02870

Türkiye Diyanet Vakfı
Kütüphanesi
İslâm Araştırmaları Merkezi

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

FEN-EDEBİYAT FAKÜLTESİ

SOSYAL BİLİMLER DERGİSİ

The Social Sciences Review of the Faculty of Sciences and Letters
University of Uludağ

SAYI: 28 CİLT: 28 YIL: 17 2015/1

U.Ü. FEN-EDEBİYAT FAKÜLTESİ
SOSYAL BİLİMLER DERGİSİ
Yıl: 17, Sayı: 28, 2015/1

OSMANLI DONANMASINDA MODERN TEKNOLOJİYİ YAKALAMAK: BAHRİYE SANAYİ ALAYLARI*

Burcu KURT[1]

ÖZET

Sanayi Devrimi tüm dünyayı olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nu da derinden etkilemiştir. Özellikle 19. yüzyıl başlarından itibaren makinelerin gemilerde kullanımı ve buhar teknolojisinin gelişimi, dönemin güçlü devletlerini donanmalarını kuvvetlendirmek için bir teknoloji yarışının içerisine sokmuştur. Osmanlı İmparatorluğu da imkanları dahilinde bu yarışın içerisinde kalmaya ve donanmasını yeni teknolojiye uygun hale getirmeye çabalamıştır. Dünyada deniz ulaşımı ve teknolojisi konusunda yaşanan bu hızlı dönüşüm, kurulan yeni fabrika ve imalathanelerde çalışabilecek ve teknolojik değişimlere adapte olabilecek kalifiye bir iş gücünün mevcudiyetini de zorunlu kılmaktaydı. 19. yüzyıl ortalarına gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu'nda ise denizcilik alanındaki bu teknolojik yenileşmeyi besleyebilecek bir işgücü bulunmamaktaydı. Bu çalışmada, Osmanlı'nın donanma teknolojisine adapte olma çabaları bağlamında Bahriye Sanayi Alayları mercek altına alınacak ve alayların kuruluş nedenleri, gelişimleri ve değişen fonksiyonları üzerinde durulacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Sanayi Devrimi, Bahriye Nezareti, Sanayi Alayları, Osmanlı donanması, teknoloji.*

---

* Dr., İstanbul Teknik Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Bölümü.

1 Bu makale "Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi, Türk Tarih Kurumu Başkanlığı, 26-29 Eylül 2013" Sempozyumu'na sunulmuş olan bildirinin yeni kaynaklar ışığında genişletilmiş halidir.

ABSTRACT

Modern Technology to Capture The Ottoman Navy: Naval Industry Regiments

The Ottoman Empire was deeply influenced by the Industrial Revolution as well as the whole world. Especially since the early 19th century, the use of machines in ships and the development of steam technology put the powerful states into a technological innovation race regarding their navies. The Ottoman Empire has tried to stay in in this race and make her navy compatible with the new technology. This rapid transformation in world regarding the maritime transport and technology necessitated the availability of a skilled workforce who would adapt to technological changes and work in the new factories and plants. In the middle of the 19th century there was no point to this technological innovation in the field of maritime labor to feed the Ottoman Empire. In this study, the establishment of Naval Industrial Regiments and its changing functions will be dealt in the context of Ottoman efforts to adapt to naval technology.

Key Words: *Industrial Revolution, the Ministry of Navy, Industrial Regiments, the Ottoman Navy, innovation.*

Son dönem Osmanlı erkanının en önemli gündemlerinden biri Osmanlı ordu ve donanmasının Avrupa'nın gelişen sanayisini yakalaması ve modernleştirilmesi olmuştur. Bu hedefi gerçekleştirmek için dönemin Osmanlı devlet ricali çeşitli nitelikte eleman yetiştiren okullar açmak, yurt dışına öğrenci göndermek ve yurt dışından teknik eleman getirtmek gibi çeşitli çözüm yolları denemiştir. Bu çabalara rağmen donanmanın modernizasyonu için gerekli olan yetişmiş teknik eleman eksikliğinin 19. yüzyıl boyunca giderilememesi; Osmanlı devletinin içerisinde bulunduğu mali kriz ve Rumeli ile Balkanlardan gelen geniş göç dalgasıyla birleşince devleti yeni çare arayışlarına sevk etmiştir.

Bu arayışlardan istenilen sonuçların alınamaması, Osmanlı devlet adamlarını donanmada yeni teknolojiyi özümsemiş teknik eleman yetiştirmek için farklı çarelere yöneltmiş ve bu çarelerden biri Bahriye Sanayi Alayları'nın kurulması olmuştur. Bu bağlamda Sanayi Alayları'nın amaçlarından biri, değişen donanma teknolojisini kullanabilecek ve yurtdışından temin edilenlerin aksine devletin mali dengesini bozmayacak şekilde makul fiyatlara çalışacak bir emek kitlesi istihdam edilmesiydi. Bunun yanı sıra Sanayi Alayları'nda istihdam edilen personel profili, bu alayların aynı zamanda devletin baş etmekte güçlük çektiği kesimlerin ucuz emek kitleleri haline getirilerek donanma sanayi alanındaki emek açığının kapatılması için kullanıldığını göstermektedir. Bu bağlamda bu çalışmada,

devletin başa çıkmakta hayli zorlandığı göç dalgasının ve bunun getirdiği sorunların kimsesiz, fakir ve "dilenci" göçmen çocuklarının Sanayi Alayları'nda istihdamıyla çözülmeye çalışıldığı; aynı düşüncenin bir sonucu olarak ihtida eden gayrimüslim emeğinden bu alaylarda faydalanıldığı ve dönemin konjonktürüne uygun bir şekilde kölelik kurumuna peyderpey son verilmesi ve bunun ortaya çıkardığı sorunların yine Sanayi Alayları vasıtasıyla aşılmaya çalışıldığı ortaya konulmakta ve Sanayi Alayları'nın kurulmasının arkasında yatan bu çift yönlü amacın altı çizilmektedir.

1. Avrupa'da Sanayi Devrimi ve Osmanlı Donanması'nda Sanayileşme

Sanayi Devrimi 18. yüzyıl İngiltere'sinde başlamış ve bu teknolojik, ekonomik ve sosyal değişimler tüm Avrupa'yı ve akabinde dünyayı etkileyen ve dönüştüren bir sürecin başlangıcı olmuştur. İngiltere'de başlayan "erken sanayi devrimi", esas olarak dokuma ve demir sanayinde kendini göstermiş ve özellikle buhar makinasının icadı ile birlikte endüstriyel gelişme hız kazanmıştı[2]. 1840'lardan itibaren sanayileşmede yeni bir aşamaya geçilmiş ve tekstil sanayi ve benzerlerine dayanan düşük maliyetli sanayileşme çağı yerini demiryolları, kömür ve demir-çelik çağına bırakmıştır[3]. Bu dönem, demiryolu ve buharlı gemi alanlarındaki taşımacılık devrimine ve bu yolla diğer ülkelere sermaye ihracına sahne olmuş ve yeni dönemde ağır sanayi dallarında bir devrim yaşanmıştır[4]. Bu ikinci evre, diğer Avrupa devletlerinin İngiltere'yi örnek alarak sanayi devrimine eklemlenmesiyle birbirleriyle rekabet halinde olan ekonomik açıdan ilerlemiş bir grup sanayi gücünün ortaya çıkmasına yol açmış ve bu durum özelikle 1873'ten sonra gelişmiş ülkeler arasında bir rekabete dönüşmüştür[5].

Sanayi Devrimi'nin en önemli sonuçlarından biri işçilerin ortak çalıştıkları bir mekan olarak "fabrikaların" ortaya çıkışı olmuştur. Kuşkusuz fabrikaların ortaya çıkışını tetikleyen unsurlardan en önemlisi sürekli yenilenen endüstriyel teknolojiye işçilerin adapte edilmesi ve son model ve

---

2 Phyllis Deane, *İlk Sanayi İnkılabı* (çev. Tevfik Güran), Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988, ss.90-101; E.J. Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, Ankara: Dost Yayınları, 1987, ss.22-61; Joel Mokyr, "Industrial Revolution", *The Oxford Encyclopedia of Economic History*, V.3, New York: Oxford University Press, 2003, ss.49-51.

3 Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, s.59.

4 Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, ss.81-123.

5 Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, s.103, 110; Hearbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi* (çev. Osman Aydoğuş, Mehmet Ali Kılıçbay), C.2, Ankara: Teori Yayınları 1985, ss.171-189.

pahalı ekipmanları kullanma konusunda eğitilmeleri lüzumuydu[6]. Üstelik sanayi devrimi, kalifiye işgücünün mühendislik, makine yapımı, gemicilik gibi alanlarda istihdamı için yeni imkanlar yaratmış ve bu alanlarda çalışan işçi sayısı 1851 ile 1881 yılları arasında hemen hemen iki katına çıkmıştır[7].

Sanayi Devrimi tüm dünyayı olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nu ve Osmanlı bahriyesini de derinden etkilemiştir. Avrupa'da başlayan Sanayi Devrimi zamanla gemi ve silah teknolojisinin de gelişmesine yol açmıştır. Özellikle 19. yüzyıl başlarından itibaren makinelerin gemilerde kullanımı ve buhar teknolojisinin gelişimi, dönemin güçlü devletlerini donanmalarını kuvvetlendirmek için bir teknoloji yarışının içerisine sokmuştur. Osmanlı İmparatorluğu da imkanları dahilinde bu yarışın içerisinde kalmaya ve donanmasını yeni teknolojiye uygun hale getirmeye çabalamıştır.

Osmanlı donanmasında 17. yüzyıla kadar kürekli gemiler hakim olmuş, bu hakimiyet ancak 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren büyük yelkenli gemilerin inşasıyla sona ermiştir. Bununla birlikte 19. yüzyıldan itibaren Avrupa'da yaşanan sanayi devriminin etkisiyle gemilerde buhar teknolojisinin kullanılması, yelkenli gemilerin zamanla önemini yitirmesine neden olmuş, özellikle 1840'lı yıllarda pervanenin (uskur) icadı gemi teknolojisinde yeni bir çığır açmıştır[8]. Zira yelkenli gemilerin hızı ve varış noktasına ulaşma zamanı büyük ölçüde havaya ve rüzgara bağlıydı[9]. Buharlı gemiler ise bu konuda yelkenlilere oranla hem hız konusunda üstünlük, hem de varış zamanı itibariyle kesinlik sağlamaktaydı. Üstelik böylece gemilerin akıbeti hava koşullarına bağlı kalmadığından denizde yaşanan kaybolma vakaları da son derece az görülüyordu[10]. Buharlı gemiler öncelikle taşımacılık alanında kullanılmaya başlanmış, ancak 1860'lardan sonra savaş gemilerine buharlı motor yerleştirilebilmiştir[11]. Bu tarihten sonra 1860-1890 yılları ise, savaş gemilerinin geliştirilmesi açısından Avrupa devletleri arasında bir teknoloji savaşına tanıklık etmiştir[12]. Denizcilik alanında

6 Mokyr, "Industrial Revolution", ss.54-55.

7 Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, s.89. Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, s.171.

8 Ethem Ziya, *Gemi Topçuluğunun Geçirdiği Safhalar*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1934, s.35.

9 Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, ss.154-155.

10 1800lerin başında kullanılmaya başlayan buhar teknolojisi, yüzyıl boyunca geliştirilmiş ve yüzyılın sonuçta neredeyse tüm deniz ulaşımına egemen olmuştu. Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, ss.158-161.

11 E.J. Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, Ankara: Dost Yayınları 1998, s.82, 86; Arı, *a.g.m.*, s.136.

12 Nejat Gülen, *Şanlı Bahriye: Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi (1773-1973)*, İstanbul: Kastaş Yayınevi 2001, s.118. Bunun bir yansıması olarak bu dönem içerisinde çok çeşitli gemiler inşa edilmiş, bu gemilere yeni tip silahlar monte edilmiş ve artık

yaşanan bu gelişmeler gemi inşasında çeşitli sanayi ürünlerinin birleşimini içeren yeni bir imalat sanayisi doğurmuş ve böylece güçlü bir donanmaya sahip olmak, kuvvetli bir ekonomiyi gerekli kılar hale gelmiştir.

Avrupa'da yaşanan gelişmeler ve bunun bir neticesi olan donanma sanayindeki teknoloji yarışı kısa zaman içerisinde Osmanlı İmparatorluğu'na da sirayet etmiş ve Osmanlı Devleti, 19. yüzyılın ikinci yarısından çöküşüne kadar bahriyesini Avrupa donanmaları seviyesine getirmek için mücadele vermiştir. Bununla birlikte Osmanlı Devleti'nin stabil bir donanma politikası izlediğini ifade etmek pek de mümkün değildir.

Osmanlı donanmasının modernizasyonu III. Selim dönemi ile başlamış ve daha II. Mahmud döneminde buharlı gemi yapımı denemelerine başlanmıştır[13]. Bununla birlikte Osmanlı donanmasının teknolojik anlamda modernizasyonu için dönüm noktası Kırım Savaşı (1853-56) olmuştur. Kırım Savaşı sırasında İngiliz ve Fransız buharlı gemilerinin üstünlüğünü gören Osmanlı siyasi ve askeri çevreleri, Osmanlı donanmasının da aynı şekilde çağdaşlaştırılması gerektiğini idrak etmiş ve böylece 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı donanmasında yabancıların ve özellikle İngiliz subayların danışmanlık yaptığı bir teknoloji transferi dönemi başlamıştır[14]. Abdülaziz'in saltanatı (1861-1875) ise önceki devirlerin tüm kazanım ve birikimlerinin kullanıldığı ve maliyeye büyük bir yük getirme pahasına da olsa Osmanlı donanmasının teknolojik ve nicelik açısından dünyanın önde gelen donanmaları arasına sokulduğu bir dönem olmuştur[15].

Abdülaziz döneminde donanmaya dönelik bu yatırımların 1875'te Osmanlı maliyesinin iflasıyla sonuçlanması, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı ve bir takım başka nedenlerle de birleşerek halefi II. Abdülhamid döneminde,

gemilerde elektrik, telsiz gibi donanımlar kullanılmaya başlanmıştır. Ayrıca gemilerin sürati arttırılmış, hafif fakat güçlü zırhlar kullanılmaya başlanmış ve hatta denizaltı, torpido ve mayın yeni ve tehlikeli birer silah olarak ortaya çıkmıştır. Gülen, *Şanlı Bahriye*, ss. 120-126; Ziya, *Gemi Topçuluğunun Geçirdiği Safhalar*, ss.38-47.

13 Kemal Arı, "Yelkenliden Buharlıya Geçiş", *Türk Denizcilik Tarihi: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar* (ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar), C.2, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 2009, s.132; Rasim Ünlü (haz.), *Bahriye'nin Haliç Serüveni: İstanbul'un Fethinden Son Divanhane'ye*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2005, s.238. III. Selim ve II. Mahmud döneminlerinde deniz teknolojisindeki değişim konusunda detaylı bilgi için bkz. Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and the Modernisation of the Ottoman Navy*, London: Tauris Academic Studies, 2008; Nurcan Bal, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi", Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Tarih Bölümü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010.

14 Arı, "Yelkenliden Buharlıya Geçiş", ss.139-142.

15 Tuncay Zorlu, "Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik Tarihi: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar* (ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar), C.2, s.147.

Sultan Abdülaziz'in uyguladığı "güçlü donanma" politikasının tam aksine, savunmaya yönelik çekimser bir bahriye politikasının benimsenmesine yol açmıştır. Özellikle II. Abdülhamid döneminde her alana hakim olan "tasarruf" politikasının donanma için de uygulandığını ve bunun bir yansıması olarak 1880 yılından itibaren küçük, modern ve ucuz maliyetli bir donanma kurulmasının hedeflendiğini söylemek mümkündür. Bu tarzda kurulacak donanma ile Berlin Anlaşması (1878) neticesinde toprak bütünlüğü tartışılır hale gelen Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz, Basra Körfezi, Trablusgarp gibi bölgelerinde kolluk görevi yapılması ve sınırın muhafaza edilmesi amaçlanmaktaydı[16]. II. Meşrutiyet'in ilanı ve II. Abdülhamid'in tahttan indirilmesi akabinde ise bir yandan donanmanın mevcut durumu ıslah edilmeye çalışılmış, diğer yandan ise mali sorunları aşmak için halkın desteğine başvurularak mevcut deniz kuvvetleri yeni gemi alımlarıyla kuvvetlendirilmeye çalışılmıştır[17].

Osmanlı bahriyesinde yelkenliden buharlı gemi dönemine geçiş, aynı zamanda buharlı teknoloji ekipmanlarının imalat, tamir ve bakımı için yeni imalathanelerin varlığını kaçınılmaz kılmıştır. Bunun bir sonucu olarak 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Tersane-i Amire'ye bağlı çeşitli imalathaneler ve fabrikalar kurulmuştur[18]. Bu durum ise 19. yüzyıldan itibaren gemi inşasında üst düzey mühendislik ve mimarlık bilgisinin önem kazanmasına neden olmuştur. Buhar teknolojisine geçilene kadar Tersane-i Amire'de istihdam edilen her düzeyde eleman Müslüman ve gayrimüslim

16 Şakir Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi", *Türk Denizcilik Tarihi: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar* (ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar), C.2, ss.159-166; Şakir Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Bahriye Politikası", *Devr-i Hamid: Sultan II. Abdülhamid* (haz. Mehmet Metin Hülagü, Şakir Batmaz, Gülbadi Alan), C.2, Kayseri: Erciyes Üniversitesi, 2011, ss.109-117.

17 Eda Gülşen Gömleksiz, "II. Meşrutiyet'ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik Tarihi: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar* (ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar), C.2, ss.175-183; Afif Büyüktuğrul, "II. Meşrutiyet Sonrasında Deniz Kuvvetlerimizin Düzenlenmesi Çabaları", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S.5 (1997), ss.66-70.

18 *Nevsâl-i Bahri*, İstanbul: Bahriye Kulübü, 10 Temmuz 1325, ss.44-46; Levent Düzcü, "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies*, 5 (1), 2013, ss.122-123; Bernd Langensiepen, Ahmet Güleryüz, *The Ottoman Steam Navy: 1828-1923*, (London: Conway Maritame Press, 1995), ss.13-15; Wolfganf Müller-Wiener, "15-19. Yüzyılları Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi* (yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1992, ss.69-70, 83-84. Bu fabrikaların listesi için bkz. Ali Haydar Emir, *Tarih-i Bahri Sahifeleri*, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1332, ss.78-80; Emin Yüce, *Abdülhamid Donanmasında Bir Bahriyeli: Donanma Zabiti Emin Yüce'nin Hatıraları* (haz. Şakir Batmaz), İstanbul: Timaş Yayınları, 2010, ss.107-108.

Osmanlı vatandaşları arasından sağlanabilirken, 19. yüzyıldan itibaren gemi inşasında ileri teknoloji kullanımının yaygınlaşması bazı işçilik kollarında ve malzemelerinde Avrupa'ya olan bağımlılığın artmasına neden olmuştur. Kürek ve yelken çağında marangozlar ve kalafatçılar vazgeçilmezken, buhar teknolojisinin yaygınlaşmasından sonra makineci ve çarkçılar önem kazanmıştır. Bu durum, zaman içerisinde Tersane-i Amire'de kimi mesleklerin ortadan kalkmasına ve motordan anlayan, demir ve çeliği işleyebilen ustalara ihtiyaç duyulmasına yol açmıştır[19].

Bu ihtiyacın bir sonucu olarak 1830'lu yıllardan itibaren Avrupa ve Amerika'dan buharlı gemileri işletecek ve bakımını yapacak yeterli bilgi ve donanıma sahip teknik elemanlar getirtilmeye başlanmıştır[20]. Bu şekilde hem devletin ihtiyacı olan teknolojik gelişimin sağlanması hem de Osmanlı gemi mühendislerinin bizzat bu yabancı teknik personelle teşrik-i mesai ederek teknoloji transferi gerçekleştirilmesi umuluyordu. Özellikle Abdülaziz döneminde bu gemilerin Osmanlı topraklarında inşa ve üretimini gerçekleştirmek için gerekli usta ve işçilerin yetiştirilmesine büyük önem verilmiş ve hatta İngiltere'ye staj ve eğitim amaçlı askeri personel gönderilmiştir[21]. II. Abdülhamid döneminde de, bu defa tasarruf tedbirlerinin bir yansıması olarak, Tersane-i Amire'deki teknik personelin yetiştirilmesine özen gösterildiği görülmektedir. Zira tasarruf düşüncesinin bir eseri olarak zırhlı gemilerin yapım, tadilat ve teçhizinin tasarruf tedbirleri nedeniyle

19 Ali Fuat Örenç, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Osmanlı Askeri Tarihi: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918)* (der. Gültekin Yıldız), İstanbul: Timaş Yayınları, 2013, ss.122-123. Arı, "Yelkenliden Buharlıya Geçiş", ss.132-134; Afif Büyükertuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C.3, İstanbul: Deniz Basımevi, 1973, s.6.

20 Gülen, *Şanlı Bahriye*, s.71; Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı: Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri* (haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, 1995, ss.146-147. Osmanlı bahriyesinde yabancıların varlığı Osmanlı Devleti'nin dış politikası ile paralel bir yol izlemiştir. Batılılaşma döneminin başında Osmanlı Bahriyesi'nde görev alan yabancıların bir çoğu Fransa, İsveç veya Amerika Birleşik Devletleri'nden gelmiştir. Tanzimat dönemiyle birlikte bahriyede İngilizlerin etkinliği artmaya başlamış fakat II. Abdülhamid zamanında Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin gerilemesi donanmada Almanların etkinliği artmıştır. Osmanlı donanmasında Alman etkisi meşrutiyetin yeniden ilanı akabinde de artarak devam etmiştir. Kaori Komatsu, "1896'da Osmanlı Bahriyyesi'nde Yabancılar ve Gayri Müslimler", *Tarih ve Toplum*, 25 (139), 1995, s.17.

21 Arı, "Yelkenliden Buharlıya Geçiş", ss.139-142; Zorlu, "Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği", ss.149, 154. Bu çabalara rağmen Abdülaziz döneminde yeni gemilerin makineleri, çoğunluğu İngilizlerden oluşan yabancı uzmanlar tarafından kullanılmaya devam etmiştir. Celalettin Yavuz, "Sultan Abdülaziz Donanması-Yelkenli Teknelerden Buhar Makineli Gemilere Geçiş, Bitmeyen Reform İhtiyaçları", *XIII. Türk Tarih Kongresi: Kongreye Sunulan Bildiriler*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2002, s.1816.

İstanbul'da, Tersane-i Amire'de, yapılması kararlaştırılmış fakat 1897 savaşından sonra yerli teknik personelin buna muktedir olmadığı ve bir çok geminin geçirdikleri tadilat esnasında tersane ustaları ve uzmanları tarafından harap hale getirildikleri anlaşılmıştı[22]. Bu durum mevcut teknik personelin eğitimine ve yetiştirilmesinin ön plana çıkmasına neden olmuştur. Üstelik bu dönemde Osmanlı donanmasında istihdam edilen yabancı müşavirler ve teknik personelin hazineye ciddi bir yük getirmesi de yerli teknik elemanların yetiştirilmelerine özen gösterilmesi gereğini bir kez daha gözler önüne sermiş,[23] bu eksikliğin telafisi için eğitim ve staj görmek üzere bir çok bahriye zabiti yurtdışına gönderilmiştir[24]. Avrupa'ya eğitim amaçlı bahriye zabiti gönderilmesi geleneği II. Abdülhamid'in halli akabinde II. Meşrutiyet döneminde de devam etmiştir[25]. Bununla birlikte içerisinde bulunduğu mali sıkıntılar nedeniyle Osmanlı Devleti, gereksinim duyulan savaş gemisi, silah ve diğer askeri teçhizatı kendisi imal etmek yerine yabancı ülkelerden ithal etmeye devam etmiş ve bunun sonucu olarak teknolojik dışa bağımlılığı artan devletin yabancı teknik eleman ihtiyacı bir zorunluluk halini almış, yerli teknik eleman yetiştirme süreci sekteye uğramış ve büyük oranda başarısızlıkla sonuçlanmıştır[26].

2. Osmanlı Bahriyesi'nde Sanayi Alayları

Dünyada deniz ulaşımı ve teknolojisi konusunda yaşanan bu hızlı dönüşüm, kurulan yeni fabrika ve imalathanelerde çalışabilecek ve teknolojik değişimlere adapte olabilecek kalifiye bir iş gücünün mevcudiyetini zorunlu kılmıştır. Bununla birlikte 19. yüzyıl ortalarına

22 Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi", ss.164-165; Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Bahriye Politikası", ss.115-116.

23 Hatta mali sıkıntılar nedeniyle zaman zaman Osmanlı donanmasından çalışan yabancı personelin maaşlarının geciktirildiği veya üç-beş ay verilemediği dahi olmuştur. Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi", s.171; Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Bahriye Politikası", ss.123-124; Şakir Batmaz, *Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi*, İstanbul: Yitik Hazine Yayınları, 2010, ss.68-70; Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998, s.116. II. Abdülhamid döneminde Osmanlı Donanması'nın içerisinde bulunduğu mali sıkıntılarla ilgili detaylı bir çalışma için bkz. Kaori Komatsu, "Financial Problems of the Navy During the Reign of Abdulhamid II", *Oriente Moderno: The Ottomans and the Sea*, XX (LXXXI), 2001, ss.209-219.

24 Batmaz, *Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi*, ss.75-79; Şakir Batmaz, "II. Abdülhamid Devrinin Bilinmeyen Üç Bahriye Mektebi", *Devr-i Hamid: Sultan II. Abdülhamid* (haz. Mehmet Metin Hülagü, Şakir Batmaz, Gülbadi Alan), C.5, Kayseri: Erciyes Üniversitesi, 2011, ss.136-140.

25 Gömleksiz, "II. Meşrutiyet'ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği", s.177.

26 Komatsu, "1896'da Osmanlı Bahriyyesi'nde Yabancılar ve Gayri Müslimler", s.18.

gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu'nda denizcilik alanındaki bu teknolojik yenileşmeyi besleyebilecek bir işgücü bulunmamaktaydı. Osmanlılar bu durumun üstesinden gelmek için ilk etapta yurt dışından, özellikle İngiltere'den, ustalar ve uzmanlar getirtmiş ve bu şekilde yerli mühendis ve işçilere yeni teknolojik bilgileri aktarmaya gayret etmiştir. Fakat bu girişimden bir ölçüye kadar fayda sağlanabilmiş, üstelik çoğunlukla İngiltere'den getirtilen bu uzmanlara verilen yüksek maaşlar zaten maddi sıkıntı içerisinde bulunan İmparatorluğa ek bir külfet getirmiştir. Avrupa'da denizcilik alanında yaşanan teknolojik gelişmeleri Osmanlı Bahriyesi'ne taşıyacak kalifiye işgücünü yaratma konusunda bir diğer girişim de çeşitli okullar açılarak bahriye subaylarının yetiştirilmesi olmuş fakat bu çaba da istenilen sonuçları vermemiştir[27].

Bu girişimlerden verim alınamaması, Osmanlı Devleti'ni bu konuda yeni çareler üretmeye sevk etmiştir. Bu bağlamda Tersane-i Amire bünyesinde kurulan Bahriye Sanayi Alaylarını Osmanlı bahriyesini teknolojik yenileşmeye adapte edebilmek amacıyla dönemin devlet ricalinin uygulamaya çalıştığı çözüm yollarından biri olarak nitelendirmek mümkündür. Sanayi Alayları'nın kurulmasıyla özellikle bu dönem devletin karşılaştığı en önemli sorunlar arasında gösterilebilecek olan göçlerin yaratmış olduğu kimsesiz, fakir halkın iaşe ve geçim sorununa bir çözüm bulunması; ayrıca sanayileşme için çeşitli teşviklere rağmen bir türlü sağlanamayan bir emek gücü yaratılarak sanayinin gelişmesine katkı yapılması hedeflenmekteydi[28].

2.1. Bahriye Sanayi Alayları'nın Kuruluşu, Görevleri ve İstihdam Politikası

Bahriye Sanayi Alayları, h. 1275 (m.1858/59) tarihinde Osmanlı donanmasının sanayi ihtiyacını karşılamak ve Tersane-i Amire fabrikalarının imalatını sağlamak amacıyla kurulmuştur[29]. Sanayi Alayları hem

27 Gülen, *Şanlı Bahriye*, s.95.

28 Deniz Müzesi Arşivi (DMA), Mektubi (MKT) 584-8A.

29 Salim Cevad, *Mekteb-i Harbiye, Ordu ve Donanma Teşkilatı ve İstatistik*, İstanbul: Mekteb-i Harbiye Matbaası, 1340, s.68; BOA, İrâde Dosya Usûlü (İ.DUİT) 185-89, Lef 2. 19. yüzyılın ikinci yarısında Tersane-i Amire, Çeşme meydanı semtindeki Azap kapısından başlayarak Hasköy'e kadar çeşitli binalar, havuzlar, fabrikalar ve atölyelerle geniş bir arazi üzerine yayılmış haldeydi. Rasim Ünlü (haz.), *Bahriye'nin Haliç Serüveni: İstanbul'un Fethinden Son Divanhane'ye*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2005, s.231. Sanayi Alay Kumandanlığı bu dönemde Bahriye Sanayi Kışlası denilen Kasımpaşa Kışlasında bulunmaktaydı. Burcu Alarsan, "Tersane (Aynalıkavak) Sarayı'nın Yerleşim Planı ve Mimari Özellikler", İstanbul Üniversitesi Sanat Tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999, s.69; Yüce, *Abdülhamid Donanmasında Bir Bahriyeli*, s.105.

marangozluk, burguculuk, kalafat ve kazgancılık gibi gemiler ve fabrikalara dair ağır sanayi kollarında modern teknolojiye uygun olarak sanat icra etmekte, hem de gemiciliğe mahsus armacılık, topçuluk, ateşçilik, kazancılık gibi hizmetlerde kullanılmaktaydı[30]. Bu alayların kurulmasıyla Tersane-i Amire'ye dışardan işçi tedariki mecburiyetinden kurtulunması ve teknolojiye hakim sanayi erbabı yetiştirilerek bu alanda iş görebilecek ustalar istihdam kılınması hedeflenmekteydi[31]. Bu hedefler kısmen gerçekleştirilmiş olacak ki 1873 yılı Mayıs'ında Sanayi Alayları'nın mevcudu arttırılmış ve bir tabur takviye yapılmıştır[32].

Bahriye Sanayi Alayları'nda istihdam edilecek personelin görev süresi 5 sene muvazzaf, 3 sene ihtiyat ve 8 sene redif olmak üzere toplamda 16 sene olarak belirlenmişti. Bununla birlikte alayların görev süresi 1882 senesinde yapılan düzenlemeyle değiştirilmiştir. Düzenlemeye göre muvazzaf ve ihtiyat süreleri aynı tutulmakla birlikte, işlerinin ağırlığına binaen alayların rediflik süresinde iki yıllık bir kesintiye gidilmiş ve toplam askerlik süreleri 14 yıla indirilmişti[33].

Bahriye Sanayi Alayları'nın görevleri ilk kuruluşları esnasında Tersane-i Amire ve donanmanın ihtiyacı olan sınai işlerle sınırlandırılmış olmakla birlikte II. Abdülhamid döneminde bu alaylardan Bahriye Nezareti dahilinde ve haricinde sanayinin farklı alanlarda da faydalanıldığı görülmektedir. II. Abdülhamid döneminde Bahriye Sanayi Alayı personelinden Bahriye matbaasında faydalanıldığı bilinmektedir[34]. Yine bu dönemde Sanayi Alayları'nda istihdam edilen personelin bir kısmı, suni kol ve ayak imali hususunda yetiştirilmeye çalışılmıştır. 1892 senesinde Sanayi Alayları içerisinden bir kişinin seçilerek suni kol ve ayak imalı konusunda eğitim almak için Avrupa'ya gönderilmesine karar verilmiş[35], fakat bir sene sonra Paris'e gönderilen yüzbaşı Hüseyin Efendi'nin çalışmakta olduğu fabrikadaki personelle bir takım anlaşmazlıklar yaşadığı tespit edilerek geri çağrılmıştır[36]. 1894 senesinde ise II. Abdülhamid'in emriyle Bahriye Sanayi Alayları personelinden çalışkan ve mesleğini iyi icra eden iki çavuş ve iki bölük emini seçilerek Yıldız Sarayı tamirhanesine nakledilmiştir[37]. Sanayi alayları 1883 senesi Aralık ayında Çeşme'de meydana gelen depremden

30 BOA, Yıldız Mütenevvî Maruzât Evrakı (Y.MTV) 10-24, Lef 4-5.

31 BOA, Y.MTV 11-74, Lef 1.

32 BOA, Sadaret Mektûbî Kalemi Mühime Kalemi (A.MKT.MHM) 456-18.

33 BOA, Y.MTV 10-24, Lef 1-5.

34 BOA, Bâb-ı Âli Evrak Odası (BEO) 1071-80276, Lef 1-2.

35 DMA, MKT 713-34 ve 47; DMA, MKT 751-15.

36 DMA, MKT 773-5.

37 DMA, MKT 874-5; DMA, MKT 874-23.

zarar görenlere geçici konutlar inşa edilmesi hususunda da istihdam edilmiş ve bölgeye gönderilen alaylar depremzedelerin iskan ve iaşesinde kullanılmıştır[38].

Öncüllerinden farklı olarak II. Abdülhamid döneminde Sanayi Alayları'ndan yalnızca teknolojik personel olarak değil silahlı kuvvet olarak da faydalanıldığı görülmektedir. Nitekim bu dönemde Bahriye Sanayi Alayları hem savaşlarda, hem de iç ayaklanmalarda silahlı bir unsur olarak kullanılmıştır. 1895-96 senesi Ermeni olayları esnasında Bahriye Sanayi Alayı efradının bir kısmı geçici bir süre için Bahriye silahendaz ve İtfaiye taburlarına yardımcı olmak üzere ek kuvvet olarak görevlendirilmiş ve silahlı mücadelede kullanılmıştır[39]. Bahriye Sanayi Alayları aynı şekilde 1889 yılında patlak veren Girit İsyanı'nın bastırılmasında[40] ve 1897 Osmanlı-Yunan savaşı esnasında da aktif rol oynamıştır[41]. Bu durum ise mevcudu devamlı olarak azalan ve bu nedenle zaten donanmadaki sanayi ihtiyacını dahi karşılamakta güçlük çeken sanayi alayı personelinin imalat ve inşaat faaliyetlerinde gösterdikleri verimin düşüş göstermesine neden olmuştur[42].

Bahriye Sanayi Alaylarına istihdam edilen personeli kabaca dört ana grup altında toplamak mümkündür: 1. Kaybedilen bölgelerden Osmanlı topraklarına göç etmek zorunda kalan muhacirler, 2. Kimsesizler ve sokak çocukları, 3. İhtida edenlerin ve gayrimüslimlerin çocukları ve 4. Köleler.

38 BOA, Dâhiliye Nezareti Mektûbi Kalemi (DH.MKT) 1343-12, Lef 1-3.

39 BOA, Y.MTV 179-1. Berlin Anlaşması'nın imzalanmasından beri tartışılmakta olan Doğu Anadolu'da ıslahat yapılması meselesi İngiltere, Fransa ve Rusya tarafından 1895 senesinde bir nota ile yeniden gündeme getirilmiş fakat dönemin padişahı II. Abdülhamid tarafından kabul edilmemişti. Bunun hemen akabinde ise Abdülhamid bir komisyon kurdurarak kendisi bir "ıslahat layihası" hazırlatmış ve bu reformları yürütmek üzere Müşir Ahmed Şakir Paşa'yı Anadolu Vilayatı umum Müfettişi olarak tayin etmişti. II. Abdülhamid'in hazırlatmış olduğu ıslahat layihasına tepki olarak 1895 senesinde İstanbul'da Hınçaklar önderliğinde Babıali'ye bir tepki yürüyüşü düzenlenmiş fakat yürüyüş esnasında askeri yetkililerle Ermeniler arasında çatışma çıkmıştı. Babıali nümayişi esnasında yaşanan olaylar önce İstanbul'da, daha sonra ise Anadolu'da, 1895 yılı Eylül-Ekim aylarından başlayıp 1896 yılı ortalarına kadar devam eden ciddi bir Ermeni-Müslüman çatışmasına dönüşmüştür. Bu konuda detaylı bilgi ve Anadolu'da çatışma çıkan bölgelerin tam listesi için bk. Ramazan Erhan Güllü, "Ermeni Sorununun Ortaya Çıkış ve Gelişim Sürecinde İstanbul Ermeni Patrikhanesi'nin Tutumu (1878-1923)", İstanbul Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2013, ss.244-262.

40 Şakir Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donaması", Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kayseri 2002, ss.80.

41 BOA, Yıldız Perakende Askerî Maruzât Evrakı (Y.PRK.ASK) 143-26, Lef 1-3.

42 II. Abdülhamid döneminde Sanayi Alayları'nın yıllara göre mevcudu konusunda detaylı bilgi için bkz. Şakir Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donaması", ss.80-81.

Bu profil göz önünde bulundurulduğunda devletin, baş etmekte güçlük çektiği problemlerin bir kısmını Sanayi Alayları vasıtasıyla çözmeye çalıştığını söylemek yanlış olmayacaktır. Bu dönemde, özellikle 1878 sonrasında, göçmenlerin iaşesi ve iş sahibi yapılması konusunda devletin ciddi zorluklarla karşılaştığı bilinmektedir. Üstelik savaşlar ve göçler yalnızca iş ve aş sağlanması gereken bir kitle yaratmamış aynı zamanda sosyal yapıyı da ciddi anlamda etkileyerek İstanbul başta olmak üzere büyük şehirlerde çoğu dilencilik yapan sokak çocukların ortaya çıkmasına neden olmuştur. İşte bu noktada yetim kalan muhacirlere iş imkanı sağlamak ve sokak çocuklarına bir meslek edindirerek ıslah etmek noktasında Sanayi Alayları'nın bir çözüm olarak düşünüldüğü görülmektedir. Böylece devlet hem kamu düzenini sağlamış olacak, hem de sanayi alanında ihtiyaç duymakta olduğu kalifiye emek açığını kapatmış olacaktı. Muhacir ve sokak çocukları profili gibi devletin başa çıkmakta güçlük çektiği bir diğer unsur ise imparatorluk genelinde siyahi köleliğin aşamalı olarak kaldırılması sonucu azad edilen kölelerin korunması meselesiydi. Nitekim devlet, azad edilen bu kölelerin yeniden köleleştirilmesini engellemekle yükümlüydü. Bu bağlamda azad edilen kölelerin bir kısmının da yine Sanayi Alayları'nda istihdam edildiği görülmektedir. Alaylarda istihdam edilen muhtedi çocuklarının ise Müslümanlığa geçiş sonrasında ailelerin yaşadığı sıkıntılara bir çare olarak ortaya atılmış olduğunu düşünmek mümkündür. Müslüman olmayı seçen Hristiyanların bu dönemde karşılaştıkları sorunlar göz önünde bulundurulduğunda, devletin Sanayi Alayları'nı bu mesele için de bir çare olarak düşünmüş olması ihtimal dahilindedir[43]. Bunun yanı sıra gayrimüslimlerin sanayi alanındaki tecrübesi de bu kesimin, az da olsa, alaylarda neden istihdam edildiğini açıklar niteliktedir.

Sanayi Alayları'nda yoğun olarak istihdam edilen unsurlardan başında muhacir çocuklar gelmektedir. 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'na kadar Balkanlar'a ve Anadolu'ya; Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı sonrası daralan Osmanlı topraklarından ise ağırlıklı olarak Anadolu topraklarına büyük çaplı göçler yaşanmıştır[44]. Bu büyük göç dalgası ortaya Osmanlı İmparatorluğu'nun baş etmekte güçlük çektiği bir muhacir meselesi çıkmasına sebep olmuştur. Bu

[43] 19. yüzyılda ihtida eden Hristiyanların karşılaştıkları zorluklarla ilgili birkaç örnek için bkz. Selim Deringil, "Redefining Identities in the Late Ottoman Empire: Policies of Conversion and Apostasy", *Imperial Rule* (ed. Alexei Miller, Alfred J. Rieber), Central European University Press: Budapest, 2004, ss.111-116.

[44] İlhan Tekeli, "Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Nüfusun Zorunlu Yer Değiştirmesi ve İskan Sorunu", *Göç ve Ötesi (İlhan Tekeli Toplu Eserleri-3)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 208, ss.148-157; Kemal H. Karpat, *Osmanlı'dan Günümüze Etnik Yapılanma ve Göçler*, İstanbul: Timaş Yayınları, 2010, ss.94-95.

bağlamda Sanayi Alaylar'ını yalnızca sanayileşme sorunun değil muhacir meselesinin çözümüne yönelik tedbirlerden biri olarak görmek gerekir. Nitekim devlet ricali muhacirlerin Sanayi Alayları'nda istihdamıyla hem göçten etkilenen yöreler ahalisinin rahatlatılmasını hem de göçmenlerin donanma teknolojisinde ihtiyaç duyulan işgücü açığının kapatılmasına katkıda bulunulmasını planlamaktaydı.

Bahriye Sanayi Alayları'nda muhacirlerin istihdamı siyaseti Abdülaziz döneminde başlamış, sonrasında da devam ettirilmiştir. Abdülaziz döneminde ilk olarak 1863 tarihinde Trabzon, Canik, Gümüşhane ve Sinop bölgelerinde askere alma işlemleri esnasında Çerkez muhacirlerin de toplanmasına ve Sanayi Alaylarına sevk edilmesine karar verilmiştir[45]. Aynı şekilde Trabzon'da bulunan ve yetim kalan muhacir çocuklarından Mekteb-i Rüşdiye'ye girmeye yaşı elvermeyenlerin de Sanayi Alayları'nda istihdam edilmesi uygun görülmüştü[46]. II. Abdülhamid döneminde de muhacirlerin Sanayi Alayları'nda istihdamına devam edilmiştir. 1886 senesinde Gülhane'de muhacir çocukları için teşkil edilmiş olan mektebin maddi imkansızlıklar nedeniyle kapatılması sonucu burada eğitim gören çocukların Sanayi Alayları'na gönderilmeleri uygun görülmüştü[47]. 1895 yılında ise Gülhane'de yine muhacirler için açılmış olan dul ve yetimhane hem maddi imkansızlıklar hem de binanın bulaşıcı hastalıkların yayılmasına uygun koşullarda bulunması nedeniyle kapatılmış ve buradaki yetim erkek çocuklardan yaş ve tahsili uygun olan bir kısmının Bahriye Sanayi Alayları'na gönderilmişti[48].

Muhacirlerin Bahriye Sanayi Alayları'nda istihdamı konusunda devlet tarafından resmi kararlar alındığı gibi, II. Abdülhamid'in padişahlığı döneminde, Osmanlı topraklarına göç etmiş olan muhacirlerden gelen bireysel taleplerin de Osmanlı bürokrasisi tarafından değerlendirildiği görülmektedir. Örneğin 1894 senesinde Dağıstan muhacirlerinden el Hac Tahir Efendi, memleketindeki bütün emlak ve gelirlerini terk ederek Osmanlı topraklarına göç etmek zorunda kaldığı ve bu nedenle ailesinin perişan olduğu gerekçesiyle Sadaret'ten çocuklarının uygun mekteplere yazılmasını talep etmişti[49]. Sadaret makamı ise Tahir Efendi'nin yaşı müsait olan erkek çocuklarından bir tanesinin Bahriye Sanayi Alayları'na kaydedilmesine karar vermişti[50]. 1900 senesinde de Lofça (Bulgaristan)

[45] BOA, A.MKT.MHM 300-3.

[46] BOA, A.MKT.MHM 300-9, Lef 1.

[47] BOA, DH.MKT 1351-73.

[48] BOA, DH.MKT 368-71.

[49] BOA, BEO 356-26666, Lef 2.

[50] BOA, BEO 356-26666, Lef 1.

muhacirlerinden Kadri Efendi'nin, maddi durumunun elverişsizliği nedeniyle sıbyan mektebinde eğitimini tamamlamış oğlunun sanayi eğitimi görmek üzere Bahriye Sanayi Alayları'na kabul edilmesine dair talebi gene Sadaret tarafından uygun görülmüştü[51].

Bahriye Sanayi Alaylarına yoğun olarak kabul edilen bir diğer grup ise 19. yüzyılın son çeyreğinde İstanbul başta olmak üzere büyük şehirlerde sayıları giderek artan kimsesiz ve "serseri" sokak çocuklarıydı. Kimsesiz ve serseri çocukların Bahriye Sanayi Alayları'nda istihdam edilmesi, Osmanlı merkezi idaresinde kent yoksulları, serseriler ve dilencilerle ilgili endişelerin ayyuka çıktığı II. Abdülhamid dönemine tesadüf etmektedir. Gerçekten de 19. yüzyılın son çeyreği Osmanlı Devleti'nin birçok sorunla karşı karşıya kaldığı bir kriz dönemi olmuştur. 1873 yılında başlayan büyük bunalım Osmanlı maliyesini olumsuz bir biçimde etkilemiş ve 1876 sonrasında Osmanlı hükümeti borçlarını ödeyemez hale gelmiştir. Bunun hemen akabinde başlayan 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı neticesinde geniş oranda verimli topraklar kaybedilmiş ve elde kalan Osmanlı topraklarına yönelen geniş göç dalgaları maliye üzerine yeni bir yük bindirmiştir. Tüm bunlar, Osmanlı kentsel merkezlerinde ve özellikle başkent İstanbul'da önemli nüfus yığılmalarına yol açmış, 1844 yılında yaklaşık 356.000 olan başkent nüfusu, 1885 senesinde 873.000lere ulaşmıştır. Bu nedenlerden dolayı 1850-75 arası Osmanlı topraklarına olan göçlerle mücadele edebilen hükümetlerin, mali krizin had safhaya çıktığı 1870 ve 80'li yıllarda bu büyük nüfus hareketleriyle başa çıkabilmesi neredeyse imkansız hale gelmiştir[52].

Tarımsal ekonominin içine düşmüş olduğu bunalım ortamına ve kaybedilen topraklara dayalı olarak özellikle İstanbul'a yönelen büyük göç dalgası, bu dönemde Osmanlı elitinin "işsiz güçsüz" kent yoksullarına yönelik kaygılarının da artmasına yol açmıştır. Üstelik önceki dönemlerde yaşlı, hasta ve ihtiyaç sahibi kimselerin dilencilik yapması devlet tarafından meşru görülürken 19. yüzyıldan itibaren, özellikle Osmanlı ekonomik düşüncesinin geçirdiği değişim sonrası, bireylerin üretim kapasitesinin önemsenmeye başlandığı ve işsiz güçsüz kimselerin çalışmaya yönlendirilerek ıslah edilmeye çalışıldığı görülmektedir. Bu bağlamda dilencilik artık devlet tarafından meşru görülmeyen ve mücadele edilmesi gereken bir durum olarak algılanmaya başlamıştır[53]. Bu kaygının bir

51 BOA, DH.MKT 2321-69.

52 Nadir Özbek, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Dilencilere Yönelik Devlet Politikaları ve Kamusal Söylemin Değişimi", *Bir Kent Sorunu Dilencilik: Sorunlar ve Çözüm Yolları*, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Zabıta Daire Başkanlığı, 2009, s.22.

53 Nadir Özbek, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Sosyal Devlet: Siyaset, İktidar ve Meşruiyet, 1876-1914*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2002, ss.65-77.

tezahürü olarak 1896 senesinde yoksul ve dilencilere barınak sağlamak üzere Darü'l-aceze kurumu açılmış[54], dilenciliğin yasaklanması amacıyla bir nizamname yayınlanmış ve 1890 tarihinde serseriler hakkında bir nizamname yürürlüğe sokulmuştur[55]. Bu bağlamda Bahriye Sanayi Alayları'nda kimsesiz ve "serseri" çocukların istihdamını da II. Abdülhamid'in kent yoksullarına yönelik siyasetinin bir parçası olarak değerlendirmek gerekir.

II. Abdülhamid döneminde izlenen bu politikanın bir parçası olarak 1877-78 Osmanlı-Rus harbinin bitiminden hemen sonra, aynı yıl içerisinde, Dersaadet'teki kimsesiz sokak çocuklarının toplatılarak, Hapishane-i Umumi yakınlarında kurulacak bir mektepte ön eğitimlerini aldıktan sonra talim ve terbiye almak için Bahriye Sanayi Alayları'na kaydedilmelerine karar verilmiştir[56]. Bundan kısa bir süre sonra 1881 yılında padişaha gönderilen üst düzey bir raporda Rumeli'den İstanbul'a gelen göçmen çocukların bir çoğunun dilencilik yaptıkları vurgulanarak bu çocukların dilenciliği bir meslek olarak benimsemeden ve yaşları geçmeden önce bir meslek edinmeleri gereğinin altı çizilmişti. Bu düşüncenin bir eseri olarak aynı yılın Aralık ayında belediye yetkililerinin yardımıyla İstanbul'da 200'ü aşkın dilenci çocuk toplanarak bunların çok büyük bir kısmı Bahriye'ye sevk edilmişti[57]. Alınan bu son tedbir yeterli olmamış olacak ki II. Abdülhamid'in emriyle 1883 senesinde yetim kalarak sokaklarda "sürünmekte" ve muhtemelen dilenmekte olan muhacir çocukların Sanayi Alayları'nda istihdam edilmelerine karar verilmişti. Hatta bu çocukların geleceklerinin garanti altına alınması düşüncesiyle her sene yeterli sayıda sınai ürünün Bahriye Sanayi Alayları'nda imal ettirilerek piyango usulüyle satılması, elde edilen paranın eğitimlerinin ardından bu çocuklara sermaye olarak verilmesi planlanmıştı[58]. Bu düşüncenin bir devamı olarak Ekim 1886'da da Filibe'de mahalli imkanlarla yaptırılmış olan yetimhanede bulunan on Müslüman çocuk İstanbul'a getirilerek Sanayi Alayları'na kayd edilmişti[59].

Kimsesiz çocukların Sanayi Alaylarında istihdamı projesi ilerleyen yıllarda da devam ettirilmiş ve hatta taşraya yayılmıştır. Bu doğrultuda 1895

54 Özbek, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Sosyal Devlet*, ss.199-216.

55 Özbek, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Dilencilere Yönelik Devlet Politikaları ve Kamusal Söylemin Değişimi", ss.23-28.

56 BOA, Maârif Nezareti Mektubî Evrâkı (MF.MKT) 54-39; DMA, ŞUB 144-62a.

57 Nazan Maksudyan, "Orphans, Cities, and the State: Vocational Orphanages (Islahhanes) And Reform in the Late Ottoman Urban Space", *International Journal of Middle East Studies*, 43 (2011), s.496.

58 DMA, MKT 194-125; DMA, Şûra-yı Bahriye (ŞBH) 202-13A.

59 Bu on çocuğun Sanayi Alayları'na kabulü bizzat Rumeli-i Şarki Vilayeti Cemaat-ı İslamiye nazırı Cemaleddin Efendi tarafından rica edilmişti. DMA, MKT 493-48.

senesinde Bingazi'de yoksulluklarından dolayı sokaklarda dolaşmakta olan kimsesiz çocuklardan her sene, yaşları on üç ile on beş arasında bulunan ve gerekli vasıflara sahip olan on tanesinin Bahriye Sanayi Alayları'na alınmasına karar verilmiştir[60]. 1901 senesinde ise bizzat II. Abdülhamid'in emriyle "ortalıkta serseri ve sefil bir biçimde dolaşmakta olan" sokak çocuklarının toplatılarak fiziki koşulları elverişli olmayanların Darü'l-aceze'ye, uygun olanlardan bir kısmının ise Bahriye Sanayi Alayları'na gönderilmesine karar verilmiştir[61]. 1908 senesinde ise Darü'l-aceze'de sağlıklı ve iş görebilecek çocukların bulunduğu tespit edilmesi üzerine hem bunların birer sanat sahibi olması hem de bu kurumun masraflarının hafiflemesi maksadıyla bunlardan yaşları on ikiden büyük olanlarının bir kısmının Bahriye Sanayi Alayları'na nakledilmelerine karar verilmiştir[62].

Kimsesiz, yetim ve fakir çocukların Sanayi Alayları'nda istihdamına bir diğer örnek ise Darü'ş-şafaka'da[63] iki sene sınıf atlayamayan, eğitime kabiliyeti olmayan çocukların Bahriye Sanayi Alayları'na nakillerine dair Mayıs 1905 tarihinde çıkarılan karardır. Aslında Darü'ş-şafaka'da da, diğer okullarda olduğu gibi, iki sene üst üste sınıf atlayamayanların okuldan ihraç edilmesi öngörülmekteydi. Bununla birlikte bu okulda öğrenim göre öğrencilerin büyük kısmının yetim veyahut fakir olması ve kalacak yerlerinin bulunmaması nedeniyle söz konusu kararın bunların mağduriyetine neden olacağı düşünülerek Darü'ş-şafaka'da bulunan ve eğitime kabiliyeti olmayan bu çocukların bir kısmının Bahriye Sanayi Alayları'na nakledilmesi uygun görülmüştü. Böylece hem anne-babasız, tahsile kabiliyeti olmayan çocukların mağdur edilmemesi sağlanacak, hem de Bahriye Nezareti'nin sanayi alanındaki eleman ihtiyacı karşılanmış olacaktı[64].

---

60 BOA, BEO 565-42352, Lef 1-2; BOA, DH.MKT 339-37; BOA, DH.MKT 361-1, Lef 1, 2, 4. Bu kararın hemen akabinde Bingazi'den İstanbul'a gönderilen on çocuk Bahriye Sanayi Alayları'na imtizaç edememiş ve birkaç ay sonra Bingazi'ye geri gönderilmiştir. BOA, DH.MKT 361-1, Lef 6.

61 BOA, İrâde Hususi (İ.HUS) 88-29; BOA, A.MKT.MHM 707-29. Muhtemelen sokak çocuklarından sanayi alanında ihtiyaç duyulan emek açığını kapatacak kalifiye personel yaratma düşüncesinin eseri olarak 1898'den başlayarak 1902, 1904-5 arasında Darü'l-aceze'de bir çok sanayi dalında eğitim verecek imalathaneler kurulmuştur. Nuran Yıldırım, *İstanbul Darülaceze Müessesesi Tarihi*, İstanbul: Darülaceze Vakfı, 1996, ss.171-177.

62 BOA, DH.MKT 1297-52, Lef 1-2.

63 Darü'ş-şafaka da yine II. Abdülhamid döneminde, 1873 senesinde, kız ve erkek yetimlere eğitim ve öğretim veren bir kurum olarak kurulmuştur. Mehmed İzzet, Mehmed Esad, Osmanlı Nuri, Ali Kamil, *Darü'ş-şafaka: Türkiye'de İlk Halk Mektebi*, İstanbul: Evkaf-ı İslamiye Matbaası, 1927, s.7, 31.

64 BOA, İrâde Marif (İ.MF) 11-11, Lef 1-2; BOA, BEO 2586-193908.

Devlet eliyle Bahriye Sanayi Alayları'na yönlendirilen kimsesiz çocukların yanı sıra II. Abdülhamid iktidarının ilerleyen senelerinde yetim kalan çocukların, bireysel arzuhallere binaen de Bahriye Sanayi Alayları'na kaydedildiği görülmektedir. Örneğin Eylül 1904 senesinde Filibe'de anne ve babasının ölümüyle yetim kalmış erkek çocuklardan biri Bahriye Sanayi Alayları'na kabul edilmiş[65], bundan birkaç ay sonra verilen arzuhal üzerine Filibe'de yetim kalan bir çocuğun daha aynı alaylarda istihdam edilmesine karar verilmiştir[66].

II. Abdülhamid döneminde Bahriye Sanayi Alayları'nda istihdam edilen bir diğer unsur da gayrimüslimler ve din değiştirerek Müslüman olanların çocukları olmuştur. Bu dönemde mühtedilerin bireysel talepleri ile bunların çocuklarının Sanayi Alaylar'ına kaydedildiği görülmektedir. 1892 senesinde Kayseri'de ihtida etmiş olan Hidayet Efendi, oğlunun yatılı bir mektebe kaydedilmesini talep etmiş ve bunun için önce İstanbul'daki Sanayi Mektebi düşünülmüştür. Bununla birlikte söz konusu şahsın yaşının yirmiden fazla olması nedeniyle, Bahriye Sanayi Alayları'na kaydedilmesine karar verilmiştir[67]. Yine 1901 senesinde kocası tarafından Bolu'dan İstanbul'a getirilerek çocuklarıyla terk edilen mühtediye Meliha hanım, geçimini sağlamakta güçlük çektiği oğlunun yatılı bir mektebe yerleştirilmesini talep etmiş ve söz konusu şahsın 19 yaşında olmasına binaen Darü'ş-şafaka veya Bahriye Sanayi Alayları'ndan birine kaydı uygun görülmüştür[68]. Muhtedilerin yanı sıra az sayıda olmakla birlikte gayr-ı Müslim çocukların da Sanayi Alaylarında istihdam edildiği görülmektedir. Gayri Müslimlerin Bahriye Sanayi Alayları'nda istihdamının esas yolu Mekteb-i Tıbbiye'den nakildi. Nitekim Şubat 1888 tarihinde alınan bir kararla Mekteb-i Tıbbiye'de iki sene üst üste imtihanları geçemeyenler öğrencilerden gayrimüslim olanlarının üç sene müddetle terfi almaksızın Bahriye Sanayi Alayları'nda istihdam edilmelerine karar verilmişti[69].

Bahriye Sanayi Alayları'nda istihdam edilen bir diğer unsur ise zenci kölelerdi. Köleler, 15. yüzyıl sonlarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda, özellikle kentlerde ve lüks tüketim maddeleri imalatında, sanayide istihdam edilen bir emek unsuru olmuştu[70]. Bununla birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda zenci köle

---

65 BOA, Sadâret Eyâlet-i Mümtâze Bulgaristan (A.MTZ.04) 121-108.

66 BOA, A.MTZ.04 125-62.

67 BOA, BEO 128-9556, Lef 1-2.

68 BOA, MF.MKT 552-42, Lef 1-2.

69 BOA, Meclis-i Vükela Mazbataları (MV) 40-1.

70 Y. Hakan Erdem, *Osmanlıda Köleliğin Sonu (1800-1909)*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2004, ss.30-32.

ticaretinin yasaklanmasına dair girişimlerin başladığı görülmektedir. 1847 yılında Basra Körfezi'nde köle ticaretinin engellenmesi girişimini 1855'te Trablusgarb'dan Girit ve Yanya'ya, Nisan 1856'da da Orta Afrika'dan Trablusgarb'a köle ticaretinin yasaklanması izlemiştir. Nihayet 1857 yılında siyah köle ticareti tüm Osmanlı İmparatorluğu genelinde yasaklanmıştır[71]. Bu yasaklara rağmen ulaşım araçlarındaki gelişmeler başta olmak üzere çeşitli nedenlerle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren köle ticaretinde ciddi bir artış yaşanmıştır[72]. Zenci köle ticaretinin bu şekilde devam etmesi üzerine II. Abdülhamid döneminde 1876 ve 1877 senelerinde zenci köle ticaretinin yasağı tekrarlanmış, 1880 senesinde de Osmanlı ve İngiltere arasında siyah köle ticaretini önlemeye yönelik bir konvansiyon imzalanmıştı[73]. Bunun akabinde 1889 kanunu ve 1890'da Brüksel Konferansı kararlarının onaylanması Osmanlı İmparatorluğu'nda zenci köleliğe dair alınan son önlemler olmuş ve bu anlaşmalarla köle ticaretinin yasaklanması dışında ithal edilmiş olan kölelerin serbest bırakılması da öngörülmüştü[74]. 1889 ve 1890 karaları uyarınca ithal edilmiş olan kölelerin serbest bırakılmaya başlanmış, bununla birlikte bunların birçoğunun zaruretten dolayı yeniden "hal-i esarete" düşmeleri dolayısıyla Aralık 1890 senesinde hükümet tarafından çeşitli önlemler alınmıştır. Bu önlemler bağlamında zenci köleler içerisinde yaşları küçük ve terbiyeye müsait olanların sanayi taburlarında istihdam edilmesi de yer almaktadır[75].

Kölelerin Bahriye Sanayi Alayları'nda istihdamına dair dikkat çekici bir diğer örnek ise Mart 1883 tarihinde alaylara bizzat padişah tarafından saray'dan gönderildiği tahmin edilen sekiz zenci köledir[76]. Özel bir memur vasıtasıyla Bahriye Nezareti'ne teslim edilen bu kölelerin herhangi bir sanayi kısmına neferlikle kaydedilmeleri istenmişti. Bunlar alaylara uygun olarak tahsil ve terbiyeden geçecek ve "terbiyeleri" istenilen düzeye ulaşana kadar hiçbir yere çıkarılmayacaktı. İçlerinden tembellik veya haylazlık yapan

71 Erdem, *Osmanlıda Köleliğin Sonu*, ss.129-145.

72 Erdem, *Osmanlıda Köleliğin Sonu*, s.79.

73 Erdem, *Osmanlıda Köleliğin Sonu*, ss.159-172. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Ehud R. Toledano, *Osmanlı Köle Ticareti (1840-1890)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, ss.186-207.

74 Erdem, *Osmanlıda Köleliğin Sonu*, ss.179-185. Brüksel Konferansı'nda alınan kararların tam metni için bkz. Gülnihal Bozkurt, "Köle Ticaretinin Sona Erdirilmesi Konusunda Osmanlı Devleti'nin Taraf Olduğu İki Devletlerarası Anlaşma", *OTAM*, 2/1, ss.51-73.

75 BOA, DH.MKT 1797-138.

76 Bu kölelerin hepsinin zenci olması ve kendilerinden "ağavat" olarak bahsedilmesi, bunların nedeni belirsiz bir biçimde Saray'dan nakledildiğini düşündürmektedir. Sanayi Alaylarına gönderilen bu kölelerin isimleri Cabir, Merzuk, Feras, Said, Mercan, Mürsel, Sürur ve Nesim'di. Kölelerin listesi için bkz. BOA, Yıldız Perakende Başkitâbet Dairesi Maruzatı (Y.PRK.BŞK) 7-47, Lef 2.

olursa gemilerde hapsedilecek, cezaları bittiği zaman yeniden işlerinin başına döneceklerdi. Bunların içerisinde sanayiye kabiliyetli olmadığı anlaşılanlar ise gemilerde neferlikle görevlendirileceklerdi. Bu kölelerin Padişah tarafından aksi yönde emir verilmedikçe hiç kimseye teslim olunmamaları ve "bir yere çıkarılmayarak muhafaza" edilmeleri emredilmişti[77]. Bu kölelerin neden Bahriye Sanayi Alayları'na gönderildikleri tespit edilememekle birlikte kendilerinden "ağavat" olarak bahsedilmesi bunların harem ağası olduğu ve saraydan çıktığı izlenimini vermektedir. Zira her ne kadar siyahi köle ticareti Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yasaklanmış olsa da hadım edilmiş siyahi köleler, en azından 1903 tarihine kadar, Harem Ağaları olarak Osmanlı Sarayı'nda istihdam edilmeye devam edilmiştir. II. Abdülhamid döneminde de sarayda hadım köle istihdam edildiği bilinmektedir. Bunların bir çoğu hediye olarak saraya verilmiş, çok azı satın alınmıştır[78].

2.2. Sanayi Alaylarının Çeşitlendirilmesi

Kurulmasından kısa bir süre sonra Bahriye Sanayi Alayları'nın çeşitlendirilmeye çalışıldığı, bu doğrultuda Sıbyan ve İdadi taburlarının tesis edildiği görülmektedir. Sanayi Alaylarında bu çeşitliğe gitmenin sebepleri dönemin fiziksel gerekleri ve ihtiyaçları ile ilgilidir. Sıbyan taburlarının tesisinin altında yatan en önemli neden çocukların daha küçük yaşlardan itibaren sanata alıştırılarak uzmanlaşma sağlamak, bunun yanı sıra çocukların daha uzun süreler alaylarda istihdamını mümkün kılarak sanayide ihtiyaç duyulan emek açığını kapatmaktı. Sanayi Sıbyan Taburlar'ını bu anlamda Tanzimat öncesi usta-çırak ilişkisinin ve bundan doğan uzmanlaşmanın, Tanzimat sonrası değişen kalifiye emek üretim biçimine entegre edilmesi olarak düşünmek mümkündür. Yaşları daha büyük olanların istihdamını öngören İdadiye Bölükleri ise muhtemelen göçmen meselesinin hafifletilmesi amacına yönelik kurulmuştur.

Sanayi Alayları'nın kurulmasından bir müddet sonra daha küçük yaştakilerin sanata özendirilmesi amacıyla Bahriye Sanayi Sıbyan Taburu tesis edilmiştir[79]. Bir çoğu Dersaadet'te ekonomik güçlük çekmekte olan on

77 Kölelerin ayrıca fotoğrafları çekilerek bir albümlerinin oluşturulması da istenmişti. BOA, Y.PRK.BŞK 7-47, Lef 1. Kölelerin resimleri için bkz. *İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Yıldız Koleksiyonu*, no.91286, vr.1-8.

78 19. yüzyılda Osmanlı sarayında istihdam edilen hadımlar hakkında detaylı bilgi için bkz. Ehud R. Toledano, "The Imperial Eunuchs of Istanbul: From Africa to the Hearth of Islam", *Middle Eastern Studies*, 20/3 (1984), ss.379-390.

79 Salim Cevad, *Mekteb-i Harbiye, Ordu ve Donanma Teşkilatı ve İstatistik*, s.69. Sanayi Sıbyan Taburu'nun tam olarak hangi tarihte kurulduğuna dair bir bilgiye ulaşılamamıştır.

üç yaşındaki muhacir çocuklar arasından seçilen[80] Sıbyan Taburları'nın kurulmasında, Tersane-i Amire fabrikaları ve imalathanelerinde çalıştırılmak üzere her sınıftan elemana duyulan ihtiyaç etkili olmuştu[81]. Bununla birlikte Sıbyan Bölükleri'nde istihdam edilenlerin de 1897 Osmanlı-Yunan savaşı esnasında harp sınıfına geçirilerek silah altına alındığı görülmektedir[82].

Sıbyan Taburları'nda yetiştirilen elemanlardan kısa süre içerisinde verim alınması üzerine 1868 senesi Haziran'ında bu taburlar içerisinde bir perçinci sınıfı kurulmasına karar verilmişti[83]. Bu tarihe kadar vapur perçinlerinin imali, yüksek maaşlarla İngiltere'den istihdam edilen ustalar tarafından yapılmakta, bu da devlet bütçesine büyük bir yük getirmekteydi. Bu noktadan hareketle hal-i hazırda bu işte istihdam edilmekte olan İngiliz ustaların refakatinde, yaşları 12 ila 18 arasında olmak ve Dersaadet ahalisinden seçilmek kaydıyla 27 kişinin seçilerek Tersane-i Amire'de yetiştirilmesine karar verilmişti. Seçilen çocuklar, sıhhatlerini etkilemeyecek şekilde 6-7 saat çalıştırılacak, bunun dışında ise okuma yazma, hesap ve talim-i akaid yani din dersleri alacaktı[84]. İlerleyen yıllarda da Sıbyan Taburları'ndan verim alınmaya devam edilmiş olacak ki 1873 yılı Mayıs'ında buraya bir bölük takviye yapılmasına karar verilmiştir[85].

1880'li yıllarda Sıbyan Taburları'nda çeşitli ıslahatlar yapıldığı ve bunların nüfuslarının arttırıldığı görülmektedir. Bu konuda yapılan ilk ıslahat İmalat Sıbyan Taburu'nun kurulmasıydi. 1880'li yılların başında Osmanlı maliyesinin içerisinde bulunduğu duruma binaen Daire-i Bahriye tarafından tersanede ve donanmada ıslahat yapılmasına karar verilmiş ve bu ıslahatın bir parçası olarak Sanayi Alayları'ndan bir taburun lağvedilmesi ve yerine ilave bir Sıbyan Taburu'nun teşkil edilmesi gündeme gelmiştir. Zira Sanayi Alayları'na mensup askerler, dört sene sanat eğitimi alıyor ve tam eğitimlerini bitip de Bahriye'nin faydalanabileceği duruma geldiklerinde ise beş sene olan görev süreleri dolarak terhis oluyorlardı. Buna karşılık Sübyan

80 BOA, Y.MTV 11-74, Lef 1-2.

81 Salim Cevad, *Mekteb-i Harbiye, Ordu ve Donanma Teşkilatı ve İstatistik*, s.69.

82 Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donaması", ss.85-87.

83 İki ya da daha çok levhayı birbirine bağlamak için geçirilen çivinin, ezilerek baş durumuna getirilen ucuna perçin adı verilir. Perçin, sac levhaları birbirine eklemek için kullanılmaktaydı. Süleyman Nutki, *Kamus-ı Bahri*, İstanbul: Matbaa-ı Bahriye, 1333, s..103. Osmanlı donanmasında buharlı teknolojiye geçilmesi ve bunun sonucu olarak demir aksamın kullanımının artması ile birlikte perçin gemilerde kullanılan ana malzemelerden biri haline gelmiştir. Levent Düzcü, "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)", Gazi Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2012, ss.286-291.

84 BOA, İrâde Dosya Usûlü (İ.DUİT) 185-89, Lef 1-3.

85 BOA, A.MKT.MHM 456-18.

Taburları'nda bulunanlar on iki sene bilfiil askeri hizmette bulunduktan sonra genelde tezkerelerini almayıp sanayi efradlığına devam ederek veyahut başıbozuk olarak Tersane'de kalarak çalışmaya devam etmekteydi. Dolayısıyla Sanayi Alayları'nın bir kısmının lağv edilerek yerine ilave bir Sıbyan Taburu'nun tesisiyle kalifiye personelin daha uzun süre donanma içerisinde tutulması sağlanmış olacaktı. Proje halindeki yeni Sıbyan taburunun tesis amacı önceki alay ve taburlarla hemen hemen aynıydı. Bu şekilde Tersane'ye dışardan yevmiye ile usta tedarik edilmesi külfetinden kurtulunacak, değişik sanayi dalları gelişme olanağı bulacak, üstelik Bahriye hazinesinin de rahatlaması sağlanacaktı. Tüm bunlara ek olarak yurtlarından göç ederek Dersaadet'te fakirlik çeken muhacir çocuklar da bir meslek edinmiş olacaktı[86]. Sanayi Alayları'nın lağvıyla açıkta kalacak olan zabitler de düşünülmüş, bunlardan en beceriklilerinin Sübyan Taburları'na muallimlik hizmetine verilmesi, geri kalanlardan ise Tersane-i Amire'deki imalat ve inşaat işleri ile fabrikalarda istifadeye devam edilmesi planlanmıştı[87].

Bu düşünce çerçevesinde Aralık 1886 tarihinde, Sanayi Alayları'nın bir taburunun kaldırılarak yerine Sanayi Alayları ve Sanayi Sıbyan Taburları'ndan farklı olarak yeni bir Sıbyan Taburu kurulmasına karar verilmişti. Bu yeni kurulan tabur, Daire-i Bahriye'ye bağlı olacak ve "İmalat Sıbyan Taburu" olarak adlandırılacaktı. Yeni kurulacak olan bu tabur efradı Kasımpaşa havuzundan Hasköy'e doğru bulunan kesimde Sıbyan Kışlası'nda ikamet edecekti[88]. Bu kışla, Taştezgah/ Taşkızak denilen ve eski tersane sarayının yerine kurulmuş olan yeni ve büyük fabrikalar semti içerisinde yer almaktaydı[89]. Yaşları 12 ila 15 arasında bulunan taşra ve Dersaadet ahalisi çocuklarından seçilecek[90] olan İmalat Sıbyan Taburu'nun Daire-i Bahriye fabrikalarında ve Tersane'de inşaat mevkilerinde hizmet vermesi kararlaştırılış ve buna göre bir nizamname hazırlanmıştı.

86 BOA, Y.MTV 11-74, Lef 1; BOA, Y.MTV 8-47, Lef 1-3; BOA, Yıldız Resmi Maruzât Evrakı (Y.A.RES) 15-34, Lef 1-3; BOA, İrâde Dâhiliye (İ.DH) 667-46467, Lef 1-2.

87 BOA, Y.A.RES 15-34, Lef 1-2.

88 Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donaması", s.130.

89 Ünlü, *a.g.e.*, s.238.

90 Bahsedilen yaş aralığının dışında öğrenci kabulü ancak padişahın iradesi ile sınırlandırılmıştı. BOA, Sadaret Defterleri (A.d) 10, Lef 61; İmalat Sıbyan Taburu hakkındaki nizamnamenin bir diğer kopyası için bkz. BOA, Bab-ı Asafi Divanı Hümayun Sicilleri Nizamat Defterleri (A.DVNS.NZAM.d) 2, Lef 254-260. İmalat Sıbyan Taburu'na kaydedilen çocukların kabul süreci hakkında detaylı bilgi için bkz. BOA, A.d 10, Lef 62.

Hazırlanan nizamnameye göre tabur, her bölük yüzer kişiden müteşekkil olmak üzere toplam sekiz bölükten oluşacaktı[91]. İmalat Sıbyan Taburu'nun istihdam süresi beş senesi sıbyan, beş senesi sanayi neferliği ve üç senesi ihtiyat sınıfı olmak üzere 13 seneden ibaretti[92]. Bu 13 senenin on senesi mecburi bulunmakla birlikte, son üç sene keyfiydi. Bununla birlikte son üç sene çalışmayı tercih eden çocukların dolgun ücretle istihdamı kararlaştırılmıştı[93].

Hocaları askeriye içerisinden seçilecek olan taburda önce temel düzeyde eğitim verilmesi, daha sonra ise çocukların kademeli olarak sanata alıştırılması üzerine kurulu bir program bulunmaktaydı. Buna göre çocuklar ikinci sınıftan itibaren sanat öğrenmeye başlayarak ilk iki senelerini çırak, diğer iki seneyi de kalfa olarak tamamlayacaklardı[94]. İmalat Sıbyan Taburu'nda öğretilecek olan sanayi kolları İnşaat Dairesi'ne ve fabrikalara dair olanlar olarak ikiye ayrılmıştı. Bu taburlarda öğretilmesi planlanan sanayi kollarından bazıları demircilik, dürbün ve barometrecilik, pusula ve fenercilik, perçincilik, zırhçılık, tesviyecilik, dökmecilik, telgrafçılık, tavcılık, top arabacılık, tornacılık, pulanyacılık ve kazancılıktı. Çocuklar imalat mevkilerine giderek hangi sanat dalına ilgi duyarlarsa o alana yönlendirileceklerdi[95]. İmalat Sıbyan Taburu'nda istihdam edilecek olan çocuklara ilk sene ücret verilmeyecek fakat ikinci sene 20 paradan başlayarak beş senenin sonunda ücretleri 50 paraya çıkarılacaktı. İkinci beş senede bunların ücretleri her sene kademeli olarak arttırılarak onuncu senenin sonunda 100 paraya ulaşacaktı. İhtiyat sınıfındaki son üç sene ile personelin ücretinde ciddi bir iyileştirme yapılmıştı. On birinci sene 160 kuruşla başlayan ücretler, ertesi sene 220 ve nihayet on üçüncü sene 280 paraya ulaşmaktaydı[96].

Nizamnameye göre beş sene aynı sınıfta kalan öğrenciler ve 22 yaşına kadar sıbyanlık sınıfından kurtulamayanlar neferlikle donanmaya ihraç edileceklerdi[97]. İmalat Sıbyan Taburu'nu başarılı bir şekilde tamamlayarak tasdikname alanlar ise Bahriye Dairesi fabrikaları ile inşaat ve

91 BOA, A.d 10, Lef 61.

92 BOA, A.d 10, Lef 62.

93 BOA, A.d 10, Lef 63.

94 BOA, A.d 10, Lef 63-64.

95 Sanayi kollarının detaylı tam listesi için bkz. BOA, A.d 10, Lef 65.

96 BOA, A.d 10, Lef 66. Bu ücretler iki sene sonra yapılan ıslahat neticesinde düzenlenen Sanayi Sıbyan Taburu maaşlarıyla kıyaslandığında hayli yüksektir. İmalat Sıbyan Taburu personelinin, Sanayi Sıbyan Taburu'nın aksine piyasanın üzerinde bir maaşa sahip olduğunu ifade etmek mümkündür.

97 BOA, A.d 10, Lef 67.

imalat mevkilerinde istihdam olunmak üzere dışardan işçi alınması durumunda öncelikli konumda olacaklardı[98]. İmalat Sıbyan Taburu için hazırlanmış olan nizamnamede yer alan bu kurallar, bu tarihten itibaren Sanayi Sıbyan Taburları için de geçerli kılınmıştır[99]. İmalat Sıbyan Taburu'nun başlangıçta 346 olan personel sayısı zamanla 143'lere kadar düşmüş ve hatta 1897 savaşında sıbyan efradının tamamı harp sınıfına geçirilmiştir[100].

İmalat Sıbyan Taburu'nun tesisini 1888 tarihli Sıbyan Taburu ıslahatı izlemiştir. 1880'li yılların sonlarına doğru savaş ve deniz sanayinin hızlı bir gelişme göstermesi ve teknolojinin sürekli olarak yenilendiği bir döneme girilmesi Tersane-i Amire içerisinde de bir revizyonu gerekli kılmıştı. Bu doğrultuda 1880'li yıllarda yeni model gemilerin imal ve tamiri amacıyla Tersane-i Amire'de bir çok yeni fabrika açılmış, Avrupa'dan yeni destgahlar getirilmiş, bu da Tersane'deki gemi imalatı ile ilgili işlerin önceki dönemlere oranla artış göstermesine neden olmuştu. Bu durum ise Tersane'nin sanayi kısmında çalışmak üzere daha fazla kalifiye personele ihtiyaç duyulmasını beraberinde getirmişti. İşte bu noktalardan hareketle Aralık 1886 tarihinde Şura-yı Bahriye komisyonu tarafından Sıbyan Taburları nüfusunun azlığına dikkat çekilerek yeterli personel bulunamaması nedeniyle halen Tersane dışından usta çalıştırılmak zorunda kalındığı hatırlatılmıştı. Üstelik dışarıdan istihdam edilen ustalar acemi oldukları için beklenen verimi sağlayamıyor ve hatta imalat işlerine vakıf olur olmaz Tersane'den ayrılarak özel fabrikalara rağbet ediyorlardı. Tersane'nin ihtiyacı olan personeli istihdam edememesi ise acil ve yoğun olan işler nedeniyle mevcut personelin geceli-gündüzlü zor şartlar altında çalıştırılmasına neden oluyordu. Üstelik Tersane'nin sürekli olarak verim alamadığı, acemi personeli dışardan istihdam etmek zorunda kalması, bir yandan bir türlü istenilen düzeyde ve sayıda kalifiye personel istihdam edilememesini, yani Tersane-i Amire'de devamlı olarak bir kalifiye emek açığını, diğer yandan ise hazine üzerine ek bir külfet bindirilmesini beraberinde getirmekteydi[101].

Bu nedenlerden dolayı Şura-yı Bahriye komisyonu Sıbyan Taburları'nın mevcudunun 160 kişi arttırılarak 800'e çıkarılmasını ve çeşitli

98 On senelik mecburi eğitimi tamamlayan herkes seçmiş olduğu sanat dalında bir şehadetname alacak ve bu şehadetnamenin üzerinde söz konusu sanat dalında edinmiş olduğu maharetin derecesini gösteren bir kısım bulunacaktı. BOA, A.d 10, Lef 70.

99 BOA, A.d 10, Lef 71.

100 İmalat Sıbyan Taburu mevcudunun yıllara göre dağılımı için bkz. Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donaması", s.85.

101 DMA, Bahriye Nezareti (BN) 27-1372, Lef 1.

sanayi dallarını öğrenebilmeleri ve uzmanlaşabilmeleri için bunların istihdam sürelerinde ıslahata gidilmesini teklif etmişti. Teklife göre bu taburlarda çalışanlar sıbyanlıkta beş seneyi tamamlamalarının akabinde neferlik silkine dahil edilecekler, burada beş sene çalıştıktan sonra kendilerine tezkereleri verilecek fakat üç sene daha kabiliyetlerine göre belirlenen yevmiyeler karşılığında Tersane-i Amire'de çalışmak zorunda olacaklardı. Islahattan komisyonun esas beklentisi kısa sürede işbaşı yapacak yetişmiş eleman elde edilmesi ve dışarıdan usta istihdamına gerek kalmamasıydı. Zira bu şekilde Tersane, 13 sene gibi uzun sayılabilecek bir süre zarfı boyunca düşük ücretlerle kalifiye işçi çalıştırmış olacaktı. Bir diğer beklenti ise tabi ki tasarruftu. Komisyonun hesaplarına göre ilave kurulacak taburların masrafları dahil edildiğinde dahi Osmanlı maliyesi bu teklifle 50.000 kuruş civarında tasarruf etmiş olacaktı. Son olarak ise buradan yetişen elemanların özel sektör için canlandırıcı ve geliştirici bir lokomotif olması bekleniyordu[102].

Bu çerçevede komisyon tarafından Sıbyan Taburları için bir de yeni vazife layihası hazırlanmış, yeni ders programları belirlenmişti. Buna göre ilk dört sene Sıbyan Taburu'nda dini dersler ağırlıklı olmak üzere okuma-yazma ve çeşitli matematik dersleri öğretilecekti[103]. Çalışmaktan veya iş yapmaktan kaçan veya haylazlık yapanların taburdan kaydı silinecekti. Sıbyan Taburları'nda istihdam edilenler bu düzenleme ile ilk sene herhangi bir ücret alamayacak, ancak birinci senenin sonunda ilgilendikleri sanatla ilgili yapılan imtihanda başarılı olurlarsa kendilerine günlük 10 para verilecekti. İki senelik tecrübenin sonunda tabi oldukları sınavı başarıyla verenlerin yevmiyeleri 20 paraya çıkarılacak, beşinci sene sonundaki imtihandan başarılı olanlara ise yine 10 para zam yapılarak yevmiyeleri 30 paraya çıkarılacaktı[104]. Şura-yı Bahriye komisyonunun tasarısı kabul edilmiş ve 1888 uygulamaya geçmiştir[105].

Sıbyan Taburu ve İmalat Sıbyan Taburu'nun yanı sıra Sanayi Alayları'nın bir nevi alt kolu olarak kurulan diğer bir örgütlenme ise 1863 senesinde Sanayi Alayları içerisinde kurulan İdadi Bölükleridir. Bu tarihte yapılan düzenleme ile kimsesiz ve yetimlerden askeri okullara girmek

[102] DMA, Bahriye Nezareti (BN) 27-1372, Lef 2.

[103] DMA, Bahriye Nezareti (BN) 27-1372, Lef 4.

[104] DMA, Bahriye Nezareti (BN) 27-1372, Lef 5. 1870'li yıllarda Bursa'da bir çıkrıkçı ortalama 6-8 para arasında almaktaydı. Charles Issawi, "Wages in Turkey: 1850-1914", *Social and Economic History of Turkey (1071-1920)* (ed. Osman Okyar, Halil İnalcık), Ankara: Meteksan, 1980, s.264. Bu açıdan bakıldığında henüz kalifiye emek haline gelmemiş olan Sıbyan Taburu personeline dönemin emek piyasası ile uyumlu bir ödeme politikasının benimsendiğini söylemek mümkündür.

[105] BOA, DH.MKT 1618-113, Lef 2; DMA, BN 27-372, Lef 1-2.

isteyenler arasından yaşları silah kullanmaya elverişli olmayanlar, Sanayi Alayları taburlarının sekizinci bölüklerine "İdadiye" ismi verilerek kaydedilecekti. İki yeni bölük şeklinde teşkil edilecek olan İdadiye'lere alınacak çocukların şehir ahalisi arasından seçilmesi kararlaştırılmıştı. Böylece hem yetim kalan, sefaletle mücadele eden bu çocuklar eğitilmiş ve bir meslek edindirilmiş olacak, hem de denizcilik alanındaki teknolojik yenileşmeyi besleyecek işgücü sağlanmış olacaktı[106]. Kuruluşundan kısa bir zaman sonra İdadi Bölükleri'nin de sayısının arttırılmasına karar verilmiş ve 1869 senesinde mevcut olanlara iki bölük daha eklenmişti[107]. Kuruluşunda yalnızca Dersaadet ahalisi içerisinden emek istihdam edilmesi düşünülmüş olsa da Sanayi Sıbyan Taburları'na 1888 senesinden itibaren İmparatorluğun çeşitli bölgelerinden eleman kabul edilmeye başlanmıştır[108].

3. Sanayi Alayları'nın Lağvı

19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı İmparatorluğu'nda artan sanayileşme çabalarının bir tezahürü olarak kurulan Bahriye Sanayi Alayları, zaman içerisinde çeşitlendirilmiş ve alayların nüfusu devamlı olarak arttırılmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte Sanayi Alayları'nın nüfusunun arttırılması girişimleri, bu alaylardan tam anlamıyla istenilen verimin alındığı anlamına gelmiyordu. Zaman zaman devletin Sanayi Alayları'ndan istediği şekilde istifa edemediği şeklinde şikayetlerin dile getirilmiştir. Örneğin 1897 tarihinde yapılan incelemelerde Bahriye sanayi sınıfına mensup olanların düzenli olarak işlerine devam etmedikleri tespit edilmişti. Hazırlanan rapora göre bir işin tamamlanması için tayin edilen 40-50 efradın ancak beşte biri işlerine düzenli devam etmekte, geri kalanlar ise gelişigüzel vakit geçirmekte veya başka işlerle iştigal etmekteydi[109]. 1908 senesinde Meşrutiyetin yeniden ilanı akabinde ise ciddi masraflarla tesis edilen Sanayi

[106] BOA, A.MKT.MHM 288-58.

[107] DMA, ŞUB 45-164A.

[108] Fakat çeşitli vilayetlerden bu taburlara kayıt olmak için başvurmak isteyen çocukların çoğunun evsiz ve kimsesizlerden oluşması bu çocukların İstanbul'a nakil masraflarının karşılanması meselesini ortaya çıkarmıştır. BOA, DH.MKT 1618-113, Lef 2. Bu duruma çözüm olarak çeşitli vilayetlerden Sanayi Sıbyan Taburları'na katılmaya gönüllü olanların İstanbul'a İdare-i Mahsusa vapurları tarafından ücretsiz olarak nakledilmeleri, bunlardan herhangi bir navlun talep edilmemesi, ayrıca bu çocukların yol boyunca yemek masraflarının da mahalli idareler tarafından karşılanması kararlaştırılmıştır. BOA, DH.MKT 1618-113, Lef 1-2; BOA, DH.MKT 1544-45; BOA, DH.MKT 1537-65. Daha sonra Şirket-i Hayriye vapurlarının da İdare-i Mahsusa gibi söz konusu çocukları ücretsiz taşıması talep edilmiştir. BOA, DH.MKT 1594-63; BOA, DH.MKT 1575-114.

[109] Raporu hazırlayan Bahriye Mühimmat-ı Harbiye Komisyonu reisi Ahmed Paşa, derhal sanayi sınıfında bir ıslahata gidilmesini ve efradın devamlı teftiş altında bulundurulmasını teklif etmişti. DMA, MKT 1059-11.

Alayları'nın kurulmasının akabinde geçen zaman zarfında istenilen düzeyde usta yetiştirilemediği ve bu alaylarda yetenekli adaylar istihdam edilemediği tespit edilmişti. Bunun üzerine Bahriye Sanayi Alayları, Sıbyan Taburları, İmalat Sıbyan Taburu ve İdadiye Bölükleri Temmuz 1908'de Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra ilga edildiği görülmüştür[110].

Sanayi Alayları ve bunlarla ilintili çeşitli tabur ve bölüklerin ilga edilmesinin üzerinden çok uzun süre geçmeden donanmada bu kurumların eksikliği yeniden hissedilmeye başlamıştır. Nitekim Sanayi Alayları'nın ilgası nedeniyle yeniden Tersane'de çalışmak üzere dışardan amele tutulması usulüne dönülmüş fakat bu durumun mali zararları kısa süre içerisinde idrak edilmişti. Dışardan istihdam edilen sanayi personeline ciddi miktarda paralar sarf edildiğinin ortaya çıkması üzerine Bahriye Nezareti içerisinde Sanayi Alayları'nın yeniden teşkil edilmesi gündeme gelmiştir. Mart 1910'da Meclis-i Bahriye tarafından ilk etapta küçük çaplı olmak üzere yeni bir sanayi bölüğünün kurulması fikri telaffuz edilmişti[111]. Bundan iki sene sonra ise bu defa Umur-ı Bahriye Müşavirliği tarafından bir Sanayi Sıbyan Mektebi kurulması teklif edilmişti. Sanayi Alayları ile Çarkçı Mektebi'nin vazifesini görmek üzere tasarlandığı anlaşılan bu mektebin öğrencilerinin tüm Osmanlı topraklarından seçilmesi ve çok kısa bir süre içerisinde işlemeye başlaması planlanmıştı[112]. Bununla birlikte 1910 sonrası yaşanan savaşlar ve iç ayaklanmalar, daha sonra da I. Dünya Savaşı'nın patlak ermesi nedeniyle bu iki teşebbüs sonuçsuz kalmış, Sanayi Alayları'nın ihya edilmesi mümkün olamamıştır[113].

Sonuç

19. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun, Avrupa'da yaşanan Sanayi Devrimi'nin etkileriyle doğrudan karşılaştığı bir dönem olmuştur. Özellikle yüzyılın ikinci yarısından başlayarak hem Osmanlı ekonomisinin hem de askeri yapısının Sanayi Devrimi'ne adapte edilmesi düşüncesi ve girişimleri Osmanlı devlet adamları açısından gündemin ana maddelerinden birini oluşturmuştur. Bununla birlikte 19. yüzyıl boyunca devam eden bu çabalar büyük oranda başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Osmanlı sanayileşmesinin bu

[110] BOA, İrâde Askeri (İ.AS) 80-28; BOA, DH.MKT 2657-45; BOA, BEO 4028-302029; BOA, DH.MKT 2627-90, Lef 1-2.

[111] DMA, BN 82-1679.

[112] DMA, BN 51-1016, Lef 2-4.

[113] Nitekim Bahriye Nezareti'nin I. Dünya Savaşı esnasında yetim kalmış olan çocukların istihdamına dair 1917 tarihli yazısından Sanayi Alayları'nın yeniden açılmamış olduğu ve söz konusu çocukların Tersane-i Amire fabrikalarına yönlendirildiği anlaşılmaktadır. DMA, BN 238-6679, Lef 1-2.

başarısızlığının en önemli nedenlerinden biri şüphesiz sanayi alanındaki teknolojik gelişmelere hakim kalifiye eleman eksikliğiydi.

Bahriye Sanayi Alayları, Osmanlı donanma sanayisini güçlendirmek ve yetişmiş eleman açığını kapamak için hayata geçirilen bir dizi girişimin başarısızlıkla sonuçlanması sonucu tesis edilmiştir. Bu alayların kuruluşunun Osmanlı'nın yoğun bir göç dalgası ile karşılaşmakta olduğu bir döneme denk gelmesi ise tesadüften fazlasını ifade etmektedir. Nitekim bu dönemde yetişmiş personel eksikliğinin önemli nedenlerinden birini halkın sanayi alanında çalışmak için gösterdiği isteksizlik oluşturmaktaydı. Bu anlamda Osmanlı devlet ricali, sanayi sektörü için ihtiyaç duyulan nitelikli elemanı yetiştirmek için farklı kanallara yönelmek zorunda kalmıştır. İşte Bahriye Sanayi Alayları, Osmanlı devletinin bu dönem karşısına çözülmesi gereken bir sorun olarak beliren çeşitli kesimlerin, başka göçmenler olmak üzere, istihdam edildiği bir alan olarak ortaya çıkmaktadır. Bu grupları istihdam ederek devlet ricali hem donanma sanayinin ihtiyaç duyduğu kalifiye personeli yetiştirmiş olacak, hem istihdam yaratmakta zorlandığı kesimleri bu vesile ile iş sahibi yapacak, hem de bu şekilde sanayi sektöründe çalışmayı arzu eden insan açığını muhacirler, köleler, sokak çocukları gibi gruplar sayesinde kapatacaktı. Bu şekilde devlet ricali, kendi yetişmiş personelini yaratarak dışarıdan uzman getirtmek zorunda kalınmamasını ve böylece ekonomik anlamda tasarrufa gidilmesini hedeflemekteydi. Üstelik bu şekilde sokak çocukları ve muhacirler gibi meselelere faydalı bir çözüm yolu da bulunmuş olacaktı.

Bununla birlikte Bahriye Sanayi Alayları'nın tam olarak hedeflenen başarıya ulaştığını söylemek mümkün değildir. Bunun en önemli nedenlerinden birinin alaylardaki istihdam politikası olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Nitekim bu alaylarda sanayi alanında çalışmaya hevesli, bu alanda eğitim görmek isteyen çocukların istihdamı yerine, devletin bir "mesele" olarak addettiği kesimlerin ıslah edilmesi politikası tercih edilmiştir. Bunun sonucu da alaylardan istenen verimin alınamaması olmuştur. Bu da ortaya, aslında donanma personelinin bir çoğunda mevcut olduğu gibi, çoğu zaman çalışmayan ve işten kaytaran bir personel profili çıkarmıştır[114]. Tüm bu olumsuzlukların yanı sıra lağv edilmesinin üzerinden bir sene geçmeden eksikliğinin hissedilmesi, bu alaylardan kısmen de olsa bir fayda sağlandığını göstermektedir. Zira dönemin raporlarından alayların en azından ciddi masraflar yapılarak yurt dışından uzman getirilmesi uygulamasına son verdiği anlaşılmaktadır. Bu anlamda Bahriye Sanayi

[114] Bu dönem bahriye askerinin duruma dair içeriden bir eleştiri ve tahlil için bkz. Yüce, *Abdülhamid Donanmasında Bir Bahriyeli*, ss.145-150.

Alayları da Osmanlı sanayileşme çabalarının geneline uygun bir verimlilik profili çizmiş, istenen hedefe ulaşamasa da kısmi bir başarı elde etmiştir.

KAYNAKÇA

A- Arşiv Belgeleri ve Koleksiyonlar

1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Bâb-ı Âli Evrak Odası (BEO)

Bab-ı Asafi Divanı Hümayun Sicilleri Nizamat Defterleri (A.DVNS.NZAM.d)

Dâhiliye Nezareti Mektûbi Kalemi (DH.MKT)

İrâde Askeri (İ.AS)

İrâde Dâhiliye (İ.DH)

İrâde Dosya Usûlü (İ.DUİT)

İrâde Hususi (İ.HUS)

İrâde Marif (İ.MF)

Maârif Nezareti Mektubî Evrâkı (MF.MKT)

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV)

Sadaret Defterleri (A.d)

Sadâret Eyâlet-i Mümtâze Bulgaristan (A.MTZ.04)

Sadaret Mektûbî Kalemi Mühime Kalemi (A.MKT.MHM)

Yıldız Mütenevvî Maruzât Evrakı (Y.MTV)

Yıldız Perakende Askerî Maruzât Evrakı (Y.PRK.ASK)

Yıldız Perakende Başkitâbet Dairesi Maruzatı (Y.PRK.BŞK)

Yıldız Resmi Maruzât Evrakı (Y.A.RES)

2. Denizcilik Müzesi Arşivi (DMA)

Bahriye Nezareti (BN)

Mektubi (MKT)

Şûra-yı Bahriye (ŞBH)

3. İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Yıldız Koleksiyonu

B. Kitap ve Makaleler

ALARSAN, Burcu, "Tersane (Aynalıkavak) Sarayı'nın Yerleşim Planı ve Mimari Özellikler", İstanbul Üniversitesi Sanat Tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999.

Ali Haydar Emir, *Tarih-i Bahri Sahifeleri*, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1332.

ARI, Kemal, "Yelkenliden Buharlıya Geçiş", *Türk Denizcilik Tarihi: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar* (ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar), C.2, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 2009, ss.125-145.

BAL, Nurcan, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi", Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Tarih Bölümü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010.

BATMAZ, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi", *Türk Denizcilik Tarihi: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar* (ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar), C.2, ss.159-173.

_____, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donaması", Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kayseri 2002.

_____, "II. Abdülhamid Devrinin Bilinmeyen Üç Bahriye Mektebi", *Devr-i Hamid: Sultan II. Abdülhamid* (haz. Mehmet Metin Hülagü, Şakir Batmaz, Gülbadi Alan), C.5, Kayseri: Erciyes Üniversitesi, 2011, ss.131-143.

_____, *Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi*, İstanbul: Yitik Hazine Yayınları, 2010.

_____, Şakir, "II. Abdülhamid Devri Bahriye Politikası", *Devr-i Hamid: Sultan II. Abdülhamid* (haz. Mehmet Metin Hülagü, Şakir Batmaz, Gülbadi Alan), C.2, Kayseri: Erciyes Üniversitesi, 2011, ss.109-117.

BOZKURT, Gülnihal, "Köle Ticaretinin Sona Erdirilmesi Konusunda Osmanlı Devleti'nin Taraf Olduğu İki Devletlerarası Anlaşma", *OTAM*, 2/1, ss.45-77.

BÜYÜKERTUĞRUL, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C.3, İstanbul: Deniz Basımevi, 1973.

_____, "II. Meşrutiyet Sonrasında Deniz Kuvvetlerimizin Düzenlenmesi Çabaları", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S.5 (1997), ss.57-66.

DEANE, Phyllis, *İlk Sanayi İnkılabı* (çev. Tevfik Güran), Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988.

DERİNGİL, Selim, "Redefining Identities in the Late Ottoman Empire: Policies of Conversion and Apostasy", *Imperial Rule* (ed. Alexei Miller, Alfred J. Rieber), Central European University Press: Budapest, 2004, ss.109-134.

DÜZCÜ, "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)", Gazi Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2012.

_____, Levent, "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies*, 5 (1), 2013, ss.113-127.

Ethem Ziya, *Gemi Topçuluğunun Geçirdiği Safhalar*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1934.

GÖMLEKSIZ, Eda Gülşen, "II. Meşrutiyet'ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik Tarihi: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar* (ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar), C.2, ss.175-193.

GÜLEN, Nejat, *Şanlı Bahriye: Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi (1773-1973)*, İstanbul: Kastaş Yayınevi 2001.

GÜLLÜ, Ramazan Erhan, "Ermeni Sorununun Ortaya Çıkış ve Gelişim Sürecinde İstanbul Ermeni Patrikhanesi'nin Tutumu (1878-1923)", İstanbul Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2013.

HEATON, Hearbert, *Avrupa İktisat Tarihi* (çev. Osman Aydoğuş, Mehmet Ali Kılıçbay), C.2, Ankara: Teori Yayınları 1985.

HOBSBAWM, E.J., *Sanayi ve İmparatorluk*, Ankara: Dost Yayınları 1998.

İLGÜREL, Mücteba, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı: Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri* (haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, 1995, ss.143-159.

ISSAWI, Charles, "Wages in Turkey: 1850-1914", *Social and Economic History of Turkey (1071-1920)* (ed. Osman Okyar, Halil İnalcık), Ankara: Meteksan, 1980, ss.263-270.

KARPAT, Kemal H., *Osmanlı'dan Günümüze Etnik Yapılanma ve Göçler*, İstanbul: Timaş Yayınları, 2010.

KOMATSU, Kaori, "1896'da Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancılar ve Gayri Müslimler", *Tarih ve Toplum*, 25 (139), 1995, ss.16-22.

_____, "Financial Problems of the Navy During the Reign of Abdulhamid II", *Oriente Moderno: The Ottomans and the Sea*, XX (LXXXI), 2001, ss.209-219.

LANGENSIEPEN, Bernd ve GÜLERYÜZ, Ahmet, *The Ottoman Steam Navy: 1828-1923*, London: Conway Maritame Press, 1995.

MAKSUDYAN, Nazan, "Orphans, Cities, and the State: Vocational Orphanages (Islahhanes) And Reform in the Late Ottoman Urban Space", *International Journal of Middle East Studies*, 43 (2011), 493-511.

Mehmed İzzet, Mehmed Esad, Osmanlı Nuri, Ali Kamil, *Darü'ş-şafaka: Türkiye'de İlk Halk Mektebi*, İstanbul: Evkaf-ı İslamiye Matbaası, 1927.

MOKYR, Joel, "Industrial Revolution", *The Oxford Encyclopedia of Economic History*, V.3, New York: Oxford University Press, 2003, ss.49-56.

MÜLLER-WIENER, Wolfganf, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998.

_____, "15-19. Yüzyılları Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi* (yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1992, ss.53-120.

Nevsâl-i Bahri, İstanbul: Bahriye Kulübü, 10 Temmuz 1325.

ÖRENÇ, Ali Fuat, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Osmanlı Askeri Tarihi: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri (1792-1918)* (der. Gültekin Yıldız), İstanbul: Timaş Yayınları, 2013, ss.121-161.

ÖZBEK, Nadir, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Sosyal Devlet: Siyaset, İktidar ve Meşruiyet, 1876-1914*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2002.

_____, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Dilencilere Yönelik Devlet Politikaları ve Kamusal Söylemin Değişimi", *Bir Kent Sorunu Dilencilik: Sorunlar ve Çözüm Yolları*, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Zabıta Daire Başkanlığı, 2009, ss.17-44.

Salim Cevad, *Mekteb-i Harbiye, Ordu ve Donanma Teşkilatı ve İstatistik*, İstanbul: Mekteb-i Harbiye Matbaası, 1340.

TEKELİ, İlhan, "Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Nüfusun Zorunlu Yer Değiştirmesi ve İskan Sorunu", *Göç ve Ötesi (İlhan Tekeli Toplu Eserleri-3)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2008, ss.49-71.

TOLEDANO, Ehud R., "The Imperial Eunuchs of Istanbul: From Africa to the Hearth of Islam", *Middle Eastern Studies*, 20/3 (1984), ss.379-390.

_____, *Osmanlı Köle Ticareti (1840-1890)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

ÜNLÜ, Rasim (haz.), *Bahriye'nin Haliç Serüveni: İstanbul'un Fethinden Son Divanhane'ye*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2005.

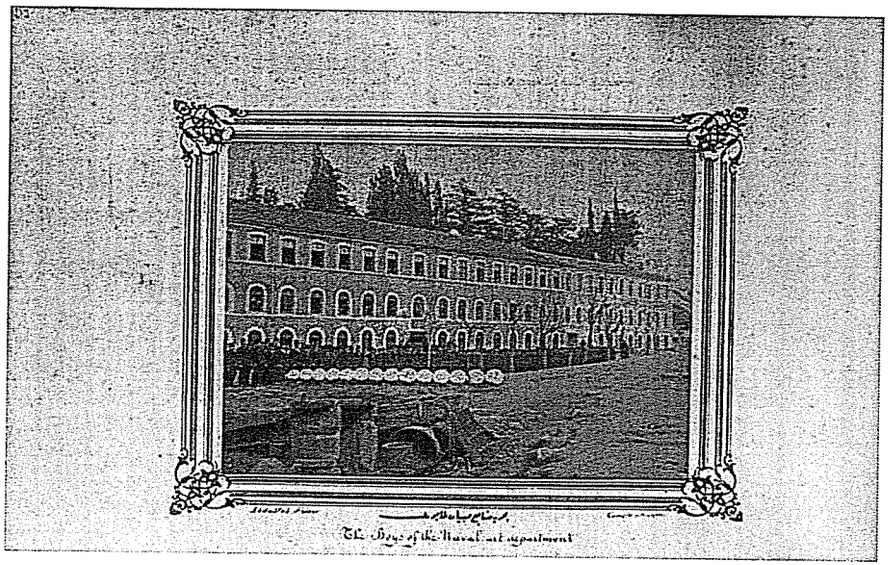
YAVUZ, Celalettin, "Sultan Abdülaziz Donanması-Yelkenli Teknelerden Buhar Makineli Gemilere Geçiş, Bitmeyen Reform İhtiyaçları", *XIII. Türk Tarih Kongresi: Kongreye Sunulan Bildiriler*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2002, ss. 1805-1837.

YILDIRIM, Nuran, *İstanbul Darülaceze Müessesesi Tarihi*, İstanbul: Darülaceze Vakfı, 1996.

YÜCE, Emin, *Abdülhamid Donanmasında Bir Bahriyeli: Donanma Zabiti Emin Yüce'nin Hatıraları* (haz. Şakir Batmaz), İstanbul: Timaş Yayınları, 2010.

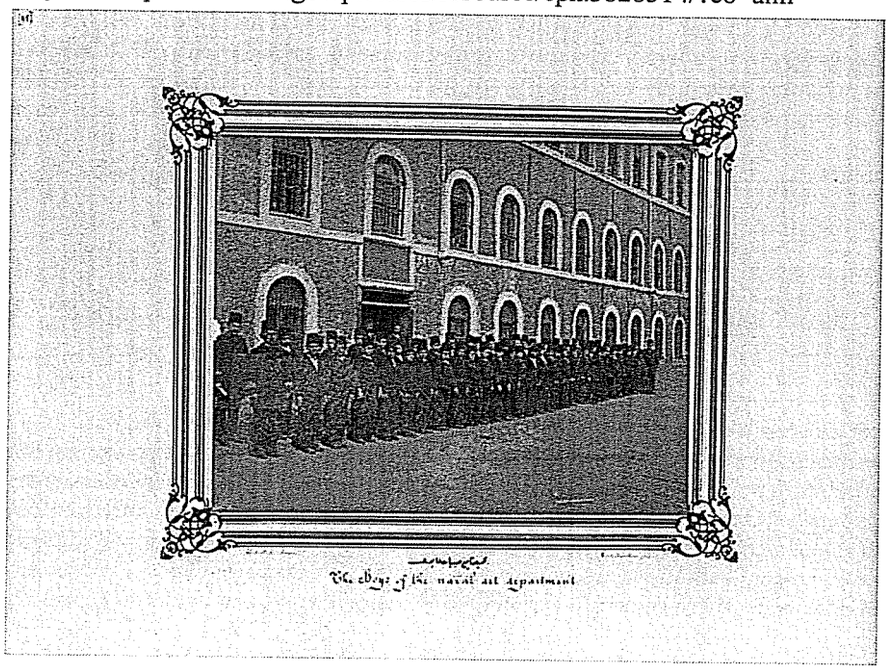
ZORLU, Tuncay, *Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and the Modernisation of the Ottoman Navy*, London: Tauris Academic Studies, 2008.

_____, "Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik Tarihi: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar* (ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar), C.2, ss.147-158.



Bahriye Sanayi Sıbyan Taburu

Kaynak: http://www.loc.gov/pictures/resource/cph.3b28514/?co=ahii



Bahriye Sanayi Sıbyan Taburu

Kaynak: http://www.loc.gov/pictures/collection/ahii/item/2003671346/