

## Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı<sup>1</sup>

The Transmission of the Western Knowledge And Technology to the Ottoman Navy

Mustafa GENÇOĞLU\*

### Öz

*Çeşme Deniz Savaşı'ndaki büyük yenilgi (1770), Osmanlı bahriyesinde modernleşme faaliyetlerinin başlamasına vesile olmuştur. Bu tarihten itibaren Osmanlı devlet adamları batı bilgi ve teknolojisini ülkeye taşınması için gayret etmişlerdir. Bunun için Batılı danışman ve uzmanlardan faydalanmışlar ve Avrupa'ya öğrenci göndermişlerdir. Bu araştırmada başlangıçtan 1918'e kadar bu iki yol tahlil edilmeye çalışılacaktır. Dolayısıyla bu çalışmayla, Osmanlı bahriyesinin modernizasyonundaki bilgi ve teknoloji transferinin özelliklerinin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Özellikle Tanzimat döneminde bilgi ve teknoloji transferinde İngiliz modeli benimsendi. Onun için birçok deniz subayı ve personeli tahsil ve talim görmek için İngiliz donanmasına ve tersanelerine gönderildiler. Ayrıca birçok İngiliz donanma uzmanı Osmanlı bahriyesinde yüksek rütbelilerle çalışmak için davet edildiler. Ancak İngiltere'den birçok savaş gemisi, mekanik aksam ve motor ithal edilmesi yüzünden İngiliz gemi sanayiine bağımlılığın artması, Osmanlı gemi endüstrisini montajcı bir konuma indirgemştir. II. Abdülhamid döneminde rota bir miktar Almanlara doğru çevrildikten sonra II. Meşrutiyet'te tamamen İngilizlere döndürüldü. Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı bahriyesi Alman bahriye subaylarına teslim edildi. Aslında bu dönemde Osmanlı bahriyesinde Almanların komuta dışında bir tesiri görülmemektedir. Neticede İngiliz modelindeki Osmanlı bahriyesi, Türkiye Cumhuriyeti'ne miras kalmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı bahriyesi, Osmanlı modernleşmesi, teknoloji transferi, denizcilik eğitimi, yabancı uzmanlar.

<sup>1</sup> Bu çalışma, 2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu'nda (1-4 Kasım 2013, Turgutreis-Bodrum) "Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı Meselesi" başlığı ile sunulmuş olan bildirinin yeniden ele alınarak makale şeklinde düzenlenmiş halidir.

\* Yrd. Doç. Dr., Uşak Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü. E-Posta: mgencoglu68@gmail.com

**Abstract**

*The great defeat of the Naval Battle of Chesma (Çeşme-1770) caused the activities of the modernization in the Ottoman navy. From this date, the Ottoman statemen have endeavored to transfer the Western knowledge and technology to home. Therefore, they have benefited from the western experts and sent many students to Europe. In this research these two ways will be tried to analized from the beginning to 1918. In this connection, it is aimed to determine the characteristics of the transmission and the modernization of the Ottoman navy by this study. Especially in the period of Tanzimat, in the transmission of the knowledge and technology the British model was adopted. Therefore a lot of naval officials and personnels were sent to England to study and train in the British Navy and shipyards. Moreover the British naval experts have been invited to work with the upper ranks of the Ottoman navy. On the otherhand, the raising of the technological dependence to the English ship industry because of importing many warships, mechanical equipments and engines from England has reduced the Ottoman naval industry to a mounting position. After the route was a little bit turned to the Germans in the period of Abdulhamid II, then it was backed completely to the English in the Second Contitutional Monarchy. The Ottoman navy was handed over the German naval officials in the First World War. Infact, the German influence was not seen on the Ottoman navy except for the command in this period. As a result the Ottoman navy on the British model has been inherited to the Republic of Turkey.*

**Key Words:** *Ottoman navy, Ottoman modernization, technology transfer, naval education, foreign experts.*

**Giriş:**

Osmanlı'da ilk reform hareketleri, XVII. yüzyılın sonlarından itibaren Avrupa orduları karşısında alınan yenilgiler sonucunda kara ve topçu birliklerinde başlatılmıştır. Ancak 1770 yılında Çeşme'de İngiliz ve Danimarkalı denizcilerin komutasındaki Rus donanmasının Osmanlı donanmasını yakması, Osmanlı devlet adamlarını bahriyenin de modernleşmesi gerektiği hususunda adımlar atmaya teşvik etmiştir. Bilhassa XVIII. yüzyılın başlarından itibaren Batılı güçlerin denizcilikteki teknik ilerleyişine ayak uyduramayan Osmanlı bahriyesi bu darbeyle ciddi bir yara almış, donanması mahvolmuş ve birçok subay ve mürettebatını kaybetmiştir. Dolayısıyla yeniden tesisi gereken donanmanın Batılı güçlere karşı koyabilecek seviyeye çıkarılabilmesi için Osmanlı devlet erkânının yine Batılılara başvurmaktan başka seçeneği kalmamıştır. Bu bağlamda başlayan Osmanlı bahriyesinin batı bilgi ve teknolojisiyle yenilenmesi girişimi temel olarak iki yolda ilerlemiştir. Bunlardan birincisi, yabancı uzmanlardan faydalanılması, ikincisi ise Avrupa'ya öğrenci gönderilmesidir.

Bu çalışmada, Osmanlı devlet adamlarının batı bilgi ve teknolojinin bahriyeye transferinde kullandıkları bu iki yol, başlangıçtan 1918'e kadarki tarihi süreçte tahlil edilmeye çalışılacaktır. Dolayısıyla Osmanlı bahriyesinin batı usul ve teknolojisiyle ıslahında geçirdiği değişim ve bu esnada yaşanan sorunlar bütüncül bir şekilde değerlendirilmeye tabi tutulacaktır. Bu suretle Osmanlı bahriyesindeki modernleşme hareketlerine bağlı olarak batı bilgi ve teknoloji transferinin niteliği ve sonuçlarının belirlenmesi amaçlanmaktadır.

### 1. Modernleşmede Başlangıç Safhası

Çeşme Faciasının ardından Osmanlı bahriyesinin modernleşmesi yönünde atılan ilk adım, Baron de Tott'un önerisiyle ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın çabalarıyla 1773'te Haliç'te tersane yakınında bahriye mühendisliğine mahsus bir okul kurulmasıdır. Sonradan sırasıyla Mühendishane-i Bahri Hümayun ve Mekteb-i Bahriye isimlerini alacak bu okul, Deniz Harp Okulu'nun temelini teşkil etmektedir. Elliye yakın öğrencisi bulunan okula haritaların yanında denizcilikle ilgili aletler ve kitaplar alınmıştı.<sup>2</sup> Türk hocalarla beraber okulda Fransız firkateyninin komutanı Binbaşı Truguet *deniz tabiyesi*, Fransız Sefareti memurlarından Tondo ise *hendese* derslerini vermekteydi. Bu hocaların notları tercümanlar tarafından Türkçeye çevrilip öğrencilere dağıtılıyordu. Truguet'in notları 1782'de "Usûlü'l-Maârik fî Vech-i Tasnif-i Sefâin-i Donanma" ismiyle Fransız Sefareti matbaasında basılmıştır. 1784'te ise Fransa'dan getirtilen Monnier ve Jean de Laffite Clavé adlarında iki kale mühendisi, başka okul olmadığından mecburen bahriye öğrencilerine istihkâmla ilgili uygulamalı derslere giriyordu.<sup>3</sup>

Bu yıllarda diğer bir gelişme, M. Bonneval'in Osmanlı donanması yönetim ve inşaa teknolojisi açısından geriliği ve bunun telafisiyle ilgili önerileri içeren raporunun dikkate alınmasıdır. Böylece Osmanlı Devleti teknoloji transferi konusunda Fransa ile işbirliğine gitmiş, 1784'te Fransa'dan getirtilen bir mimar ile dört kişilik yardımcı heyeti tersanede yeni tarzda kalyon inşaa etmeye başlamışlardır. Bu uzmanların sayısı 1789 öncesi 12'ye ulaşmıştır.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Çağatay Uluçay ve Enver Kartekin, *Yüksek Mühendis Okulu*, İ.T.Ü Makine Fakültesi, İstanbul 1958, s. 23, 24

<sup>3</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın eserinde (*Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988, s. 507-508) okudukları şekilde belirtilmiş olan kale mühendislerinin isimlerinin orijinal Fransızca yazılışı için bkz. Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2001, s. 26.

<sup>4</sup> İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesi'nin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)", *Tarih Dergisi*, Sayı 35, 1994, s.178.

Ancak Osmanlı Devleti'nin kara ve deniz kuvvetlerinde Fransız uzmanlar vasıtasıyla giriştiği yenilik hareketleri, Rusya'yı endişelendirmişti. Bu faaliyetleri önlemek için Rusya müttefiki Avusturya ile 1788'de, Fransa'nın Osmanlı Devleti'ndeki uzmanlarını geri çağırmasını sağlamıştır.<sup>5</sup>

III. Selim'in Nizam-ı Cedit'le kapsamlı reform hareketine girişmesi, Osmanlı bahriyesinde de önemli gelişmeleri beraberinde getiriyordu. Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa marifetiyle ilk olarak donanma ve tersanenin belli bir düzene kavuşturulmasına gayret edildi. Gemi mürettebatına dair düzenlemelerle donanmanın daha işlevsel hale sokulmasına çalışıldı.<sup>6</sup> Bir kanunname yayınlanarak, bahriye teşkilatında yeniliklere gidilmiş, Tersane Eminliği yerine Umur-ı Bahriye Nezareti kurulmuştur.

III. Selim, reformlarını Fransız modeli üzerinde yürütmeyi öngördüğünden askeri alanlarda ve okullarda Fransız uzmanlarından faydalanmıştır. Henüz şehzadeligi esnasında Fransız imparatoruyla mektuplaşarak fikir teatisinde bulunmuş olan III. Selim<sup>7</sup>, Rusya'nın kopardığı ilişkileri tekrar tesis etmiş ve Fransa'dan subay ve uzman gönderilmesini istemiştir.<sup>8</sup> Bunlardan bir kısmı Mühendishane-i Bahri'de dersler vermek ve tersanede Fransız teknolojisiyle gemi inşasında bulunmak üzere görevlendirildiler. İki Fransız gemi mühendisi Le Roy ve Durest'in rehberliğinde modern tarzda yeni gemiler yapıldı.<sup>9</sup> Bu ekip tarafından 1784-88 arasında 112 gemi inşa edildi.<sup>10</sup> Asıl gelişme Haziran 1793'te Osmanlı hizmetine giren Fransız gemi inşa mühendisi Jacques-Balthazard Le Brun ile iki arkadaşı Jean Baptiste Benoit ve Toussaint Petit yönetiminde gerçekleşti.<sup>11</sup> Özellikle Le Brun'un Osmanlı bahriyesine katkısı büyüktü. Gemi inşa mühendisliği yanında Hendesehane'de gemi inşa dersleri veren Le Brun, Mühendishane-i Bahri'nin eğitim programının ve talimnamesinin hazırlanmasında verdiği raporlarla katkı sağladı. Donanma için yeni aletler imal etti. Le Brun ve ekibinin özverili çalışmaları, Osmanlı donanmasına

<sup>5</sup> Osman Nuri Ergin, *Türkiye Maarif Tarihi*, C. II., Osmanbey Matbaası, İstanbul 1939, s. 26; Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s. 507.

<sup>6</sup> Gencer, *a.g.e.*, s. 33-44.

<sup>7</sup> Bu hususta bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Selim III'ün Veliht iken Fransa Kralı Lui XVI ile Muhabereleleri", *Belleten*, Cilt 2, Sayı5-6, 1938, s. 191-246.

<sup>8</sup> Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Çev. Metin Kırıatlı, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2000, s. 60.

<sup>9</sup> Stanford J. Shaw, *Eski ve Yeni Arasında Sultan III. Selim Yönetiminde Osmanlı İmparatorluğu*, Çev. Hür Güldü, Kapı Yayınları, İstanbul 2008, s. 205.

<sup>10</sup> Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014, s.151.

<sup>11</sup> haw, *a.g.e.*, s. 211.

yeni teknolojiyle yapılmış gemiler kazandırdı.<sup>12</sup> Bu dönemde Mühendishane’de kartografya, coğrafya ve seyir hocalığı yapan Parale ile birlikte gemi inşasına mahsus muhtelif alanlarda yirmiyi aşkın Fransız uzman çalışmaktaydı.<sup>13</sup>

Fransızlardan başka Osmanlı bahriyesinde İsveçli uzmanların özellikle büyük havuzun inşasını gerçekleştirmek suretiyle önemli hizmetleri görülmüştür. Osmanlı’nın dışarıdan uzman talebi, XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Fransa ile İsveç arasında bir rekabete yol açmıştı. Fransızların avantajlı konumlarına rağmen İsveç Devleti de gemi inşası ve diğer konularda Osmanlı’nın yabancı uzman kontenjanından pay almak istiyordu. Bu maksatla İsveç’ten başta havuz mühendisi Rode olmak üzere tamamı on bir kişiden oluşan bir heyet 1795’te İstanbul’a geldi. Bunların bazıları Rodos’ta yapılacak bir kalyonun inşasında, diğerleri ise büyük havuzda görevlendirildiler. Tersanedeki büyük havuz inşası 1800’de tamamlandıktan sonra Rhode’nin dışındaki İsveçli uzmanlar ülkelerine geri dönmüşlerdir.<sup>14</sup> Rhode 1811’de ölümüne kadar Tersanedeki hizmetine devam etmiştir. Diğer yabancı uzmanlar arasında Cenevizli ve Venedikli birer kişi ile dört İngiliz teknisyen de bulunuyordu.<sup>15</sup>

Osmanlı bahriyesinde birçok yabancı mühendisin görevlendirilmesi zamanla Osmanlı Devleti’ni teknolojik bağımlılığa götüren sürecin ilk sinyallerini veriyordu. Bununla birlikte yabancı mühendisler, geleceğin yerli gemi ve havuz yapımcılarının yetişmesinde ve yeni savaş taktiklerinin öğrenilmesinde verimli bir eğitim zemininin oluşmasına katkıda bulunacaklardı. II. Mahmud zamanında artık Osmanlı mühendis ve mimarları edindikleri bilgi ve tecrübeyle gemi inşasında önemli işlere imza atmaya başlamışlar, ikinci büyük kuru havuzu yapmayı başarmışlardır.<sup>16</sup>

<sup>12</sup> Zorlu, *a.g.e.*, 153-157.

<sup>13</sup> Bostan, *a.g.m.*, s. 180; Tuncay Zorlu, “III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü’nün Modernleşmesi”, *Türk Denizcilik Tarihi*, II, Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 71.

<sup>14</sup> İdris Bostan, “Osmanlı Bahriyesi’nde Modernleşme Hareketleri, Tersâne’de Büyük Havuz İnşası (1794-1800)”, *150. Yılında Tanzimat*, Ed. Hakkı Dursun Yıldız, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992, s. 75-76.

<sup>15</sup> Bostan, “Osmanlı Bahriyesi’nin Modernleşmesinde Yabancı...”, s. 185-186; Zorlu, *a.g.m.*, s. 71.

<sup>16</sup> 1830 senesinde Mühendis Mehmet Efendi ve Mimar Mehmet usta tarafından inşa edilen Mahmudiye kalyonu bir süre zamanının en büyük gemisi olmuş, önemli başarılar kazanarak gazi unvanına layık görülmüştür. Aynı yılda mimar Mehmet Efendi ve Hasan Kalfa 64 toplu Şerefesân Firkateyni’ni başarıyla tamamlamışlardı. 1821-1825 yıllarında Manol Kalfa ile beraber ikinci kuru havuzu inşa edecek olan başmühendis ve Mühendishane hocası Abdülhalim Efendi daha önce yabancı mühendislerin yürüttükleri projelerde bilgi ve tecrübe kazanmışlardı. Zorlu, *a.g.m.*, s. 73.

Osmanlı Devleti'nin askeri reformlarında Fransız işbirliği 1798'de Napolyon Bonapart'ın Mısır'ı işgaliyle kesintiye uğramış, Fransız uzmanların birkaçı dışında hemen hepsi ülkelerine geri gönderilmiştir. Bu durumdan Osmanlı bahriyesi de olumsuz etkilenmiştir. 1802'de sağlanan barışla ilişkiler tekrar başlamıştır.<sup>17</sup> Fakat çok geçmeden patlak veren Kabakçı İsyanıyla III. Selim'in tahttan indirilerek katledilmesi, ülkeyi büyük bir kaosa sürükledi. Çıkan ayaklanmada zaten personel sıkıntısı içinde olan donanmanın birçok subay ve personelinin öldürülmesi veya dağılmasıyla yapılan reformlara büyük bir darbe indirilmiştir.<sup>18</sup>

## 2. II. Mahmud Dönemi

Reformların ihyası, II. Mahmut'la mümkün olacaktı. Ancak tahta çıkar çıkmaz 1806-1812 Osmanlı- Rus Savaşı'yla ve iç sorunlarla karşılaşan sultan, bunları aştıktan sonra yenileşme faaliyetlerine hız verebilecekti. Keza devlet otoritesini sağladıktan sonra II. Mahmud donanmanın ıslahı için yeni havuzlarla birlikte yeni harp gemileri inşa ettirmiştir. Ancak bu gemiler için kaptan ve personel sıkıntısı çekilmekteydi. 1821'de patlak veren Rum isyanıyla bu ihtiyaç had safhaya ulaşmıştı. Çünkü donanmanın (yelkenci ve armador gibi) teknik personeli Rumlardan oluşmaktaydı. Nitekim ilk zamanlar, Rum isyancılara karşı Ege Denizi'nde tam bir hâkimiyet sağlanamamıştı. Mısır filolarının yardımıyla Mora isyanı tamamen bastırılıyorken Osmanlı donanması Rus-İngiliz-Fransız ortak filoları tarafından Navarin'de yakıldı (1827). Bu, Osmanlı bahriyesi için büyük bir yıkımdı. Büyük çabalar ve mali külfetlerle yapılan gemiler yok olmuş, birçok denizci şehit düşmüştü. Dahası 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Yunanistan'ın bağımsızlığı tanınmak zorunda kalınmış ve böylece Karadeniz'den sonra Ege Denizi'nin güvenliği meselesi de ortaya çıkmıştı.<sup>19</sup>

Bu sırada Avrupa'da buhar gücüyle çalışan gemilerin üretilmeye başlanıyordu. Deniz ticaretinde ve akabinde harp gemilerinde bir devrim niteliği taşıyan bu gelişme, Avrupa devletlerinin zenginliğini ve deniz gücünü artıracaktı. Bu konuda henüz 1787 senesinde başlayan çalışmalar, XIX. yüzyılın başlarından itibaren meyvelerini vermeye başlamıştı. Vapur imalatında önemli aşamalar kaydetmiş olan İngilizler, 1827'de Osmanlı'ya da bir vapur satmıştır. İngiliz kaptanı ve mürettebatıyla hizmet gören bu vapurdan başka 1829'da yine İngiltere'den ikinci bir vapur daha satın alınmıştır. Böylece Osmanlı satın almak suretiyle de olsa vapur teknolojisiyle tanışmış oluyordu.<sup>20</sup>

<sup>17</sup> İsmail Soysal, *Fransız İhtilali ve Türk-Fransız Diplomasi Münasebetleri (1789-1802)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1987, s. 328-337.

<sup>18</sup> Gencer, *a.g.e.*, s. 93, 94.

<sup>19</sup> Gencer, *a.g.e.*, s. 111-115.

<sup>20</sup> Gencer, *a.g.e.*, s. 116

Donanmanın yeniden tesisi zorunluydu; ancak Avrupa'nın desteğinden mahrum olan Osmanlı bu sefer kendisiyle ilişki kurmaya istekli Amerika Birleşik Devletleri'ne yöneliyordu. Bu bağlamda *Ticaret ve Seyr-i Sefâin Muahedesi* (7 Mayıs 1830) ile kurulan iyi ilişkiler çerçevesinde Osmanlı Devleti, Amerika'nın yükselen denizcilik teknolojisinden yararlanmak istemiştir. Osmanlılar tarafından anlaşmaya koydurulan gizli madde, kabul edilmeyeceği anlaşılınca başkana ve senatoya sunulan metinlerden çıkarılmıştır. Gemi inşası ve fiyatıyla ilgili Osmanlı lehine olan bu maddeyle Amerikan teknolojisinin Osmanlı donanmasına taşınması hedeflenmişti.<sup>21</sup> Buna karşın ünlü bir gemi inşaat mühendisi olan Henry Eckford (1775-1832), İstanbul'a gelerek Osmanlı Devleti'nin hizmetine girmiş ve tersanede Amerikan savaş gemileri modelinde gemiler inşa etmiştir. Bu hususta büyük hizmetleri görülen Eckford'un İstanbul'da muhtemelen koleradan ölümü, büyük bir üzüntüye sebep olmuştur.<sup>22</sup> 1832 yılında bir diğer Amerikalı gemi mühendisi Forster Rhodes pek çok gemi işçisi ile İstanbul'a gelerek Osmanlı bahriyesinde çalışmalara başladı. Foster, Osmanlı donanmasının en etkili fırkateynin de aralarında bulunduğu 10'un üzerinde buharlı gemi yaptı. Fakat II. Mahmud'un ölümüyle bazı devlet adamlarının entrikalarına dayanamayan Rhodes görevinden istifa ederek ülkesine dönmüştür.<sup>23</sup> Ardından Richsadaında bir Amerikalı gemi mühendisi daha gelmiş; bir süre sonra o da geri dönmüştür. Kısa süreli de olsa Amerikalı mühendislerden faydalanmış olan Osmanlı bahriyesinin bu süreçteki asıl kazancı, gemi yapımında Osmanlı mühendis ve teknisyenlerinin yeni bilgi ve becerilere kavuşmasıdır. Ancak bu gemilerin makine aksamının Avrupa'dan ithal edilmesi, bu hususta dışa bağımlılık meselesini gündeme getirmiştir.<sup>24</sup>

II. Mahmud döneminde çalışan yabancı uzmanların çektiği sıkıntılara dair bazı eleştiriler söz konusudur. Osmanlı bahriyesinde danışmanlık hizmeti verecek olan Adolphus Slade'in 1837 yılına ait gözlemlerinde, II. Mahmud'un yabancı askeri uzmanlara tatmin edici bir rütbe ve maaş vermediği ifade edilmektedir. Bu konuda bir karşılaştırma yapılarak Mehmed Ali Paşa'nın II. Mahmud'un hatasına düşmediği

<sup>21</sup> Fahir Armaoğlu, *Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1991, s. 1-6.

<sup>22</sup> Walter Colton, *Visitto Constantinople and Athens*, Leawitt, Lord&Co., New York 1836, s. 104; Andrew C. A. Jampoler, "Who was Henry Eckford?", *Naval History*, Volume 21, Issue 6, 2007, s. 44-45.

<sup>23</sup> Gencer, *a.g.e.*, s. 129.

<sup>24</sup> Kemal Arı, "Yelkenliden Buharlıya Geçiş", *Türk Denizcilik Tarihi*, II, Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 135.

vurgulanmaktadır.<sup>25</sup> Dolayısıyla reform hareketinde uzmanlardan gereken performansın alınmadığı anlaşılmaktadır.

Mühendishane-i Bahri'nin durumu ise yıllar içerisinde kötüye gitmiş, 1821'de çıkan yangında okul binasının yanması eğitime bir yıl ara verilmesine sebep olmuştu. Bir yıl sonra Tersane yakınlarına nakledilen okul, 1830'da Heybeliada'daki kışla binasına, buradan da 1838'de Tersane civarında 400 öğrenci kapasitesine sahip yeni binasına taşınmıştır.<sup>26</sup> Okulun durumunu düzeltmeye yönelik çabalar yeterli olmamıştır. Nitekim okul, donanmanın kaptan ve gemi inşa mühendisi ihtiyacını karşılayabilecek bir seviyeye ulaştırılamamıştır. 1828-1829 Osmanlı Rus Harbi'nde ne Mekteb-i Bahriye'den yetişmiş bir kaptana, ne de Kara mühendishanesinden yetişmiş bir subaya tesadüf edilememiştir.<sup>27</sup> Slade'in de belirttiği gibi donanmada malzeme kalitesi yükselirken personel kalitesi düşmüştü.<sup>28</sup>

Bu esnada Osmanlı'da yurtdışı eğitim, 1830'da Koca Hüsrev Paşa'nın sarayda Daire-i Seniye'de tahsil görmüş beş evlatlığının Fransa'ya gönderilmesiyle ilk defa devreye sokuluyordu (Gençoğlu, 2008: 22). Bunlardan Ahmed Efendi, Paris'te Brest Bahriye okulunu bitirdikten sonra Fransız donanmasına ait bir gemide iki yıl da staj yapmıştır. Yurda döndüğünde firkateyn süvarisi olmuştur.<sup>29</sup> 1835'te bu sefer bahriyeli dört mühendis Londra'ya gönderilmiştir.<sup>30</sup> Bunlardan sefine vapuru tahsiline memur Aziz Efendi yakalandığı verem hastalığı yüzünden 1838'de geri dönmüştür.<sup>31</sup> Salih Efendi ise tahsilini tamamladıktan sonra Tersane-i Amire vapurlarında istihdam edilerek kendisine kaymakamlık rütbesi verilmiştir.<sup>32</sup> Londra'ya muhtemelen aynı tarihte gönderilmiş olan Ahmed ve Kadri efendiler ise Porthsmunt Tersanesi'nde gemi inşası üzerine ihtisas görmekteydiler. Bunlardan başka Mehmed Salih Efendi de İngiliz donanmasına ait bir gemi de seferdeydi.<sup>33</sup> Ancak askeri ıslahatta faydalanmak amacıyla Avrupa'daki diğer tüm öğrencilerle birlikte bu bahriyeliler de 1843'te geri çağrıldılar. 1846'da yurtdışı eğitim tekrar yürürlüğe

<sup>25</sup> Candan Badem, "Amiral Adolphus Slade'in Osmanlı Donanmasındaki Hizmetleri ve Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Gözlemleri", *Türkiyat Mecmuası*, Sayı 21, 2011, s. 123.

<sup>26</sup> Ergin, *a.g.e.*, s. 267; Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s. 510; Uluçay ve Kartekin, *a.g.e.*, s. 27.

<sup>27</sup> Mahmud Cevad, *Maârif-i Umûmiye Nezâreti Tarihçe-i Teşkilat ve İcraatı – XIX. Asır Osmanlı Maârif Tarihi*, Haz. T. Kayaoğlu, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2001, s. 6.

<sup>28</sup> Badem, *a.g.m.*, s. 124.

<sup>29</sup> Adnan Şişman, *Tanzimat Döneminde Fransa'ya Gönderilen Osmanlı Öğrencileri (1839-1876)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2004, s. 6.

<sup>30</sup> BOA. C.BH. 3052

<sup>31</sup> BOA. HAT. 46397

<sup>32</sup> BOA. HAT. 59164

<sup>33</sup> BOA C.MF 3830



sokulduğunda<sup>34</sup> Mustafa Reşid Paşa'nın Londra sefiryken önerdiği gibi denizcilik eğitimi için birçok bahriyeli İngiltere'ye yollanacaktı.<sup>35</sup>

### 3. Tanzimat Dönemi

Tanzimat'ın ilanı ile başlayan yeni dönemde diğer alanlarda olduğu gibi donanmanın da Batı yöntemlerine göre yeniden düzenlenip geliştirilmesine önem verildi. Ancak bu dönemle birlikte bahriye ile ilgili batı bilgi ve teknolojisinin aktarımında rota tamamen İngilizlere çevriliyordu. Artık Osmanlı donanmasının ve tersanesinin ıslahında, teşkilat yapısının düzenlenmesinde, subay ve personelinin eğitiminde İngilizler başat bir rol üstlenecekti. Bu gelişmede, Tanzimat'ın arifesinde meydana gelen Osmanlı-İngiliz yakınlaşmasının payı büyüktür. Mısır Meselesi'ni İngiltere'nin yardımıyla atlatan Osmanlı Devleti, bir yandan Rusya'nın tahakkümünden kurtulurken diğer yandan Mehmet Ali Paşa'yı destekleyen Fransa'dan uzaklaşmıştır. İngiltere ise bilhassa Doğu Akdeniz'de hâkimiyetini sarsacak Rus tehdidine karşı Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü koruma politikasını gütmeye başlamıştır. Dolayısıyla İngiltere, Tanzimatçılar tarafından imparatorluğun bekası için devreye sokulan geniş kapsamlı reformlara sıcak bakıyordu. Özellikle ciddi bir yeniliğe muhtaç olan Osmanlı deniz gücünün en azından Rusya'nın Akdeniz'e inmesini önleyebilecek dereceye ulaştırılması için gereken yardımı yapmaya hevesliydi. Osmanlı devlet erkânı da bahriyenin ıslahı ve modernleştirilmesinde, dünyanın en üstün denizcilik bilgi ve teknolojisine sahip ülkesinden yararlanmak istiyordu.

Osmanlı Devleti'nin bahriyedeki reformlar için İngiltere'ye ilk müracaatı, Tanzimat'ın ilanı ile olmuştur. Bunun üzerine 1839'da İngiliz Hükümeti tarafından Binbaşı Sir Baldwin Wake-Walker gönderilmiştir. Osmanlı bahriyesinde 1914'e kadar görevlendirilen yedi amiralden ilki olan Walker, 1840 yılında mirlivalık rütbesiyle padişah yaveri olduğu için "Yaver Paşa" olarak tanınmıştır. Komuta kademesinde yaşadığı anlaşmazlıklar sebebiyle görevinden istifa ederek 1845'te ülkesine dönmüştür. Walker'ın bahriye teşkilatındaki yeniliklerde bir etkisinin olup olmadığı bilinmemekle birlikte bu esnada kurulan ve bir tür Amirallik Konseyi niteliğinde olan Dâimi Bahriye Meclisi'nin teşkiline (1845) yönelik çalışmalarda muhtemelen

<sup>34</sup> Mustafa Gençoğlu, *Osmanlı Devleti'nce Batıya Eğitim Amacıyla Gönderilenler (1830-1908)-Bir Grup Biyografisi Araştırması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2008, s. 68.

<sup>35</sup> 1837'de Mustafa Reşid Paşa (o sırada bey) Londra sefiryken İstanbul'a gönderdiği bir tahriratta, İngilizlerin denizcilik biliminde diğer Avrupa devletlerinden üstün olduklarını ve bu fenni tahsil edeceklerin İngiltere'ye gönderilmesinin gerekli olduğunu belirtiyordu. Bkz. BOA. HAT. 37507-B

katkısı vardı. Nitekim Tanzimat'taki teşkilatlanmada Avrupa'nın denizci devletlerinin deniz teşkilatı da daima göz önüne alınmıştır.<sup>36</sup> Walker'ı nasıl katkısı, özellikle beklenen düzeyde gelişme gösteremeyen Bahriye Mektebi'nin ıslahıyla ilgili yaptığı çalışmalardır.<sup>37</sup> Walker 1840'da sunduğu raporunda, Bahriye Okulu'nun hoca sayısının artırılması, harita çizimi için gerekli aletlerin temini ve tedrisat hakkında önerilerde bulunmuştur.<sup>38</sup> Her ne kadar okul, denetimsizlikten kaynaklandığı anlaşılan bir başıboşluk içerisinde olmuşsa da<sup>39</sup> 1848'de ilk defa Bahriyeli subaylar tarafından harita çizilmeye başlanması, bu önerilerden bazılarının dikkate alındığını göstermektedir.<sup>40</sup>

Aynı yılda Mekteb-i Bahriye'de yabancı dilin Fransızca yerine İngilizce olarak belirlenmesi, bahriye eğitiminin bundan sonraki yönünü de tayin ediyordu. Bu teklif, mektebin gelişmesinde önemli bir yere sahip olan Patrona-i Hümayun Mustafa Paşa'nın layihasına Bahriye Meclisi tarafından ilave edilmişti. Gerekçe olarak, İngilizlerin denizcilik bilimlerinde bilgi sahibi olmaları ve İngilizcenin her devletin bahriyeli subayları tarafından bilinmesiydi. Fransızca ise okulda seçmeli olarak verilmeye devam edilmiştir.<sup>41</sup> İngilizcenin okulun yabancı dili olarak kabulünden sonra İngiltere'den denizcilikle ilgili kitaplar getirtilmiş ve mektepte İngiliz hocalar istihdam edilmiştir.<sup>42</sup> Diğer yandan Mekteb-i Bahriye muallimlerinden Binbaşı Emin Efendi (22 Mayıs 1850) Amerika'ya gönderilmiş, orada denizcilikle ilgili nizamları, askerlik usullerini, tersaneleri, eğitim-öğretim metotlarını incelemiştir. Amerika'dan bu konularla ilgili temin ettiği 437 kitapla dönen Binbaşı Emin Efendi, ders nazırı olarak görevlendirildiği Mekteb-i Bahriye'de Amerika'da edindiği bilgi ve tecrübelerini aktarmıştır.<sup>43</sup>

Walker'ın ayrılmasından beş yıl sonra Osmanlı bahriyesi danışmanlık hizmeti için tekrar İngiltere'ye müracaat etmiştir. Bunun üzerine İngiliz Hükümeti tarafından Adophus Slade gönderilmiştir. Mirliya rütbesiyle istihdam edilen ve Osmanlı'da "Müşavir Paşa" olarak bilinen Slade, görev yaptığı 1850-1866 yılları arasında personel yetiştirilmesi ile bahriye teşkilatı,

<sup>36</sup> Gencer, a.g.e., s. 160.

<sup>37</sup> Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 1994, s. 166.

<sup>38</sup> Uzunçarşılı, a.g.e., s. 510; Gencer, a.g.e., s. 263.

<sup>39</sup> Ergin, a.g.e., s. 269-270; Uluçay ve Kartekin, a.g.e., s. 28.

<sup>40</sup> Bahriye binbaşlarından Ömer Kaptan ile Mühendis Emin Efendi, Basra Körfezi'nin haritasını yapmışlardır. Gencer, a.g.e., s. 272.

<sup>41</sup> Ergin, a.g.e., s. 269; Gencer, a.g.e., s. 275.

<sup>42</sup> Gencer, a.g.e., s. 276, 282.

<sup>43</sup> *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2000, s. 40.

tersane ve Mekteb-i Bahriye'nin modernleştirilmesi faaliyetlerinde bulunmuştur.<sup>44</sup> Slade, geldiği esnada daimi olarak Heybeliada'ya taşınan Mekteb-i Bahriye'nin ıslahıyla ilgili bir rapor vermiştir. Bu raporda liyakatleri imtihanla tespit edileceklerin subay yapılmaları tavsiye edilmektedir.<sup>45</sup> Slade 1854'te Ferikliğe yükseltilmiş, özellikle Kırım Savaşı'nda Osmanlı donanması ile Müttefik donanması arasında irtibatı sağlamıştır. 1859'da Liman Meclisi başkanı olmuş ve İstanbul limanının araç-gereç ve mevzuat eksikliklerini gidermiştir.<sup>46</sup>

Yurtdışı eğitimde de İngiltere tercih ediliyor, birçok bahriyeli Londra'ya gönderiliyordu. Tespitlerimize göre II. Mahmud'dan sonra ilk kez 1847'de Londra'ya gelen bahriye talebeleri, burada yaklaşık iki yıl İngilizce ve alanlarıyla ilgili temel dersleri almışlardı. Bu hazırlık eğitiminden sonra subayların donanmada, mühendis ve mimarların tersanelerde ihtisas yaparak tahsillerini tamamlamaları öngörülmekteydi. Fakat bu aşamada İngiliz bahriyesi Osmanlı hükümetine öğrencilerden sadece bir veya ikisinin donanmaya alınabileceğini ve yabancıların İngiliz tersanelerine kabul edilmediğini bildirdi. Neyse ki Lord Palmerston'un aracılığıyla bütün Osmanlı subaylarının donanmaya alınması sağlandı. Tersanelere yabancıların kabul edilmemesi sorunu da ara bir formülle halledilmeye çalışıldı. Buna göre İngiliz bahriyesi, İngiliz subayların hocalık yapacak vakitlerinin olmadığı bahanesiyle Osmanlı öğrencilerine Thames Nehri'ndeki özel şirketlere ait gemi inşa fabrikalarını adres gösteriyor ve istedikleri vakit İngiliz Donanma Tersanesi'ne girebilme izni veriyordu.<sup>47</sup> Bu suretle 1851'de Londra'da 19 kişi bahriye tahsili görmekteydi. Aynı tarihte bunlardan 6'sı tahsillerini bitirip yurda dönmüş, 9'unun ise öğrenimlerini tamamladıkları için geri dönmelerine karar verilmiştir. Geriye kalan 4 kişinin ise eğitimleri bir veya iki sene daha devam etmiştir. Daha sonra bu öğrencilere *fenn-i mimari* alanında bir kişi daha eklenmiştir.<sup>48</sup> İhtisas alanlarına bakıldığında, İngiliz donanmasında 6, *fenn-i mimari-i bahriyede* 4, *topçuluk*, *makinecilik*, *köprü* ve *havuz inşasında* birer, *vapur aletleri*

<sup>44</sup> Daha önce de Türkiye'yi ziyaret etmiş olan Slade'in Osmanlı toplumu, bürokrasisi, donanması hakkında izlenimlerini de aktardığı dört kitabı vardır. Slade'in gözlemleri için bkz. Besim Özcan, "İngiliz Amiral Sir Adolphus Slade'in Türkiye İzlenimleri", *Karadeniz İncelemeleri*, Yıl 5, Sayı 10, 2011, s. 29-51; Badem, *a.g.m.*, s. 115-140.

<sup>45</sup> Badem, *a.g.m.*, s. 126, 133, 136.

<sup>46</sup> Çoker, *a.g.e.*, s. 167.

<sup>47</sup> BOA. İ.HR. 2449.

<sup>48</sup> 29 Recep 1278/30.01.1862 tarihli belgeden (BOA. İ. HR. 10653) mimari fenni öğrenimi için Mühendis Kolağası Mehmet Efendi'nin daha önce Londra'ya gönderilmiş olduğunu ve tahsilini tamamlamak için bir sene daha orada kalacağını öğreniyoruz.

*imalinde* 4 kişinin tahsil gördüğü anlaşılmaktadır.<sup>49</sup> 1856'da Bahriye Mektebi Nazırı olup özel memuriyetle Londra'ya gidecek olan Salih Paşa'nın refakatinde 17 öğrenci *bahriye fünunu ve sanayi* öğrenimi görecekları mektep ve fabrikalara gönderildi.<sup>50</sup> Bunlardan başka Gövsa'nın verdiği bilgiye göre ileride Osmanlı Devleti'nin son Kaptan-ı Deryası olacak Hacı Vesim Paşa da 1849'da İngiltere'ye gitmiş ve iki sene sonra İngiliz bahriyesinden diploma almıştır. Yurda döndüğünde donanma topçu muallimliğine tayin olmuştur.<sup>51</sup> Bahriye Meclisi'nde mütercimlik ve Bahriye Mektebi'nde hocalık yapmış olan Redhouse<sup>52</sup> 1853'te ülkesine döndükten sonra 1856'da Umûr-ı Ecnebiye Nezareti Mütercimliğindeyken 20 lira maaşla İngiltere'deki Osmanlı öğrencilerinin nezaretini üstlenmiştir.<sup>53</sup> Bu görevde ne kadar kaldığı tespit edilememekle birlikte en azından 1861'de halen öğrencilerin nezaret işini müdürlük sıfatıyla yürüttüğü görülmektedir.<sup>54</sup> Böylece Osmanlı Devleti, yurtdışı eğitimle gelişmeleri bizzat yerinde görüp öğrenmiş subaylar, mühendisler ve mimarlar vasıtasıyla çağdaş bilgi ve teknolojilerin ülkeye taşınmasını amaçlamıştır. Zira modernleşmede yabancı uzmanlara bağımlılığı önlemek, zamanla bunların yerini alması beklenen yerli uzmanlarla, yani mektepli ve yurtdışı eğitilmiş bahriyelilerle mümkündür.

Osmanlı bahriyesinin ıslahında Tanzimat'la başlayan İngiliz etkisi, aynı zamanda İngiliz gemi endüstrisine bağımlılığı getiren sürecin de başlangıcını teşkil etmiştir. Bu dönemde buharlı gemiler, tedrici olarak yelkenlilerin yerini alırken, Osmanlılar da tanıştıkları ilk günden itibaren bu teknolojiyi kullanmaya çalışmışlar, kısa bir sürede on sekiz vapura sahip olmuşlardır. Fakat bu vapurların hiç birisi gerçek manada savaş gemisi olmayıp, donanmada irtibat ve römorkör görevini ifa ediyorlardı. İlk zamanlarda vapurlar daha çok sivil amaçlı yolcu, yük ve posta taşımacılığında kullanılmıştır.<sup>55</sup> Henüz zırhlı buharlı gemilerin savaş sahnesine çıkmasına zaman vardı. Nitekim 1848'e gelindiğinde Osmanlı deniz gücü, vapurlar hariç yelken devrinin son örneklerini teşkil eden muhtelif cins ve ebatla 74 parçadan oluşmaktaydı.<sup>56</sup> Aslında dönemin

<sup>49</sup> 09 Muharrem 1268/20.11.1851 tarihli belgede (BOA. İ.HR. 3987) o sırada Londra'da tahsil gören Bahriyeli subay, mühendis ve mimar ve teknisyenlerden oluşan 19 kişinin listesi mevcuttur. Ancak bunlardan üç kişinin öğrenim alanları belirtilmemiştir.

<sup>50</sup> BOA. İ. HR. 6788.

<sup>51</sup> İbrahim Alaaddin (Gövsâ), *Türk Meşhurları Ansiklopedisi*, Yedigün Neşriyatı, s. 397.

<sup>52</sup> Gencer, *a.g.e.*, s. 140-141.

<sup>53</sup> BOA. A.AMD. 71-80.

<sup>54</sup> BOA. İ.HR. 10274.

<sup>55</sup> Arı, *a.g.m.*, s. 136, 137-139.

<sup>56</sup> Gencer, *a.g.e.*, s. 188.

başındaki durumu göz önüne alınırsa donanmanın yenilenmesinde alınan mesafe daha iyi anlaşılabilir. Keza Kaptan-ı Derya Firâri Ahmed Fevzi Paşa tarafından Mısır'a kaçırılan donanma adeta hurda halinde teslim alınmıştı. Dolayısıyla gemilerin tamiri için büyük masraflar yapıldığı gibi, bazılarında buharlı makineler takıldı. İnşa ve satın alma yoluyla donanmaya yeni gemiler de katılmıştı. Yelkenli gemi inşa teknolojisinde belli bir bilgi birikimine sahip olan Osmanlı bahriyesi, yabancı uzmanlar vasıtasıyla buharlı gemi yapabilme becerisini de kazanmıştı. Fakat bu gemilerin makineleri ve ilk zamanlar çarkçı ve makinistleri dışarıdan, bilhassa İngiltere'den getirilmekteydi.<sup>57</sup>Bu makinaların alımına aracılık eden Ermeni sarraflar, büyük komisyonlar alırlarken uygun makine tedarik etmedikleri için devleti zarara uğratiyorlardı.<sup>58</sup>Dolayısıyla gerek buharlı makine alımı gerekse bunları kullanacak personele ödenen yüksek maaşlar mali bir külfete yol açıyordu. Daha da önemlisi buharlı makine üretilmemesi, Osmanlı donanmasını bu konuda en önemli tedarikçi olan İngiltere gemi endüstrisine bağımlı kılmaya başlamıştı. Bu gelişme, Osmanlı bahriyesini gemi üretiminde ithalatçı ve montajcı bir niteliğe iterken, bu gemilerin kullanımında da teknik elemana sahip olmadığı için özellikle İngilizlere mahkûm ediyordu.

Abdülmeccid döneminde teknik eleman açığının kapatılması için Bahriye Mektebi'nin ıslahı ve yurtdışı eğitimin canlandırılmasına yönelik büyük bir gayret vardı. Ancak bu çabalar, tam manasıyla beklentileri karşılamakta yetersiz kaldığı gibi donanmanın kısmen de olsa Sinop Baskını'nda Ruslar tarafından yakılması (1853), Osmanlı deniz gücüne ciddi bir darbe indirmiş, yetişmiş personelin birçoğunun şehit düşmesiyle sonuçlanmıştı.<sup>59</sup> Sinop Baskını akabinde savaşa dâhil olan Avrupalı müttefiklerle Kırım Harbi (1853-1856) kazanılabilmişti. Fakat bu süreçte Osmanlı donanması büyük bir hasara uğramış, ciddi zayıflar vermişti. Abdülmeccid döneminin sonuna gelindiğinde donanmada 35'i buharlı olmak üzere toplam 89 gemi bulunuyordu.<sup>60</sup>

Abdülaziz tahta geçer geçmez(1861) donanmanın yenilenmesi için harekete geçti. Yeni padişahın hedefi büyüktü: Osmanlı donanmasını dünya çapında bir güce kavuşturmak. Bunun için sultan, tüm dikkatini deniz savaşı teknolojisinde hızla yükselmeye başlayan zırhlı ve yeni buharlı gemilere

<sup>57</sup> Gencer, *a.g.e.*, s. 168, 171, 174, 191.

<sup>58</sup> Charles Mac Farlane, *"Kismet" or the Doom of Turkey*, Thomas Bostworth, London 1855, s. 74.

<sup>59</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C. V, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2011, s. 235.

<sup>60</sup> Ali Fuat Öreñç, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Dünya Savaş Tarihi, Osmanlı Savaş Tarihi: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918)*, Ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 141.

yoğunlaştırdı. İlk defa Kırım Savaşı'nda İngiliz ve Fransız donanmalarında görülen zırhlı gemiler, harbin kazanılmasında etkin bir rol oynamışlardı. Buhar gücüyle hareket eden gemilerin zırhla takviyesi, yenilmesi zor donanmaları ortaya çıkarmıştı. Bu gelişmelerden oldukça etkilenen Abdülaziz, ilk olarak eldeki büyük gemileri modernize ettirdi. İngiltere'ye gönderdiği birkaç gemiye de makine taktırdı. Daha sonra tersanelerde zıhlı gemi inşasına hız verdi. Bu arada İstanbul Tersanesi'nde dünya ölçeğinde büyük kuru havuz yaptırdı. Başta İngiltere olmak üzere Avrupa'dan küçüklü büyüklü zırhlılar satın aldı. Saltanatının sonlarına doğru<sup>30</sup> u zırhlı olmak üzere 100'ü aşkın gemiyle Osmanlı donanmasını nicelik olarak da olsa dünyada üçüncülüğüne terfi ettirdi.<sup>61</sup>

Büyük çoğunluğu İngiliz yapımı olan bu gemilerde çalışan çarkçı sınıfı, teknik personel ile tersane ve tamir kısımlarında çalışan yabancı mühendis ve işçilerin çoğunu İngilizler oluşturuyordu.<sup>62</sup> 1865'ten beri Tersane'de görev yapan Mr. Sanks'ın Nisan 1873'te vazifesinden ayrılmasının ardından John Fenwick isimli bir başka İngiliz mühendis tersanenin teknik işlerini idare etmeye başladı. Ocak 1872'de Tersane'de çalışan İngiliz mühendis ve teknisyenler maaşlarının iki buçuk aydır ödenmediğini ileri sürerek işi bıraktılar. Öyle ki bir ara sayıları 200'e ulaşırsa da 1873 sonlarında İngilizlerin mevcudu 6-10 civarına kadar düşecekti. Ocak 1873'te sayıları 500'ü bulan tersane çalışanı on bir aydır maaşlarını alamadıkları için Sadarete yürüdüler ve gecikmiş maaşlarını alabildiler. Sonraki yıllarda da bu tür huzursuzluklara sık sık rastlandı.<sup>63</sup>

Bu dönemde Osmanlı bahriyesinin komuta kademesinde iki İngiliz subay Augustus Charles Hobart ve Sir Henry Felix Woods'tan faydalandığını görmekteyiz. Hobart diğer İngiliz subaylarından farklı olarak Osmanlı donanmasına İngiliz Hükümeti'nden onay almaksızın girmişti (1867). Bu yüzden İngiliz askeri silkinden çıkarılmış, daha sonra tekrar görevine davet edildiği halde ülkesine dönmeyerek ölüm tarihi olan 1886'ya kadar Osmanlı bahriyesine hizmet etmiştir. Osmanlı bahriyesinin üst düzey yönetim kademelerinde görevler alarak danışmanlık hizmetini de ifa eden Hobart Paşa, müşirlik rütbesiyle donanma komutanlığına kadar yükselmiştir.<sup>64</sup>

<sup>61</sup> Tuncay Zorlu, "Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Dönemi'nde Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik Tarihi*, C. II, Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 152, 154, 156; Arı, a.g.m., s. 140-142.

<sup>62</sup> Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyönlör*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul, s. 135.

<sup>63</sup> Zorlu, a.g.m., s. 154.

<sup>64</sup> Henry Felix Woods, *Türkiye Anıları -Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl (1869-1909)*, Çev. Fahri Çoker, Milliyet Yayınları, İstanbul 1976, s. 199-211; Çoker, a.g.e., s. 168, 169.

Uzun yıllar Osmanlı bahriyesinde görev yapan diğer İngiliz subayı Sir Henry Felix Woods'dur. Abdülaziz döneminde İngiliz Hükümeti'nin onayıyla Osmanlı bahriyesine alınmış olan Woods, Ferik rütbesiyle Fahri yaveri olduğu II. Abdülhamid'in tahtan indirilmesine kadar (1909) çeşitli mevkilerde görevini sürdürmüştür. Woods ilk olarak Abdülaziz'in gelişmesi için özel önem atfettiği Bahriye Mektebi'nde seyir hocalığına tayin edildi (1869). Dört yıl sonra kaymakam (yarbay) rütbesiyle bahriyelilerin eğitime tahsis edilen Hüdâvendigâr okul gemisine atandı.<sup>65</sup> Bu esnada Bahriye Mektebi'nde dört İngiliz hoca da ders vermeye başlamıştı. Bunlardan Morris Bahriye Heyeti ve Seyir; Wells İngilizce; Conolly Top, Kılıç Talimleri ve Ordonat'a; Warren Makine Tekniği ve İngilizce derslerine giriyordu.<sup>66</sup>

Abdülaziz, Osmanlı bahriyesinin modernleştirilmesinde denizcilik eğitiminin önemini kavramıştı. Abdülaziz devrinin henüz başında Bahriye Mektebi'nde harp sınıfı denilen *güverte ve inşaiyye* sınıfları yanında gemi makineleri işletme mühendisi yetiştirmek için buhar sınıfı kurulmuştu. Bu sayede özellikle vapurların İngiliz olan teknik personelinin yerlerini bu sınıftan yetişen Türk subaylarının alması öngörülüyordu.<sup>67</sup> Özellikle Eğinli Mehmed Said Paşa'nın<sup>68</sup> nazırlığı esnasında (1869-1875) Bahriye Mektebi'nde önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Mühendishane-i Berri mezunu olup Edinburg'da tahsil görmüş olan paşa, okulun eğitim-öğretimine oldukça özen göstermiştir. Nitekim İngiltere'den Mekteb-i Bahriye'de ihtiyaç duyulan küre, kitap ve çeşitli eğitim araç-gereçleri getirilmiş, öğrenci sayısı artırılmış, müfredatta yeni dersler ihdas edilerek önemli değişiklikler yapılmıştır.<sup>69</sup>

Yurtdışı eğitimde bahriyelilerin eğitim göreceği adres değişmemişti. Bahriye öğrencileri “Tersane-i Âmire nizam ve mühimmâtı İngiltere usulünde olduğu için” İngiltere'ye gönderilmeye devam ediliyordu.<sup>70</sup> Bu dönemin başlarında inşaat ve denizcilik bilgilerini artırmak gayesiyle Londra'ya gönderilen 25 kişiden beşi mülazım rütbesinde subay, diğerleri ise neferdi.<sup>71</sup> 1864'te bu sefer 17 Bahriye Mektebi öğrencisi gemi inşa

<sup>65</sup> Çoker, *a.g.e.*, s. 169.

<sup>66</sup> Yavuz, *a.g.e.*, s. 98.

<sup>67</sup> Gencer, *a.g.e.*, s. 286.

<sup>68</sup> Eğinli Said Paşa için bkz. Mehmed Esad, *Mirat-ı Mühendishane-i Berri-i Hümayun*, Karabet Matbaası, İstanbul 1312, s. 168, 170, 373; Mehmed Süreyyâ, *Sicill-i Osmanî*, C. V, Haz. Nuri Akbayar, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1996, s. 1458; Abdullah Kılıç, “Said Paşa”, *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C. II, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008, s. 490.

<sup>69</sup> *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, s. 45; Zorlu, *a.g.m.*, s. 149-151.

<sup>70</sup> Mekteb-i Osmanî'nin lağvedilmesine dair mazbatada ifade edilen ibare için bkz. BOA. İ. HR. 12192, ek 6.

<sup>71</sup> Arı, *a.g.m.*, s. 142.

eğitimi için İngiltere'ye yollanmıştı.<sup>72</sup> Bundan dört yıl sonra Londra'ya gönderilen altı subay, İngiliz zırhlı donanmasına ait gemilerle iki buçuk yıl gezmiş, eğitimlerini tamamlayıp 1871'de yurda dönmüşlerdir. Bunlar, dışarıya bildirilmesi yasak olup sadece gemi içerisinde görüşülmesine izin verilendeniz harp usulüyle ilgili gizli işlem ve bilgileri derlemek suretiyle hazırladıkları üç adet bahriye kitabını Bahriye Meclisi'ne sunmuşlardır.<sup>73</sup>

Bu dönemin bahriye teşkilatı açısından kuşkusuz en önemli gelişmesi 1867'de Bahriye Nezareti'nin kurulmasıydı. Böylece yaklaşık beş yüz yıllık Kaptan Paşalık kurumunun yerine nezaretin ihdasıyla Komuta Heyeti teşkil ediliyordu.<sup>74</sup>

#### 4. II. Abdülhamid Dönemi

Ülkeyi mali iflasa sürüklemek pahasına yapılan büyük yatırımlara karşın Osmanlı donanması, yeni hükümdarın tahta geçmesini müteakip patlak veren 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'nda bir varlık gösterememişti. Donanmanın ciddi bir program dâhilinde yeniden ele alınarak ciddi bir bakım ve onarımdan geçmesi gerekiyordu. Ancak 1890 yılına kadar bu yönde ciddi bir adım atılmamıştır. Bu tarihten itibaren bütçe imkânları zorlanarak, İstanbul Tersanesi ve İtalyan Ansaldo şirketi marifetiyle donanmada kısmi bir modernizasyona gidilmiştir. Bu tedbirlerin yeterli olmadığı, 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nde açıkça ortaya çıkmıştır. Bu savaşla donanmanın, Yunan donanmasından bile geride olduğu görülmüştür.<sup>75</sup> Donanmanın bu derekeye düşmesindeki en önemli faktör, mali sıkıntı idi. Güçlü bir donanmanın ihyası için büyük bir meblağa ihtiyaç vardı. Düyun-u Umumiye'den kalan meblağdan sadece donanmaya değil aynı zamanda kara ordusunun modernizasyonuna, eğitim, ulaşım, iletişim gibi birçok alanda girişilen reformlara da para ayrılması gerekiyordu. Bu koşullar altında, savunmaya dayalı Fransız yeni ekolüne dayalı deniz politikası izlenerek, büyük gemiler yerine seri ve ucuz olan torpidobot türü gemilerden kurulu iddiasız bir donanma teşkil edilmeye çalışılmıştır.<sup>76</sup> Osmanlı deniz gücünün epey zayıflamasına sebep olan bu değişimin İngiliz Woods Paşa tarafından

<sup>72</sup> Zorlu, *a.g.m.*, s. 149.

<sup>73</sup> BOA. İ.DH. 44157.

<sup>74</sup> Gencer, *a.g.e.*, s. 308.

<sup>75</sup> Metin Hülagü, "1897 Osmanlı-Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme", *Türkler*, Cilt 13, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2014, s. 830-844.

<sup>76</sup> Şakir Batmaz, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri 2002, s. 290; Şakir Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi", *Türk Denizcilik Tarihi*, C. II, Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 166.



önerilmesi ilginçtir.<sup>77</sup> Neticede II. Abdülhamid döneminde donanmadaki düşüş, temel olarak bütçe sorunlarından ve stratejik tercihlerden kaynaklanmıştır.<sup>78</sup> 1899 yılına gelindiğinde, istatistiklere göre Osmanlı donanması 131 gemi ile 9. sırada yer alıyordu. Listede İngiltere ve Fransa'nın ardından Rusya 368 gemi ile üçüncü iken Yunanistan 76 gemiye sahipti.<sup>79</sup>

1878 Berlin Kongresi'ndeki tutumlarıyla başta İngiltere olmak üzere Almanya dışındaki tüm Avrupa güçleri Osmanlı topraklarını paylaşmaya yönelik bir politikayı takip edeceklerinin sinyalini veriyordu. Bu durum II. Abdülhamid'in Almanya'ya yakınlaşmasına vesile olmuştur.<sup>80</sup> Bu bağlamda kara ordusundaki reformlarda Alman subaylara müracaat edilmeye başlandığı gibi Osmanlı bahriyesinde de Almanlara doğru bir adım atıldığı görülmektedir. Yukarıda bahsi geçen iki İngiliz danışmanı görevli olduğu halde Almanya'dan da yüksek rütbeli bahriye subayı talebinde bulunulmuştur. Bunun üzerine 1884'te Alman Deniz Kuvvetleri'nden Binbaşı Starke İstanbul'a gönderilmiştir.<sup>81</sup> Bu dönemde Osmanlı bahriyesinde görev yapan ikinci Alman danışman Klau von Hofe'dir. Bazı komisyonlarda görev yapmış olan Hofe Paşa, donanmanın krupp toplarıyla donanımı, Almanya'dan yeni ustalar getirilmesi ve Osmanlı gemilerinin Almanya'da tamiri ve teçhizi konularında çalışmıştır.<sup>82</sup> Denizci bir devlet olmayan Almanya'dan subay getirilmesi, bahriyenin modernleştirilmesinde, bir zafiyet olarak algılanabilirse de<sup>83</sup> İngiltere ile olan ilişkilerin bozulması ve tek bir devlete bağımlılığın azaltılmasına yönelik bir tedbir olarak da değerlendirilebilir.

Osmanlı bahriyesinde Almanların dışında Amerikalı bir danışman da görev almıştır. Çalıştığı şirkete sipariş edilen Mecidiye kruvazörünü, 1904'te İstanbul'a getiren Ransford D. Bucknam Kaymakam (Yarbay) rütbesiyle donanmaya alınmıştır. Bucknam, II. Abdülhamid'in yaveri olduğu gibi donanma müfettişliği görevini de üstlenmiştir. 1904'te Amerika ve Avrupa gemi teknolojisinin gelişmelerini yerinde görmek ve bu hususta bir rapor düzenlemek için görevlendirilmiştir. Dönüşünde dünya bahriyesinde yeni gelişmeleri içeren raporunu takdim ettiği halde II. Abdülhamid'in bahriye

<sup>77</sup> Batmaz, *a.g.t.*, s. 51; Batmaz, *a.g.m.*, s. 171.

<sup>78</sup> François Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, Çev. Ali Berktaş, İletişim Yayınları, İstanbul 2012, s. 342.

<sup>79</sup> Örenç, *a.g.m.*, s. 151-152.

<sup>80</sup> İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Niifuzu*, Kaynak Yayınları, İstanbul 1983, s. 33.

<sup>81</sup> Yavuz, *a.g.e.*, s. 118.

<sup>82</sup> Batmaz, *a.g.t.*, s. 49.

<sup>83</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 84.

siyasetinde belirgin bir değişme olmamıştır. Sultanın tahtan indirilmesiyle mirivalık rütbesine kadar yükselen Bucknam'ın da görevine son verilmiştir.<sup>84</sup>

Osmanlı tersanelerinde birçok yabancı usta ve teknik personel vardı. Bunların bir görevi de çalıştıkları yerdeki personeli eğitmektir. Yabancı ustaların sık sık değişmeleri, sayılarının azlığı ve tatminkâr ücret almamaları gibi nedenler bu vazifenin tam anlamıyla gerçekleşmesini engellemiştir. Nitekim düşük maaşlarla istihdam edilen yabancı uzmanlar, işi bırakıp gittikleri gibi bütçe darlığından ülkesine geri gönderilenler de mevcuttu.<sup>85</sup>

Mali güçlülere rağmen bu dönemde de bahriyelilerin yurtdışı eğitime gönderilmelerine devam edilmiştir. Ancak bu konuda İngiltere'nin tek seçenek olmaktan çıktığı görülür. Fransa'ya 1886'da üç subay elektrik mühendisliği tahsiline yollanırken, 1896'da aynı ülkenin Akdeniz filosunda iki, top talim gemisinde bir bahriye subayı görevlendirilmiştir. Böylece bahriye tahsili için ilk öğrencinin gönderildiği ülke olan Fransa, uzun bir aradan sonra tekrar akla gelmişti. Bu arada Belçika'nın Brüksel şehrindeki Lij Üniversitesi'nde de bir çarkçı mülazımı kömürcülük tahsili görmekteydi. Öte yandan Osmanlı bahriyesine ilk kez Alman danışmanlar hizmete alınırken dört bahriye subayı da torpido eğitimi görmek üzere Almanya'ya gönderiliyordu.<sup>86</sup>Oysa Bahriye Mektebi'nde *torpido* sınıfını kurarak Osmanlı bahriyesinin ilk torpidocularını yetiştiren kişi İngiliz danışman Woods Paşa idi.<sup>87</sup>Bu konuda Alman danışmanların etkisi daha ağır basmış olmalıdır. Nitekim 1893'te Von Hofe Paşa'nın gayretleriyle topçu gemisinde talim görmek üzere Yüzbaşı Muslihiddin ve Mülazım Enver efendilerin Almanya'ya gönderilmesine karar verilmişti.<sup>88</sup>Son olarak 1907'de Bahriye Nezareti tarafından Alman donanmasında tecrübe kazanmak üzere altı subayın görevlendirilmesi talep edilmiştir.<sup>89</sup>İngiltere'ye ise 1893'te topçuluk

<sup>84</sup> Yaşar Bedirhan ve Figen Atabay, "Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)", *Turkish Studies*, Cilt 8, Sayı 5, 2013, s. 133.

<sup>85</sup> Batmaz, *a.g.t.*, s. 291.

<sup>86</sup> Batmaz, *a.g.t.*, s. 95, 96, 98.

<sup>87</sup> Woods Paşa 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'na katılmış ve rütbesi miralaylığa yükseltmiştir. Savaşın sonunda Avrupa'daki bahriye okullarında okutulmakta olan ders kitaplarının Türkçeye çevrilmesi için kurulan komisyona ve Bahriye Nezareti'nde yeni teşkil edilen Torpido Komisyonu'na üye olarak atanmıştır. 1886'da Ferik (koramiral) rütbesiyle, padişahın fahri yaverliğine getirilmiş, ek olarak 1896'da Teftiş-i Askeri Komisyon-ı Âlisi (Askeri Yüksek Teftiş Kurulu) üyeliğine atanmıştır. Woods, 1909'da II. Abdülhamid'in tahtan indirilmesiyle emekliye ayrılmıştır. Çoker, *a.g.e.*, s. 170.

<sup>88</sup> Batmaz, *a.g.t.*, s. 97.

<sup>89</sup> BOA. Y. MTV. 298-111. İradesi bulunmadığından bu isteğin kabul edilip edilmediği tespit edilememiştir.

tahsili için gönderilen dört bahriye subayına bir yıl sonra iki kişi daha eklenmiş, aynı tarihlerde grave usulü haritacılık öğrenmeye giden subaylar ise yurda dönmüşlerdir.<sup>90</sup>

## 5. II.Meşrutiyet Dönemi

II. Meşrutiyet’le birlikte bahriye teşkilatı ile donanmanın yeniden ele alınması gündeme gelmiş, kara ordularının modernleştirilmesinde Alman askeri heyetlerinden yararlanılırken denizcilikle ilgili reformlarda, eskiden olduğu gibi İngilizlerden faydalanılmaya devam edilmiştir. Osmanlı Devleti’nin İngiltere’ye müracaatıyla bahriyede I. Dünya Savaşı’na kadar üst düzey üç danışma heyeti görev almıştır.

Amiral Douglas Gamble başkanlığında beş uzmandan oluşan ilk heyet, 1909 Şubatı’nda bahriyedeki görevlerine başlamışlardır. Amiral Gamble, yeni bir donanma programı hazırlamak, Tersaneyi yeniden düzenlemek, kurslar vasıtasıyla personel yetiştirmek, talimatnameler yayınlamak gibi kapsamlı bir modernleşme faaliyetinden sorumlu olup bu konuda kendisine tam yetki verilmişti. İlk olarak donanmada işe koyulan Gamble ve heyeti yaklaşık altmış adet kullanılamayacak durumdaki gemiyi hurdaya çıkartmıştır. Ayrıca Gamble’ın verdiği rapora göre savaş gemileri alınmaya başlanmıştır.<sup>91</sup>Bu hususta 19 Temmuz 1909’da kurulmuş olan Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti’nin donanmaya önemli katkıları olmuştur.<sup>92</sup>Amiral Gamble, er eğitimiyle ilgili Efrâd-ı Cedide Mektebi’ni açtırmış ve personel eğitimine yönelik çalışmalarda bulunmuştur. Bu esnada Avrupa’ya silah ve ihtisas kursları için bazı subaylar yollanmıştır.<sup>93</sup>Asıl önemlisi Gamble’ın üzerinde durduğu yeni bahriye teşkilatı sisteminde nezaret, İngiliz *admiralty* kuruluşuna benzer bir şekilde ele alınıyordu. Bu sistem II. Abdülhamid döneminin kurulu bahriye sistemini yerinden oynattığından uygulanamamıştır.<sup>94</sup>Bu hususta anlaşmazlığa düşen Gamble sözleşme süresinin dolmasına on bir ay kala görevinden istifa etmiştir.

<sup>90</sup> Batmaz, *a.g.t.*, s. 96, 97.

<sup>91</sup> Eda Gülşen Gömleksiz, “II. Meşrutiyet’ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği”, *Türk Denizcilik Tarihi*, II, Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 178.

<sup>92</sup> Cemiyet, Almanya’dan 4 torpido, 2 zıhlı İngiltere’den 5 nakliye gemisi satın alarak Osmanlı Donanmasına kazandırmıştır. Ancak İngiliz şirketi Armstrong’a sipariş edilen iki zıhlı geminin parası ödendiği halde İngiliz hükümetinin müdahalesiyle Osmanlı Devleti’ne teslim edilmemiştir. Selahittin Özçelik, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2000, s. 140, 152-172.

<sup>93</sup> Gömleksiz, *a.g.m.*, s. 177.

<sup>94</sup> Levent Düzcü, “Osmanlı Bahriye Teşkilâtında Reform Çabaları (1876-1922)”, *Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 3, Sayı 5, 2009, s. 5.

İkinci heyet, Bahriye Nezareti'nin girişimiyle Amiral Sir Hugh Pigot Williams başkanlığında 3 Mayıs 1910'da göreve başlamıştır. Amiral Williams gemi personelinin kurslar vasıtasıyla eğitimine hız verdiği gibi Bahriye Nezareti'nde plan ve proje geliştirmekle uğraşmıştır. Özellikle Gamble'ın önerdiği yeni bahriye teşkilatında bazı tadilatlar yapılmıştır. Williams da görev süresi dolmadan 3 Şubat 1911'de istifa etmiştir.<sup>95</sup> Bu arada İngiltere Deniz Harp Okulu öğretmenlerinden Hors Herbert Holand, Tedrisât-ı Bahriye Müdürlüğü müşaviri ve Mekteb-i Bahriye ders müdürü olarak atanmıştır (14 Ağustos 1911). Kaymakamlık rütbesi verilen Holand, Tedrisat-ı Bahriye Müdürlüğü'nce hazırlanan ders programlarını, kendi tecrübeleriyle geliştirmek için çaba sarf etmiştir.<sup>96</sup>

Son İngiliz danışma heyeti, Arthur H. Limpus başkanlığında 3 Mayıs 1912'de göreve başlamıştır. Amiral Limpus'a kendisinin seçtiği altı uzman da eşlik ediyordu. Bu esnada Gamble'ın hazırlamış olduğu yeni bahriye teşkilatı kısmen de olsa yürürlüğe girmişti. Ancak bu konudaki çalışmalar Limpus'la devam etmiş ve kesin olarak 1916'da yürürlüğe sokulabilecek olan yeni bahriye teşkilatının yapısı ortaya koyulabilmiştir.<sup>97</sup> Bu yararlı çalışmalarından ötürü Limpus'un rütbesi ferikliğe yükseltilecek sözleşme süresi uzatılmıştır. Limpus, kendi komutasında açık deniz eğitimine başlamıştır. Bu heyete almış civarında İngiliz er, erbaş ve sivil personel yardımcı olmuştur. Ancak Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na Almanya'nın yanında katılması arifesinde, donanma komutanlığına Alman Amiral Souchon'un atanması (9 Eylül 1914) ile Limpus'un görevi de sona ermiştir.<sup>98</sup> Bundan sonra Osmanlı donanmasının tüm emir komutası Alman subayların eline geçmiştir.

Birinci Dünya Savaşı esnasında (1914-1918) askeri heyetlerin dışında, aralarında 23 general ve 10 amiralin de bulunduğu kara ordusunda 130, donanmada da 60 olmak üzere toplam 190 Alman subayı Osmanlı ordusunda görevli bulunuyordu.<sup>99</sup> Alman Amirali Souchon'un donanma komutanlığına getirilmesini müteakip, Mekteb-i Bahriye ders nazırlığına Alman Hetick atanmıştır. Kısa bir süre sonra mektebin başına Şevket Bey getirilmiştir.<sup>100</sup>

Bu dönemde eğitim amacıyla yurtdışına gönderilen bahriye subaylarının sayıları, gittikleri ülkeler ve tahsil alanlarına dair detaylı bir malumata sahip

<sup>95</sup> Gömleksiz, *a.g.m.*, s. 179-181)

<sup>96</sup> *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, s. 77.

<sup>97</sup> Düzcü, *a.g.m.*, s. 11.

<sup>98</sup> Çoker, *a.g.e.*, s. 176-177.

<sup>99</sup> Kemal Turan, *Türk-Alman Eğitim İlişkilerinin Tarihi Gelişimi*, Ayışığı Kitapları, İstanbul 2000, s. 170.

<sup>100</sup> *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, s. 83.

değiliz. En azından I. Dünya Savaşı'na kadarki süreçte devletin tahsil için bahriye subaylarını genellikle İngiltere'ye gönderdiği bilinmektedir.<sup>101</sup> Ayrıca bahriye subaylarının yurtdışı tahsiline dair çıkarılan iki yönetmelik ile bir geçici kanun, devletin bu konudaki hassasiyetini göstermekte ve dolayısıyla diğer alanlarda olduğu gibi birçok bahriyelinin de çeşitli ülkelerde öğrenim gördükleri izlenimini kuvvetlendirmektedir. İlk olarak 5 Haziran 1910'da yabancı ülkelerde kendi tahsisatıyla öğrenim görmek isteyen bahriye subayları hakkında on maddelik bir nizamname çıkarılmıştır.<sup>102</sup> Ardından 11 Mayıs 1913'te bu sefer devlet bütçesinden gönderilecekler için yirmi dört maddelik kapsamlı bir nizamname yayınlanmıştır.<sup>103</sup> Bu yönetmeliğin 19. maddesine göre tahsilini tamamlayıp dönen subaylar, özel bir komisyon karşısında imtihana tabi tutulacaklar, başarılı olanlar donanmada ve mensup oldukları bölümlerde istihdam edilip müteahhas namını alacaklardı. Ayrıca gerekirse Mekteb-i Bahriye'de ve eğitim gemilerinde muallimlik görevini yürüteceklerdi. Son olarak 18 Aralık 1913'te yine yurtdışı öğrenim masrafları devlet tarafından karşılanacak olan bahriye subaylarının tahsisat ve harcırahları dokuz maddeden mürekkep bir geçici kanunla düzenleniyordu.<sup>104</sup> Kanunun ilk maddesinde Amerika'ya gideceklerin tahsisatı belirlendiğine göre devletin tahsil için bu ülkeye de subay göndermeyi planlandığı anlaşılmaktadır. Ancak Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'yla birlikte diğer ülkelerdeki tüm öğrencileri geri çağırış<sup>105</sup> ve savaş esnasında yurtdışı tahsilin adresi müttefik Almanya olmuştur.

### Sonuç

Osmanlı bahriyesinin modernleştirilmesinde yabancı uzmanlardan ve yurtdışı eğitimden istifade edilmek suretiyle gemi imalatı, teşkilatlanma ve eğitim-öğretim alanlarında batı bilgi ve teknolojisinin ülkeye girmesi sağlanmıştır. Başlarda gemi yapımında ve Bahriye Okulu'nda özellikle

<sup>101</sup> Mustafa Ergün, *II. Meşrutiyet Devrinde Eğitim Hareketleri (1908-1914)*, Ocak Yayınları, Ankara 1996, s. 403.

<sup>102</sup> "Memâlik-i Ecnebiyede Muhasasât-ı Zâtiyesi İle Tahsil İstidâsında Bulunan Zâbitân-ı Bahriye Hakkında Nizamnâme" başlığını taşıyan bu yönetmeliğin tam metni için bkz. *Düstur*, II. Tertib, C. II, Matbaa-i Âmire (Osmanî), İstanbul 1330, s. 298-299. Bu konudaki layiha için ayrıca bkz. BOA, İ. BH 1310, 2, (26 C evvel 1328 / 5 Haziran 1910).

<sup>103</sup> "Memâlik-i Ecnebiyede Tahsil İçin Muhasasât-ı Fevkalade İle İzâm Olunacak Bahriye Zâbitânı Hakkında Nizamnâme" başlıklı nizamnamenin tam metni için bkz. *Düstur*, II. Tertib, C. V, Matbaa-i Âmire (Osmanî), İstanbul 1332, s.371-375).

<sup>104</sup> "Tahsisât-ı Fevkalade İle Memâlik-i Ecnebiyeye Tahsil için Gönderilecek Zâbitân-ı Bahriyenin Tahsisât Ve Harcırah-ı Vesairesi Hakkında Kânûn-ı Muvakkat" olarak yayınlanan bu geçici kanun için bkz. *Düstur*, II. Tertib, C. VI, Matbaa-i Âmire (Osmanî), İstanbul 1334, s.127-129.

<sup>105</sup> Ergün, *a.g.e.*, s. 403.

Fransızlar, kuru havuz yapımında ise İsveçli uzmanlar istihdam edilmiştir. II. Mahmud'un son zamanlarında bir ara Amerikalılardan da yararlanılmışsa da İngiliz gemi endüstrisiyle ilk bağlar kurulmuş, devreye sokulan yurtdışı eğitimle de biri hariç tüm bahriyeliler İngiltere'ye gönderilmiştir. Tanzimat dönemi boyunca gerçekleştirilen bahriye reformlarında İngilizler temel referans olmuşlardır. Bu süreçte Fransızca olan Bahriye Mektebi'nin öğrenim dili İngilizceye çevrilmiş, eğitim-öğretimde büyük ölçüde İngiliz hocalardan yararlanılmıştır. Osmanlı bahriyesinde İngiliz uzmanların sayıları ve ağırlıkları artmış, komuta seviyesinde İngiliz subayları da görevlendirilmeye başlanmıştır. II. Abdülhamid'le donanmanın modernleştirilmesinde İngiliz ve Amerikalı müşavirlerin yanında ilk defa Alman danışma ve uzman heyetleri de istihdam edilmişlerdir. Bunun tesiriyle bahriye subayları tahsil görmek üzere Almanya'ya da gönderilmiştir. Ancak II. Meşrutiyet'in ilanı akabinde yeni yönetim, tekrar İngilizlere yönelmiş, üst düzey danışma ve uzman heyetleri vasıtasıyla atıl kalmış donanmanın tensikatında ve bilhassa bahriyenin teşkilat yapısında önemli düzenlemeler yapmıştır. Yurtdışı eğitimde de öğrenci gönderme usulü ve tahsisatlar ciddi olarak ele alınmış, bahriye subayları tekrar İngiltere'ye gönderilmiştir. Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girmesiyle donanma tamamen müttefik Alman subayların denetimine geçmiş, bu sefer de birçok Osmanlı bahriye subayı Almanya'da öğrenim ve talim görmüştür. Bununla birlikte komuta dışında donanmada Almanların bir tesiri olmamıştır. Nitekim Osmanlı bahriyesinin İngiliz modelinde geliştiğini ve bu vasfıyla da Cumhuriyet'e devrolunduğunu vurgulamalıyız.

Yabancı subayların ve uzmanların donanmada ve tersanede görevlendirilmeleri bazı sorunlara sebep olmuştur. Bilhassa uzman subayların donanma içerisindeki imtiyazlı durumları ve yüksek maaşları, yerli unsurlarla aralarında bazı anlaşmazlıkların doğmasına ve bazı uzmanların geri dönmelerine sebep olmuş veya performanslarını olumsuz yönde etkilemiştir. Aynı sorun, mali güçlük çeken devletin, uzmanların maaşlarını zamanında ödeyememesi yüzünden de bilhassa XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren baş göstermiştir. Bu sebepten mustarip olan birçok tersane çalışanı yabancı uzman, ya işi bırakarak memleketine dönmüş, ya da asli vazifelerini ihmal etmiştir. Reforma kararlı olan Osmanlı devlet adamları tüm güçlüklerle rağmen ücretleri ve maaşları ödemeye çalışmış, giden personelin yerine yenilerini işe almaya gayret göstermiştir.

Osmanlı bahriyesinin modernleşmesinde yabancı uzmanların rolü süreç içerisinde bazı olumsuz değişikliklere de uğramıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gemi teknolojilerindeki hızlı gelişmenin anafora kapılan Osmanlı bahriyesi, yabancı uzmanlar sayesinde gemi inşasında bazı

becerilere sahip olsa da makine ve ileri teknoloji bilgisi isteyen teçhizatı üretilmediğinden ithalci ve montajcı bir niteliğe sürüklenmiştir. Başlarda yabancı uzmanların da yardımıyla kendi gemilerini üretebilen Osmanlı bahriyesi, yelkenliden buhar ve zırhlı teknolojisine geçiş sürecinde bu vasfını kaybetmiştir. Dolayısıyla Osmanlı bahriyesinin başta İngilizlerin olmak üzere yabancıların gemi endüstrisine ve teknik personeline bağımlılığı gittikçe artmıştır. Buna planlama hataları da eklenince, büyük borçlanmalarla kurulan görünüşte dünyanın üçüncü büyük donanması, devleti mali bunalıma götürmekten öte bir işe yaramamıştır. Maalesef tamiri bile yaptırılmayarak çürümeye terk edilmiş, muhtemelen Osmanlı tarihinin en büyük israf kalemini teşkil etmiştir. Bu devasa donanma için gerekli olan mühendis, teknik personel ve kaptan sayısı da yeterli değildi. Böylesi büyük bir projeye uygun bir personel planlaması öngörülmemiştir. Bu açığı kapatmaya yönelik adımların menzile ulaşması için zamana ihtiyaç vardı. Nitekim Bahriye Mektebi'ni daha işlevsel bir yapıya kavuşturmaya yönelik çalışmalar semeresini daha sonraki dönemlerde vermiştir. Aynı şekilde yurtdışına gönderilenlerin tahsil müddetlerinin oldukça uzun sürmesi ve sayılarının az olması, onlardan beklenen faydanın gecikmesine ve istenen seviyede gerçekleşmemesine sebep olmuştur. Zamanla yabancı hocalar yanında yurtdışı tahsillilerle sayıları artan Türk hocalar vasıtasıyla batı bilgisiyle tanışan birçok genç bahriyeli yetişmiştir. Kısacası zaman, para ve planlamadaki sıkıntılar, bu hususta yaşanan sorunların başlıca müsebbipleridir.

Başlangıçtan itibaren batı bilgi ve teknolojinin kazanımı sürecinde pek çok zorlukla karşılaşmıştır. İç ve dış sorunlar, reformlara karşı direniş, savaşlar, donanmanın peş peşe yakılması ve bunların da bir sonucu olarak mali sorunlar, modernleşme hususunda istikrarlı bir programın kesintisiz bir şekilde uygulanmasını engellemiştir. Ancak başlarda çekilen sıkıntılara rağmen zamanla Batı bilgi ve teknolojisinin bahriyeye transferi yabancı uzmanlar ve yurtdışı eğitim vasıtasıyla ülkeye girişi ve kurumsal olarak Bahriye Mektebi'yle yerleşmesi sağlanmıştır.

**KAYNAKÇA****Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Kaynakları**

Hattı Hümayun Kataloğu (HAT):37507-B;46397; 59164.

İradeler 1255-1310 Hariciye Kataloğu (İ.HR.): 2449; 3987; 6788; 10274; 10653; 12192.

İradeler 1255-1310 Dâhiliye Kataloğu (İ.DH.):44157.

İradeler 1310-1334 Bahriye Kataloğu (İ.BH):İ. BH 1310, 2, (26 C evvel 1328)

Cevdet Tasnifi Bahriye Kataloğu (C.BH.):3052

Cevdet Tasnifi Maarif Kataloğu (C.MF.):3830

Babîâli Evrak Odası Sadaret Tasnifi Amedi Kalemî Evrakı (A.AMD):71-80

Yıldız Tasnifi Mütenevvi Maruzât Evrakı (Y.MTV):298-111

**Kaynaklar, Araştırmalar ve Başvuru Eserleri**

Arı, Kemal, “Yelkenliden Buharlıya Geçiş”, *Türk Denizcilik Tarihi*, II, Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 125-147.

Armaoğlu, Fahir, *Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1991

Badem, Candan, “Amiral Adolphus Slade’in Osmanlı Donanmasındaki Hizmetleri ve Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Gözlemleri”, *Türkiyat Mecmuası*, Sayı 21, 2011, s. 115-140.

Batmaz, Şakir, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri 2002.

Batmaz, Şakir, “II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi”, *Türk Denizcilik Tarihi*, II, Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 159-173.

Bedirhan, Yaşar ve Figen Atabey, “Osmanlı Bahriyesi’nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)”, *Turkish Studies*, Cilt 8, Sayı 5, 2013, s. 127-139.

Bostan, İdris, “Osmanlı Bahriyesi’nde Modernleşme Hareketleri, Tersâne’de Büyük Havuz İnşası (1794-1800)”, *150. Yılında Tanzimat*, (Ed.) Hakkı Dursun Yıldız, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992, s. 69-90.

Bostan, İdris, “Osmanlı Bahriyesi’nin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)”, *Tarih Dergisi*, Sayı 35, 1994, s. 177-192.

Colton, Walter, *Visitto Constantinople and Athens*, Leawitt, Lord&Co., New York 1836.

Çoker, Fahri, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 1994.



- Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2000.
- Düstur*, II. Tertib, C.I-VI, Matbaa-i Âmire (Osmanî), İstanbul 1329-1334.
- Düzcü, Levent, “Osmanlı Bahriye Teşkilâtında Reform Çabaları (1876-1922)”, *Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 3, Sayı 5, 2009, s. 1-20.
- Ergin, Osman Nuri, *Türkiye Maarif Tarihi*, C. II., Osmanbey Matbaası, İstanbul 1939.
- Ergün, Mustafa, *II. Meşrutiyet Devrinde Eğitim Hareketleri (1908-1914)*, Ocak Yayınları, Ankara 1996.
- Gencer, Ali İhsan, *Bahriye’de Yapılan Islahât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2001.
- Gençoğlu, Mustafa, *Osmanlı Devleti’nce Batıya Eğitim Amacıyla Gönderilenler (1830-1908)-Bir Grup Biyografisi Araştırması*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2008.
- Georgeon, François, *Sultan Abdülhamid*, Çev. Ali Berktaş, İletişim Yayınları, İstanbul 2012.
- Gömlüksiz, Eda Gülşen, “II. Meşrutiyet’ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği”, *Türk Denizcilik Tarihi*, C. II, Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 175-191.
- Hülagü, Metin, “1897 Osmanlı-Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme”, *Türkler*, C. 13, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2014, s. 830-844.
- İbrahim Alaaddin (Gövsâ), *Türk Meşhurları Ansiklopedisi*, Yedigün Neşriyatı.
- Jampoler, Andrew C.A., “Whowas Henry Eckford?”, *Naval History*, Volume 21, Issue 6, 2007, p. 38-45.
- Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C. V, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2011.
- Kılıç, Abdullah, “Said Paşa”, *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C. II, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008, s. 490.
- Lewis, Bernard, *Modern Türkiye’nin Doğuşu*, Çev. Metin Kıratlı, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2000.
- Mac Farlane, Charles, “*Kismet*” or the Doom of Turkey, Thomas Bostworth, London 1855.
- Mahmud Cevad, *Maârif-i Umûmiye Nezâreti Tarihçe-i Teşkilat ve İcraatı – XIX. Asır Osmanlı Maârif Tarihi*, Haz. T. Kayaoğlu, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2001.
- Mehmed Esad, *Mirat-ı Mühendishane-i Berri-i Hümayun*, Karabet Matbaası, İstanbul 1312.

- Mehmed Süreyyâ, *Sicill-i Osmanî*, C. V, Haz. Nuri Akbayer, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul1996.
- Ortaylı, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Kaynak Yayınları, İstanbul 1983.
- Örenç, Ali Fuat, “Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii”, *Dünya Savaş Tarihi, Osmanlı Savaş Tarihi: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918)*, Ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 121-161.
- Özcan, Besim, “İngiliz Amirali Sir Adolphus Slade’in Türkiye İzlenimleri”, *Karadeniz İncelemeleri*, Yıl 5, Sayı 10, 2011, s. 29- 51.
- Özçelik, Selahittin, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2000.
- Shaw, Stanford J., *Eski ve Yeni Arasında Sultan III. Selim Yönetiminde Osmanlı İmparatorluğu*, Çev. Hür Güldü, Kapı Yayınları, İstanbul2008.
- Soysal, İsmail, *Fransız İhtilali ve Türk-Fransız Diploması Münasebetleri (1789-1802)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara1987.
- Şişman, Adnan, *Tanzimat Döneminde Fransa'ya Gönderilen Osmanlı Öğrencileri (1839-1876)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2004.
- Turan, Kemal, *Türk-Alman Eğitim İlişkilerinin Tarihi Gelişimi*, Ayışığı Kitapları, İstanbul 2000.
- Uluçay, Çağatay ve Enver Kartekin, *Yüksek Mühendis Okulu*, İ.T.Ü Makine Fakültesi, İstanbul 1958.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, “Selim III’ün Veliht iken Fransa Kralı Lui XVI ile Muhabereleleri”, *Bellekten*, Cilt 2, Sayı5-6, 1938, s. 191-246.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988.
- Woods, Henry Felix, *Türkiye Anıları -Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl (1869-1909)*, Çev. F. Çoker, Milliyet Yayınları, İstanbul 1976.
- Yavuz, Celalettin, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul.
- Zorlu, Tuncay, “III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü'nün Modernleşmesi”, *Türk Denizcilik Tarihi*, II, Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009,s. 65-73.
- Zorlu, Tuncay, “Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Dönemi'nde Osmanlı Denizciliği”, *Türk Denizcilik Tarihi*, C. II, Ed. Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul2009, s. 147-158.
- Zorlu, Tuncay, *Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014.