahriyenin modernleştirilmesi konusunda uyarıcı rol oynadığı gibi gerek donanmayı teşkil eden gemilerin ve gerekse sevk ve idare edenlerin yetersiz olduklarını da göstermiştir. Osmanlı denizciliğinde yeni bir dönemin başlamasına sebep olan bu faciadan sonra kaptan-ı deryalığa Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın getirilmesi ile özellikle gemi inşâsında önemli gelişmeler oldu ve Çeşme'de yakılan donanmanın yeniden inşâsı için Fransız gemi mimarlarından faydalanma yoluna gidildi. Bu dönemden itibaren Fransız, İsveç ve İngiliz mimar ve mühendislerinin Osmanlı

<sup>2</sup> Ercüment Kuran, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri", Türk Dünyası El Kitabı, Ankara 1976, s. 1003.

<sup>3</sup> Paşalığa kadar yükselmiş olan Humbaracı Ahmet Paşa'nın ıslahatları için bk. Mükrimin Halil Yınanç "Ahmet Paşa" İslam Ansiklopedisi (İA), I, İstanbul 1978, s. 199.

<sup>4</sup> Kuran, a.g.e, s. 1004.

<sup>5</sup> Çeşme hadisesi için Bk. Şahabettin Tekindağ, "Çeşme" İA, II, İstanbul, 1978, s. 69.

bahriyesi hizmetinde ve bilhassa gemi inşaatında görevlendirilmeleri ve harcanan gayretlerin sonunda, yeniden kurulmaya çalışılan Osmanlı donanmasının mevcudu 1784'te 22 kalyon ve 15 fırkateyne ulaşmıştır<sup>6</sup>.

Sultan I. Abdülhamid devrinde askeri alanda yenilik hareketlerine girişmiş olan sadrazam Halil Hamit Paşa'nın gayretleri neticesinde özellikle Fransa'dan uzmanlar getirilmek suretiyle ordunun zamana göre teknik usullerle yetiştirilmesine çalışıldı. Gelen uzmanlar arasında eski Sürat topçularını yetiştiren Obert ve maiyetinde bulunan Granper'in yanısıra Fransız istihkâm zabitlerinden Antuvan Şabo, coğrafya mühendisi Poare, istihkâm mütehasıslarından De Laffite Klave, Meniye, Dömare, inşaat mühendisi Lorea ve muavini Durest, Fransa topçu dökümhanesi baş müdürü Fransuva Aleksî ile Betolen adlı kişiler mevcut olup önemli hizmetler icra etmişlerdir<sup>7</sup>. Tarihçi Iorga, bu yabancı uzmanların çalışmalarını "İstanbul'u yeniden müdafaa edilebilir bir hale koyuyorlar ve yeni bir Osmanlı donanması vücuda getiriyorlar"<sup>8</sup> ifadesiyle açıklamıştır. Dönemin zikre değer önemli gelişmelerinden birisi de şüphesiz donanmaya subay yetiştirmek üzere, 1783'te Mühendishâne-i Bahr-ı Hümayun'un açılmış olmasıdır<sup>9</sup>.

Yakınçağın başlarında 7 Nisan 1789 tarihinde tahta çıkan Sultan III. Selim zamanında Nizam-ı Cedit çerçevesinde başlatılan yenilik hareketleri içinde bahriyeye de ağırlıklı olarak yer verilmiş ve kaptan-ı deryalığa getirilmiş olan Küçük Hüseyin Paşa'nın gayretleri neticesinde önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Deniz teşkilatında yapılacak yenilikler konusunda geniş yetkilere sahip

<sup>6</sup> İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri", 150. Yılda Tanzimat, Ankara 1992, s.69.

<sup>7</sup> 1782-1785 yılları arasında sadrazamlık yapmış olan Halil Hamit Paşa'nın ıslahatları için bk. İ.Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, Ankara 1978, IV/I, s. 478-484.

<sup>8</sup> N.Iorga, Osmanlı Tarihi (Çev. B.Sıtkı Baykal), İstanbul 1948, s. 105.

<sup>9</sup> Mühendishane-i Bahr-ı Hümayun'un kurulması ve geliştirilmesi hakkında bk. Osman Engin; Türk Maarif Tarihi I-II, İstanbul 1977, s. 315-324.

bulunan Hüseyin Paşa ıslahat programı çerçevesinde donanmayı ve tersaneyi en iyi İngiliz ve Fransız örneklerine göre ve yabancı teknisyenlerin yardımı ile Avrupa ayarında ıslah etti ve bundan dolayı modern Osmanlı denizciliğinin bânisi olarak hakkıyla şöhret kazandı<sup>10</sup>. Avrupanın elde ettiği askeri başarılarından istifade etmeyi düşünen Sultan Selim, daha şehzadeliği zamanında Fransa ile münasebetlerini çok iyi seviyede tutmuş ve kral XVI. Louis ile mektuplaşarak Avrupa devletlerinin siyasetini, idari ve askeri teşkilâtlarını öğrenmeye çalışmıştı<sup>11</sup>. Ayrıca ıslahat hareketlerine girişmeden önce devlet ileri gelenlerinden lââyha istemesi ve bu emre istinaden lââyha sunanlar arasında İsveç elçiliği memurlarından Mouradge d'Ohsson ve Osmanlı ordusunda hizmet gören Brentano (Bertrand) adlı Fransız subayının bulunması<sup>12</sup>, padişahın yabancı uzmanların fikirlerine ne derece değer verdiğini göstermek açısından önemlidir. Nitekim Nizam-ı Ceditle başlatılan ıslahat programının uygulanmasında yabancılardan da istifade edilecektir. 1795 Mayısında Reisülkütaplığa getirilen Ebubekir Ratıb Efendi'nin gayretleri neticesinde yabancı uzmanların Osmanlı hizmetine çağrılmasına başlanılmıştır<sup>13</sup>. İlk istifade edilmesi düşünülen devlet Fransa olmuştur. Ratıb Efendi Fransız elçisi ile yaptığı temasalar neticesinde Selamet-i Umumiye Komitesi'ne Babîâlî'nin teknik ihtiyaçlarını bildirmiştir. Türk dostluğunu kaybetmek istemeyen Fransa, Türk isteklerini nazar-ı itibara alarak öncelikli olarak 6 bahriye zabiti, 2 piyade, 2 süvari, 2 mühendis ve 1 bahriye inşaat mühendisinden mürekkep bir ekibi Osmanlı ülkesine göndermiştir. Müteakip aylarda çeşitli branşlardan yeni uzmanlar daha gönderilecektir<sup>14</sup>.

<sup>10</sup> J.H.Mordtmann, "Hüseyin Paşa", İA, 5/1, İstanbul 1977, s. 654.

<sup>11</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, "Selim III'ün Veliâht İken Fransa kralı Louis XVI ile Muhabereleleri", Belleten 1938, sayı 5-6, s. 191 vd.

<sup>12</sup> Besim Özcan, İslahatlarla İlgili III. Selim'e Sunulan Lâyihalar (Basılmamış master tezi) Erzurum 1985, s. XIII.

<sup>13</sup> Faik Reşit Unat, Osmanlı Sefirleri ve Sefaretnâmeleri, Ankara 1987, s. 155.

<sup>14</sup> E.Ziya Karal, Selim III'ün Hatt-ı Hümayunları- Nizam-ı Cedit- 1789-1809, Ankara 1988, s. 73-75.

Batılı mütehassıs ve uzmanlardan önemli bir kısmı, Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü ve dolayısıyla tersanelerini Avrupaî tarzda düzenlemek ve ıslah etmek, böylece modern anlamda bir Türk deniz gücü meydana getirmek maksadiyle, III. Selim'in nezaret ve murakabesi altında gerçekten azimkâr bir şekilde çalışmışlardır. Nitekim arşiv belgeleri incelendiğinde özellikle Sultan III. Selim'in tahta çıkmasını müteakip bahriye alanında önemli gelişmelerin sağlandığı, büyük havuzların yapılarak modern ve dayanıklı gemilerin inşa edilmesi için mühendislerin yanısıra, demircisinden-marangozuna, burgucusundan-yelkencisine, yani hemen her sahada yabancı uzmanlardan istifade edildiği görülür. Bu devirde Osmanlı tersanelerinde görev alan batılı teknisyen ve mimarlar şunlardır; Fransız bahriye mühendislerinden Le Brun ve Jean Baptiste, İsveçli mühendis Klenberg ve Lokrinin, havuz mühendisi İsveçli Rhode, Fransız Yakom, Venedikli Yüzüp, İsveçli mimar Kalgran Velson, demirci ustalarından baş kalfa Ligren ve marangoz Linmark<sup>15</sup>. Bu uzmanlar vasıtasıyla Osmanlı gemi teknolojisinde başlatılan modernleşme hareketi tersanenin bünyesindeki değişiklikleri de beraberinde getirdi. XVIII. yüzyılın sonlarında, 1796'de tersane hizmetine giren Brun ve kardeşi Burden<sup>16</sup> tamire muhtaç gemilerin tamirinin yapılabilmesi ve böylece dayanıklılığının artırılmasını sağlamak gayesiyle Avrupa'da yapılmakta olan havuzların İstanbul tersanesinde yapılması tavsiyesinde bulundular. Yapılan değerlendirmelerde bu görüşün doğruluğuna karar verilmiş ve bu maksatla ayrıca İsveç'ten havuz inşasında uzman mühendisler getirtilmiştir. İsveçli havuz mühendisi Rhode, maiyetindeki ustalarla beraber 1797'de başladığı havuz inşasını üç senede tamamlamıştır<sup>17</sup>. 1806'ya kadar bu görevini sürdüren Rhode ara sıra memleketine gittiği sıralarda kendisine, yine İsveçli mühendis olan Lagor vekâlet etmiştir<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> Ali İhsan Gencer, Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867), İstanbul 1985, s. 49.

<sup>16</sup> Başbakanlık Arşivi (BA) Cevdet-Bahriye (C-BH) Nr. 10563, 10691.

<sup>17</sup> Bostan, "Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri", s. 70-79.

<sup>18</sup> BA, C-BH, Nr. 8094, 8265, 10339, 10824, 11381.

Mühendis Brun'un Osmanlı Bahriyesi'nin gelişmesini başlatmada oynadığı rol oldukça önemlidir. İstanbul'da bulunduğu süre içinde tersanede inşa ettiği gemiler ile diğer Osmanlı tersanelerinde inşa edilen kalyon ve fırkateynler hep O'nun verdiği ölçü ve planlara göre yapılmıştır. Bu sebeple 1793-1799 seneleri arasında inşa edilen 9 kalyon, 8 fırkateyn ve 6 adet korvetlerde mühendis Brun'un mührü bulunuyordu<sup>19</sup>.

Osmanlı Devleti'nin askeri reformlarında Fransız işbirliği, 1798 senesinde Napolyon Bonapart'ın Mısır seferi ile kesintiye uğradı. Bu hal 1802 Amiens Barışına ve dolayısıyla Fransa'nın bir Türk beldesi olan Mısır'ı tahliyesine kadar devam etti. Avrupa'da cereyan eden yeni siyasi gelişmelerin gereği olarak Fransa ile münasebetlerin düzelmesi neticesinde askeri işbirliği tekrar başlayacaktır<sup>20</sup>.

Sultan III. Selim'in bir isyan neticesinde tahttan indirilmesi ile devletin otorite ve nüfuzu sarsıldığından memleket büyük bir buhran içinde kaldı. Tahta çıkan IV. Mustafa'nın kısa süren saltanatı (Mayıs 1807- Temmuz 1808) döneminde de devam eden karışıklık yenilik hareketini akamete uğrattı. Ancak 29 Temmuz 1808'de tahta Şehzade Mahmud'un çıkması ile sadrazamlığa getirilen Alemdar Mustafa Paşa'nın gayretleri neticesinde yeniden ıslahat hareketi başlatılmış ve donanmanın ıslahı görevi yeni kaptan-ı derya Abdullah Ramiz Efendi'ye verilmiştir<sup>21</sup>. Ramiz Efendi zamanında yabancı uzman ve teknik adamlardan istifade edilmesi yeniden gündeme gelmiş ve yabancılardan Tersanede çalışmakta olan Fransız mühendis mimar Benova çok değerli hizmetler icra etmiş

<sup>19</sup> İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesi'nin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, sayı: 35, İstanbul 1994, s. 180.

<sup>20</sup> Napolyon'un Mısır Seferi ve seferin sonuçları ile ilgili bk. E.Ziya Karal, Osmanlı Tarihi V, Ankara, 1983, s. 25-43.

<sup>21</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, Alemdar Mustafa Paşa, İstanbul 1942, s. 145 vd.

ve takımı ile beraber Ocak 1810 yılından Mart 1817'ye kadar tersanede görevini sürdürmüştür<sup>22</sup>.

Burada isimleri anılanlardan ayrı olarak Osmanlı Devleti hizmetinde birçok Fransız daha çalışmaktaydı. Nitekim kalyon toplarının dökümünde çalışan Fransız Kisi, Osmanlı toplarının dayanıksız olması sebebiyle kendisinin döktüğü toplarla kısa zamanda ün kazanmıştı. Yine Hasköy tophanesinde, mühendishanede, Özi istihkâmlarında, Karadeniz Boğazındaki kalelerde ve Kili'de çalışan mühendisler de diğer Fransız uzmanlar heyetini teşkil ediyordu<sup>23</sup>.

Eski Nizam-ı Ceditin yeniden ihyası şeklinde başlatılan reform teşebbüsü sadrazam Mustafa Paşa'ya karşı tertiplenen ve O'nun ölümü ile neticelenen yeniçeri isyanıyla bir darbe daha yemiş oldu. Bununla beraber Sultan II. Mahmud devlet otoritesini tesis ettikten sonra, donanmanın ıslahı işini ciddiyetle ele almış, yeni havuzların yanısıra yeni harp gemileri inşa edilmiştir. Mevcut tersane ve tezgâhlar onarılarak verimli bir hale getirildiği gibi donanmada hizmet için Rum denizcilerin yerine, müslüman denizcilerin istihdamı sağlanmıştır<sup>24</sup>.

Bu özet bilgilerden anlaşılacağı üzere Fransız uzmanlar daha çok gemi inşasında başarı ile çalışmışlar, İsveçli uzmanlar ise havuz inşası projesi yanında gemi inşası ile de uğraşmışlar ve Osmanlı Bahriyesi'nin modernleştirilmesinde gayret göstermişlerdir<sup>25</sup>.

<sup>22</sup> BA, C-BH, Nr. 8032, 8120, 8520. Osmanlı bahriyesi hizmetinde çalışan yabancıların maaş ödemeleri ile ilgili olarak Cevdet-Bahriye tasnifinde oldukça bol belge bulunmaktadır. Gerek bu uzmanların ve gerekse diğerlerinin maaşlarına örnek olarak, Benova'nın maaşı 900, oğlunun 150, yelkencisinin 140 ve tercümanının da 100 kuruş olduğunu gösterebiliriz. Konu ile ilgili bk. C-BH, Nr. 1055, 1087, 1116, 2394, 6674, 9173, 9899.

<sup>23</sup> Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü", s. 182.

<sup>24</sup> Stanford J.Show-Ezel Kural Show, Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye II (Çeviren, Mehmet Harmancı) İstanbul 1983, s. 56.

<sup>25</sup> Bostan, "Osmanlı Bahriyesi'nin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü", s. 185.

Sultan II. Mahmud döneminde bahriye alanında sağlanan bu ilerleme, 1821'de başlamış olup alınan tedbirlerle bitme noktasına gelmiş olan Rum isyanında, Yunan istiklâlini zorla kabul ettirmek isteyen Rus-İngiliz-Fransız müşterek donanmasının Navarin'de bulunan Türk-Mısır donanmasını yakması<sup>26</sup> ile büyük bir darbe yemiştir. Çünkü bu baskın devleti hem donanmasız, hem de teknik personelden mahrum bırakmış, böylece mühim bir sanayi kolu olan bahriye çökme noktasına gelmiştir. Bu felâketten sonra yeni bir donanma yapmak ve teknik personel temin etmek konusunda çok emek sarfedildi. Yeni kurulan Asakir-i Mansure-i Muhammediye askeri teşkilâtına yazılan erlerin donanmada hizmet görmeleri sağlandığı gibi, bazı yerlerde hıristiyan ve müslüman teb'adan bahriye efradı tedarikine de çalışıldı<sup>27</sup>. Bununla beraber Navarin'de yakılan Türk donanmasının yerine yenisini yapmak için gereken zaman ve teknik imkânlar konusunda Avrupanın desteğini temin etmek mümkün değildi. Bu yüzden Osmanlı Devleti, yeni bir güç olarak tarih sahnesine çıkmış olan Amerika Birleşik Devletleri'nin dostluk isteklerine kulak vererek 7 Mayıs 1830'da ilk "Türk-Amerikan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefayin Muahedisi" aktederek, Amerika'nın yükselen denizcilik kudretinden ve harp gemileri inşaatındaki tekniğinden faydalanma yolunu tercih etti<sup>28</sup>. Nitekim bu anlaşmayı müteakip tanınmış bir Amerikalı deniz inşaat mühendisi Henri Eckford İstanbul'a gelerek devletin hizmetine girmiş ve İstanbul tersanesinde Amerikan harp gemileri modelinde gemiler yapmaya başlamıştır. Onun ülkesine dönmesinden sonra İstanbul'a gönderilen Forster Rhodes'in marifetiyle ilk buharlı gemilerin inşası gerçekleştirilmiştir. Sultan II. Mahmud'un vefatı üzerine görevinden ayrılan Rhodes'in yerine Mr. Reevel getirilmişse de o da bir süre sonra işini bırakmak zorunda

<sup>26</sup> Fevzi Kurtoglu; Yunan İstiklal Harbi ve Navarin Muharebesi I, İst, 1944, s. 55 vd.

<sup>27</sup> Gencer, Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri, s. 106- 112.

<sup>28</sup> Gencer, a.g.e, s. 117-119.

kalmıştır<sup>29</sup>. 1830-1839 yılları arasını kapsayan Türk-Amerikan ilişkileri neticesinde, birtakım iç ve dış engellemelere rağmen, Osmanlı deniz gücü önemli bir aşama kaydetmiş ve çağdaş gemi sanayiini yakından takip etmek imkânını bulmuştur<sup>30</sup>.

Yeniçeri Ocağının kaldırılmasından sonra Asakir-i Mansûre-i Muhammediye adıyla yeni bir ordu kurmaya çalışan padişah II. Mahmud'un uzman subaya olan ihtiyacının duyulmasının bir sonucu olarak İtalya'dan da İstanbul'a subaylar gelmiş ve bunlar hemen askerî hizmetlerde görevlendirilmişlerdir<sup>31</sup>.

Sultan Abdülmecid'in tahta çıkmasının ardından 1839 yılında Tanzimat'ın ilânı ile başlayan yeni dönemde, devletin geniş hudutlarının savunmasını temin edebilmek için ordu ve donanmanın batı usüllerine göre yeniden düzenlenip geliştirilmesine önem verildi. Bahriye alanında gerçekleştirilecek yeniliklerde daha çok İngilizler örnek alındığından, gerek donanma teşkilâtında ve gerekse bahriye mektebinde İngiliz mütehassıslar kullanılmıştır<sup>32</sup>. Nitekim daha 1827'den itibaren Osmanlı deniz gücüne katılmaya ve yelkenli gemilerin yerini almaya başlayan buharlı gemilerin idareleri, yani makinist ve çarkçıları İngilizler olduğu gibi, vapurların idaresi de Ford adında bir İngiliz'e verilmişti. İngiltere'nin Türk bahriyesindeki etkinliği, uzmanların görevlendirilmeleri ile sınırlı kalmamakta, Türk tersanelerinde inşa edilmekte olan vapurların makinalarının çoğu da İngiltereden satın alınmaktaydı<sup>33</sup>.

Çeşitli yeniliklerin yanında 1840'da Bahriye meclisi kurulmuş ve böylece Tersâne-i Âmire işlerinin, Bahriye askeri ve

<sup>29</sup> Gencer, a.g.e, s. 120-122.

<sup>30</sup> Gencer, a.g.e, s. 123.

<sup>31</sup> II. Mahmud devrinde Türk hizmetine giren ve Onun reform hareketlerinde katkısı olan İtalyan subayların askerlik, hekimlik ve sanat dallarında etkili görevler üslendikleri görülmekle beraber, bahriye alanında hizmetleri olmadığı anlaşılmaktadır. Geniş bilgi için bk. Şerafettin Turan, "II. Mahmud'un Reformlarında İtalyan Etki ve Katkısı", Sultan II. Mahmud ve Reformları Semineri, 28-30 Haziran 1989, Bildiriler, İstanbul 1990, s. 113-125.

<sup>32</sup> Hayati Tezel, Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi, İstanbul 1973, I, s. 626-627.

<sup>33</sup> Gencer, a.g.e, s. 180-181.

donanmasının her kademesindeki subay ve sanatkârların daha verimli bir hale getirilmesi sağlanmıştır. Bu arada Bahriye Meclisinde mütercim olarak görevlendirilmiş olan Redhouse bu görevini başarı ile yürütmüş, ayrıca 1838'de yeni düzenlemelerle modernleştirilmiş olan Bahriye Mektebinde de hocalık yapmıştır<sup>34</sup>. İstanbul'da bulunan İngiliz seyyahı Mac Farlane'in ifadesine göre, Amiral Sir Baldwin Walker adındaki bir İngiliz subayı "Yaver Paşa" nâmıyla 1840 yılında Türk donanması hizmetine girmiş ve bu görevini takriben 1847'ye kadar yürütmüştür<sup>35</sup>.

Tanzimat döneminde devam ettirilen Osmanlı deniz gücünü artırma çabaları neticesinde 1848'e gelindiğinde kalyon, firkateyn, korvet, brik, nâvi, uskuna, kotr (kotra), mistika, vapur ve nakliye gemilerinden oluşmakta olan Osmanlı deniz gücünün toplamı 74 parçaya ulaşmıştı<sup>36</sup>. Dönemin mevcut şartları dikkate alındığında bu miktar önemli bir gücü ifade etmekteydi. O devirde İstanbul'da bulunan İngiliz elçisi Sir James Porter hatıralarında Türkiye bahriyesi ve İngilizlerin hizmetleri ile ilgili şu bilgileri vermektedir<sup>37</sup>. "Türk bahriyesinde topçu talimleri, manevralar ve diğer hususlar büyük bir dikkatle yapılmaktadır. Doğruluklarından şüphe edilmeyen İngiliz subaylarının şهادetine göre de Türk gemilerinin inşaatı mükemmeldi. Tüccar gemilerinin makinaları İngiltere'de ve ekseriyetle en iyi modellere göre yapılır. Her ne kadar memleketimiz bahriyesinde son zamanlarda yapılan bütün yenilikler onlarda yapılmamışsa da top ve tüfek vaziyetleri iyidir. İstanbul'daki tersane ise dünyadaki tersanelerin en iyilerindedir. Önünde birbuçuk mil kadar uzunluğunda muazzam bir rıhtım vardır ve suları harp gemileri için kâfi derinliktedir."

<sup>34</sup> Yazdığı İngilizce-Türkçe ve Türkçe-İngilizce lugatlarında denizci olması itibarıyla bütün gemicilik tabirlerini de izah eden Redhouse, Türkiye'de İngiliz Mustafa diye meşhur olmuştur. Gencer, a.g.e, s.132.

<sup>35</sup> Adolphus Slade, Türkiye ve Kırım Harbi, (Çev. Ali Rıza Seyfi), İstanbul 1943, s. 2 mütercim notu.

<sup>36</sup> Gencer, a.g.e, s. 132.

<sup>37</sup> Haluk F. Sehsuvaroğlu, Deniz Tarihimize Ait Makaleler, İstanbul 1965, s. 357.

Bu izahatlardan anlaşılacağı üzere Osmanlı bahriyesinin inkişafında Türk uzmanların yanısıra yabancı teknik adamların da önemli ölçüde katkıları olmuş ve böylece XIX. asrın ortalarına gelindiğinde Osmanlı deniz gücü hatırı sayılır bir güç haline gelmiştir. Müteakip yıllarda bahriyeyi modernleştirme hamlesi çerçevesinde yabancı uzman ve mütehassıslardan istifade etme siyaseti artarak devam edecektir.

### O. Introduction

Cette œuvre connaît bien la littérature Européenne. Il a lu les plus grands écrivains, de Dostoïevsky à Balzac en passant par Shakespeare. Il s'est imprégné de leur technique narrative classique et novatrice et les a admirés. Il a décidé en 1919, de se lancer dans la grande aventure du roman. Il veut lui aussi révolutionner le genre, abolir les descriptions, s'attacher aux idées nouvelles qui l'enthousiasment et créer ainsi un roman pur. Dégagé de toute fixité professionnelle, de toute méthode de plan, il décide d'écrire, à l'aventure mais le plus méthodiquement possible, la conception marginale qu'il a de la vie au sein de la première guerre mondiale. Et pendant plus de quatre années, il va se livrer à ce jeu d'écriture essentiellement intellectuel, pur de combustion, d'agencement, de faits divers et réflexions, magiques et bizarres, dans son livre qu'il considéra par le plus grand des hasards et unique roman: "Les Faux-Monnayeurs".

L'analyse que nous venons essayé de faire, se compose de deux parties dont la première concerne les procédés narratifs et la deuxième les conditions narratives, de les abordant par une tendance structuraliste, nous avons touché rarement aux éléments thématiques.

Nous terminerons donc non pas de faire le chemin inverse et de mettre à plat une œuvre qui tire son charme de cette musicalité