

T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YENİÇAĞ TARİHİ PROGRAMI

XIX. YÜZYILDA OSMANLI BAHRİYESİ'NDE GEMİ İNŞA TEKNOLOJİSİNDE
DEĞİŞİM: BUHARLI GEMİLER DÖNEMİ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Hazırlayan:
Nurcan BAL
20076108

Danışman:
Doç.Dr. Süleyman KIZILTOPRAK

İSTANBUL- 2010

T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YENİÇAĞ TARİHİ PROGRAMI

XIX. YÜZYILDA OSMANLI BAHRİYESİ'NDE GEMİ İNŞA TEKNOLOJİSİNDE
DEĞİŞİM: BUHARLI GEMİLER DÖNEMİ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Hazırlayan:
Nurcan BAL
20076108

Danışman:
Doç.Dr. Süleyman KIZILTOPRAK

İSTANBUL- 2010

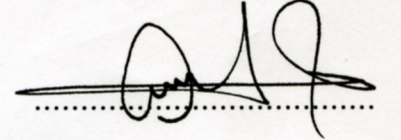
Nurcan BAL tarafından hazırlanan **XIX.Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim : Buharlı Gemiler Dönemi** adlı bu çalışma aşağıda adları yazılı jüri üyelerince Oybirliğiyle / Oyçokluğuyla Yüksek Lisans Tezi olarak Kabul Edilmiştir.

Kabul (Sınav) Tarihi : 17 / 06 / 2010

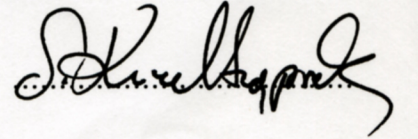
(Jüri Üyesinin Ünvanı , Adı , Soyadı ve Kurumu) :

İmzası :

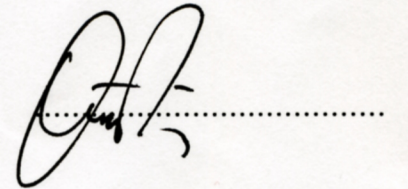
Jüri Üyesi : Prof.Dr.İdris BOSTAN (İ.Ü.Öğr.Üy.)



Jüri Üyesi : Doç.Dr.Süleyman KIZILTOPRAK (Danışman)



Jüri Üyesi : Doç.Dr.Tuncay ZORLU (İTÜ.Öğr.Üy.)



İÇİNDEKİLER

Sayfa no:

ÖNSÖZ	IV
ÖZET	VI
SUMMARY	VII
KISALTMALAR.....	VIII
GİRİŞ	1
1. İLK BUHARLI GEMİ İNŞÂ FAALİYETLERİ	7
1.1. Swift ve Hylton Jollife Buharlı Gemileri	11
1.2. Amerikalıların Tersanede Buharlı Gemi İnşâsı.....	15
1.3. Tarak Vapurları İnşâsı.....	22
1.4. Yurt Dışından Vapur Satın Alınması	24
1.5. Kırım Savaşı'nda Buharlı Gemi Satın Alınması	29
1.6. Terekeden Vapur Satın Alınması.....	33
1.7. Mısır Valileri Tarafından Hediye Edilen Vapurlar	34
1.8. Büyük Savaş Vapurları İnşâsı	35
1.8.1. Eser-i Cedîd Buharlı Gemisi	36
1.8.2. Fabrika Kurulması Teklifi, Mecidiye ve	37
Tâif Buharlı Firkateynlerinin İnşâsı	
1.8.3. Feyz-i Bârî ve Sâik-i Şâdî Firkateynleri.....	48
1.9. İlk Osmanlı Buharlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme	53
1.9.1. İlk Osmanlı Buharlı Donanmasının Faaliyetleri	58
1.9.2. Mısır Meselesi.....	59
1.9.3. Kırım Savaşı.....	61
1.9.3.1. Paris Antlaşması Sonucunda Yeni Tip Buharlı Gemiler İnşâsı	75
2. USKURU GEMİLERİN KABULÜ.....	84
2.1. Peyk-i Zafer Kalyonunun Uskuruya Dönüştürülmesi.....	86
ve Fethiye Uskuru Kalyonunun İnşâsı	
2.2. Peyk-i Zafer Kalyonu İçin Makine Arayışları	87
2.3. Uskuru Şadiye Kalyonu ve Keyvân-ı Bahrî Firkateyninin İnşâsı	90
2.4. Fethiye ve Şadiye Kalyonları ile Keyvân-ı Bahrî Firkateyni İçin Makine Siparişi	92
2.5. Kalyonlar ile Firkateynde Tadilat Yapılması	96
2.6. Keyvân-ı Bahrî Firkateyninin Makinesinin Yerleştirilmesi.....	99
2.7. Peyk-i Zafer Kalyonunda Tadilat Yapılması ve Makine Yerleştirilmesi.....	102
2.8. Şadiye Kalyonu Makinesinin Fethiye Kalyonuna Yerleştirilmesi	104
2.9. Şadiye Kalyonuna Makine Yerleştirilmesi	108
2.10. Uskurlu Donanma Gemilerinin Masraflarının Tesviyesi.....	111
2.11. Kırım Savaşı Sonrası Uskuru Sefine İnşâsı	113

Sayfa no:

2.12. Mahmudiye Kalyonuna Makine Konulması Teşebbüsü	119
2.13. Amerika’da Üç Ambarlı Kalyon İnşâ Ettirme Girişimi	122
2.14. İlk Osmanlı Zırhlı Gemisi Eser-i Hadîd ve Zırhlı Gemilerin Kabulü	123
3. TERSÂNE-İ AMÎRE FABRİKALARI	133
3.1. Aynalıkavak Sahâsındaki Fabrikalar	133
3.2. Havuzlar Arasındaki Su Boşaltma Makineleri ve Fabrikalar.....	147
3.3. Yalı Köşkü Fabrikası	155
3.4. Tersâne-i Âmire İhtiyaçlarının Zeytinburnu Fabrikası’ndan Karşılanması	163
3.5. Hâm Demir Tedâriki	166
3.6. Kömür ve Revgân Tedâriki.....	170
4. VAPURLAR VE PERSONEL İLE İLGİLİ DÜZENLEMELER.....	183
4.1. Vapurlarla İlgili Düzenlemeler	183
4.1.1. Fevâid-i Osmaniyye Şirketi	183
4.1.2. Vapurlar Nâzırlığı	189
4.1.3. Vapur Makinelerinin Kuvvetleri Hakkında Düzenleme	189
4.1.4. Vapurların Filo Tertibine Dâhil Edilmesi	191
4.1.5. Vapurların Göreve Gönderilmeleriyle İlgili Düzenleme	193
4.1.6. Fabrikalar Nâzırlığı.....	194
4.1.7. Makine Jurnalı Usulünün Uygulanması.....	195
4.2. Personel İle İlgili Düzenlemeler	199
4.2.1. 1848 Patrona-ı Hümâyûn Mustafa Paşa’nın Lâyihası.....	201
4.2.2. İngiltere’ye Öğrenci Gönderilmesi	205
4.2.3. Fabrika ve Buharlı Gemilerde Çarkçıların Eğitimi	213
4.2.4. Tersane-i Âmire Baş Mimarının Londra’ya Gönderilmesi	214
4.2.5. Mekteb-i Bahriyye’de Çarkçı Sınıfının Açılması	218
4.2.6. Çarkçıların Terfi’leri İle İlgili Düzenleme	227
4.2.7. Çarkçı, Ateşçi ve Kömürcülerin Maaşları İle İlgili Düzenleme	231
4.2.8. Nizâmnâme-i Çarhciyân	239
4.2.9. Buharlı Gemi Süvarileri İle İlgili Düzenlemeler.....	149
4.2.10. Efrenc Çarhcıların Çalışma Şartları ve Maaşları	251
SONUÇ	264
EKLER	
Ek-1 Nizâmnâme-i Çarhciyân.....	267
Ek-2 Kapak Kalyonlar	276
Ek-3 Buğ Gemisi.....	277
Ek-4 Mesir-i Ferâh Korveti.....	278
Ek-5 Mecidiye Vapuru.....	279
Ek-6 Uskurlu Üç Ambarlı Kalyonun Dahilî Çizimi	280
Ek-7 Uskurlu Şadiye Kalyonu	281
Ek-8 1853’te İstanbul’da Bulunan Yelkenli Donanma Gemileri.....	282
Ek-9 1853’te Akdeniz ve Karadeniz’de Bulunan Yelkenli Gemiler.....	283
Ek-10 1853’te İstanbul’da Bulunan Buharlı Gemiler	284

Sayfa no:

Ek-11 1853'te Akdeniz ve Karadeniz'de Bulunan Buharlı Gemiler	285
Ek-12 1853'te Tamire Muhtaç Olan Donanma Gemileri	286
Ek-13 1853'te Basra Tersanesi'nde Bulunan Yelkenli Gemiler.....	287
Ek-14 1853'te Kereste Getirmekle Görevli Yelkenli Gemiler.....	288
Ek-15 Vapurların Bir Saatlik Maden Kömürü ve Revgân İhtiyaçları.....	289
Ek-16 Vapurların Bir Aylık Maden Kömürü ve Revgân Masrafları	290
Ek-17 Sivastopol'ün Osmanlı, İngiliz ve Fransız	291
Donanmaları Tarafından Muhasarası	
Ek-18 Mahmudiye Kalyonu.....	292
Ek-19 Havuzlar Bölgesindeki Fabrikalar ve Havuz Makineleri	293
KAYNAKLAR	294
ÖZGEÇMİŞ	302

ÖNSÖZ

Osmanlı Deniz Tarihi'ni, gemi inşâ teknolojisi açısından üç dönemde incelemek mümkündür. Bu dönemlerden birincisi imparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam eden kürekli gemiler/çekdiri/kadırga dönemi, ikincisi XVII. yüzyılın ortalarından XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler/ kalyon dönemidir. Üçüncü dönem ise günümüz gemiciliğinin temellerinin atıldığı XIX. yüzyılın ortalarından başlayarak imparatorluğun yıkılışına kadar süren buharlı gemiler dönemidir.

Bu çalışma, 1828'de ilk buharlı geminin Osmanlı Donanması'na katıldığı dönemden başlayarak yüzyılın ortasında karar verilmesine rağmen Kırım Savaşı sonrasına ertelenmek zorunda kalınan, donanmanın ana savaş gemilerinin uskuru olarak inşâ edilmesi ve mevcut olanların buharlı gemiye dönüştürülmesi girişimlerinin sonuçlarının alındığı döneme kadar devam eden süreci gemi inşâ ve satın alma, yeni gemi teknolojisinin yan sanayiinin kurulması ve personel eğitimi açısından araştırıp ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Üç bölümden oluşan bu tezin ilk bölümünde Osmanlı Donanması'daki buharlı gemiler dönemi Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya gemi siparişi veya Tersâne-i âmire'deki buharlı gemi inşâ faaliyetleri, yardımcı sınıf buharlı gemilerden büyük savaş vapurlarının inşâsına ve nihâyet donanmanın esas gücünü oluşturan savaş gemilerinin uskuruya dönüştürülmesi ve yeni inşâ edileceklerin ise uskuru sefîne olarak tasarımının yapılması, tarak vapuru, uluslar arası yükümlülüklerden doğan korvet tipi gibi bazı örneklerin donanmada yer alması üzerinden incelenmiştir. Ayrıca buharlı donanma inşâ programı konusunda yabancı devletlerin etkisi de değerlendirilmiştir.

İkinci bölümde buhar teknolojinden Tersâne-i âmire'de yararlanılması için eski tesislere makine yerleştirilmesi ve yeni fabrikalar inşâ edilmesi, Kırım Savaşı sırasında İngilizler tarafından inşâ edilen ve savaş sonrası Osmanlı Donanması'na teslim edilen ve daha sonra en önemli fabrika hâline gelen Yalı Köşkü Fabrikası'nın tarihi ve imâlâtı hakkında bilgi verilmiştir. Bir Tersâne-i âmire fabrikası olarak yapılması planlanan ancak Tobhâne-i âmire Müşirliği'ne bağlanan Zeyinburnu Fabrikası'nın imâlât açısından Bahriye'ye katkısına da değinilmiş ve son olarak buhar endüstrisinin yakıtı olan kömür ile revgânların tedâriki konusu incelenmiştir.

Tezin son bölümünde ise buharlı gemilerin donanmada çoğalmasıyla birlikte gerek vapurların gerek bunları inşâ ve tamir edecek, kullanacak teknik personel ihtiyacının artması doğrultusunda teknik personelin eğitimi, çarkçıların terfi, maaş, görev ve sorumlulukları, Efrenc çarhçı istihdâm kuralları vs gibi düzenlemeler ele alınmıştır.

Osmanlı donanmasında buharlı gemiler dönemine, gemi inşâ, buhar gücünden Tersâne’de yararlanılması, teknik personel yetiştirilmesi ve buharlı gemiler ve makine sınıfı ile ilgili yapılan düzenlemeler açılarından bakmayı amaçlayan tezimin yazımı sırasında desteğini esirgemeyen danışmanım Doç. Dr. Süleyman KIZILTOPRAK’a, Deniz Tarihi Arşivi’nden yararlanmama izin veren İstanbul Deniz Müzesi Komutanı Kurmay Kıdemli Albay Ali Rıza İŞİPEK’e, teknik konularda ve denizcilik terimlerinde bilgilerini paylaşan Deniz Yarbay İlyas GÜLTAŞ’a, mesai sonrasına taşan özverili yardımlarından dolayı Ambar Memuru Cüneyt BÖLE’ye, bazı kaynaklara ulaşmam konusunda yardımcı olan arkadaşım Soner DEMİRİSOY’a teşekkür ederim.

Haziran 2010

Nurcan BAL

ÖZET

NURCAN BAL

(XIX. YÜZYILDA OSMANLI BAHRİYESİ'NDE GEMİ İNŞA TEKNOLOJİSİNDE
DEĞİŞİM: BUHARLI GEMİLER DÖNEMİ)

XIX. yüzyıl, Osmanlı Donanması için bir dönüm noktası oldu ve yelkenli gemiler yerini buharlı gemilere bıraktı. Başlangıçta nakliyat, ticaret, ulaşım, yelkenli savaş gemilerinin manevralarına yardım etmek amaçlı küçük buharlı gemiler inşâ edildi ve satın alındı. Ayrıca cenk vapurlarının donanmada bulunması lüzumlu görüldüğünden bunların inşâlarına öncelik verildi. Bu vapurların tekneleri önce Amerikalı ve İngiliz mimarlar sonra Osmanlı mimarları tarafından Tersâne-i âmire'de inşâ edilip makineleri İngiltere'den getirildi. Yüzyılın ortasında ise Avrupalı devletlerin donanmalarının merkezinde yer alan buharlı savaş gemilerine bakılarak üç anbarlı, kalyon ve firkateynlerin yeni olarak inşâlarında makine konulmak üzere dizayn edilmesi yanında mevcut yelkenli gemilerin tadîlâtla buharlı gemilere dönüştürülmesi çalışmaları başladı. Bu teknolojik yenilik Osmanlılarda tam olarak uygulanmadan Batı'da yeni bir gelişme yaşandı ve zırhlı gemiler ortaya çıktı. Osmanlı donanması bu yüzyıldaki gemi inşâsındaki teknoloji aktarımını zamanında yapamadı ve özellikle İngiltere'ye teknolojik bakımdan bağımlı hâle geldi.

ANAHTAR KELİMELER: buharlı gemi, uskur, çarkçı, tersane, fabrika

SUMMARY

NURCAN BAL

(THE CHANGE OF THE SHIP-BUILDING TECHNOLOGY IN THE OTTOMAN NAVY
IN THE XIX. CENTURY: THE AGE OF STEAM-SHIPS)

XIX. century became a critical era for Ottoman Navy and sailing-ships left their position to steam ships. In the beginning, small scale steam ships were built and bought to support the maneuvers of the ships which were used in the transportation, trade and battle. Additionally, owning battle steam ships in the Navy was thought to be essential (at that time), Ottoman Empire gave priority to build them. At first, the hulls of those ships were built by the Americans and English, and then they were built by Ottoman architects in the Imperial Naval Arsenal by importing their machines from England. In the middle of the century, by examining steamy war-ships which were in the center of the European States' Navies, the studies started on design of new three decks, ship of the lines and frigates with placed machines in when they would build as well as transformation of existing sailing-ships into steam ships via modifications, but before this technological innovation was applied completely in Ottoman Empire, a new development had occurred in the West, iron-ships. In that century, Ottoman Navy could not manage to transfer the ship-building technology in the exact time and as a result, the Navy became dependent on abroad, especially on England.

KEY WORDS: steamer, screw, machinist, arsenal, factory

KISALTMALAR

A.A. Db.No	: Âsâr-ı atîka demirbaş no
A.g.k.	: Adı geçen kitap
A. }M.	: Sadâret Mütferrik
A. }AMD.	: Sadâret Amedî Kalemi
A. }MKT.	: Sadâret Mektûbî Kalemi
A. }MKT.MHM.	: Sadâret Mühimme Kalemi
A. }MKT.NZD.	: Sadâret Nezâret ve Devâir
A. }TŞF.	: Sadâret Teşrifât Kalemi
Bkz.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
c.	: Cilt
C.AS.	: Cevdet Askerî
C.BH.	: Cevdet Bahriye
Çev.	: Çeviren
dp.	: dipnot
DTA	: Deniz Tarihi Arşivi
Ed.	: Editör
FAB.	: Fabrikalar
Haz.	: Hazırlayan
HAT.	: Hatt-ı hümayûn
HR.SFR.(3)	: Hariciye Nezâreti Londra Sefâreti
HR.SYS	: Hariciye Siyasi
HR.TO.	: Hariciye Tercüme Odası
IRCICA	: İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi
İ.A.	: Diyanet İslam Ansiklopedisi
İ.DH.	: İrade Dahiliye
İDMK.	: İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı
İ.HR.	: İrade Hariciye
İ.MVL.	: İrâdeler Meclis-i Vâlâ
İ.MSM.	: İradeler Mesâil-i Mühimme

LBA	: T.C. Londra Büyükelçiliği Arşivi
MAD.	: Maliyeden Müdevver Defterler
MKT.	: Mektûbî
MUH.	: Muhasebe
ŞUB.	: Şurâ-yı Bahriye
TER.	: Tersaneler
TOEM	: Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmûası
TTK	: Türk Tarih Kurumu
vd.	: ve diğerleri
yay.haz.	: yayına hazırlayan
YOK.	: Yoklama

GİRİŞ

XIX. yüzyılda sanayi gelişmeleri gemi inşasındaki yenilikleri de etkiledi ve böylece yüzyıllardan beri kullanan ahşap yelken ve tekne terk edilerek yerlerine buharlı ve zırhlı gemiler konuldu. Bilindiği gibi ilk defa olarak buhar makinesini İngilizler kullanmıştır. 1775 yılında James Watt, buharlı makineyi bulup buhardan hareket enerjisini yaratmıştır. Buhar makinesi, Endüstri Devrimi adı altındaki gelişmelerde anahtar rolü oynadı. Başlangıçta pompalarda ve tekstil makinelerini işletmekte kullanılan buharlı makineler¹ özellikle XVIII. yüzyılın ikinci yarısında gelişmeye başlamıştır. Buhar makinesinin gemilere tatbikini ise 1787 senesinde İngiltere denemişse de, buhar gücüyle hareket eden bir bot deneme sırasında batmıştır².

Buharlı geminin kâşifi Amerikalı Robert Fulton, ilk çalışmalarına İngiltere’de başlamıştır. Daha sonra (1797) Paris’e giderek, orada buhar ile hareket eden steam boat inşa etmiş ve bunun tecrübelerini Seine Nehri’nde yapmıştır (1803)³. Fulton üç sene sonra Amerika’ya dönerek buharla hareket eden ilk istimbotu yapmıştır. Gemi inşasını etkileyen sanayi gelişmelerinden birincisi Fulton’un Demologus ya da Fulton’un I Numarası isimli Amerikan dubasına 1815’te stim makinesini ve padılı (yandan çarkı) uygulamasıdır. Demologus, bir duba olup, iki tekne arasında 4,60 m genişlikteki bir aralıkta bulunan bir padıl ile hareket ediyordu. Tek silindirli makinesi teknenin birine ve bakırdan silindir kazanı da diğer tekneye monte edilmişti. Fakat gemi, direk ve yelkenlerle de donatılmıştı. Demogolus’un bordaları 1,5 metre kalınlıkta ağaç kaplı olduğu için makine, kazan ve padıl top ateşine karşı iyice muhafazalıydı. Bataryası olan 20 tane 12 cm.lik top da geminin kalın ağaç bordalarının arkasına tabiye edilmişti. Demologus’un tonajı o devirdeki daha ağır toplarla techiz edilmiş olan fırkateynlerden biraz daha fazla ve 2 475 tondur. Örneğin 34 tane 10,2 cm.lik ve 10 tane 7,6 cm.lik top taşıyan Constitution, 2 250 tondur. Bu durumu stim ile 5 mil sürat temin edebilmek için Demologus’un silahlarından bir hayli fedakârlık edildiğini

¹ Isaac ASIMOV (2006), **Bilim ve Buluşlar Tarihi**, Çev. Elif Topçugil, 225, 233.

² Ali İhsan GENCER (2001), **Bahriye’de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)**, 115.

³ Fikret GÖVÜL (1948), **Savaş Gemileri Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler**, 27-28.

gösteriyordu. Fulton'un Demogolus'a tatbik ettiği stim ile savaş gemilerini sevk işi, rüzgâra bağlı olmadan sevk ve idare bakımından savaş gemisi dizaynı tarihinde en büyük ilerlemelerden biri oldu. 1819 senesinde yine İngilizler, yelkenli bir gemiye buhar makinesi koyarak bu gemi ile Liverpool'a 26 günde giderek ilk defa olarak vapurla Okyanus'u aşmışlardır. 1820'de 110 kadem boyunda vapurlar yapılmaya başlanmıştır⁴.

Ticaret gemilerinde buharın rüzgâr ve gelgit olayları karşısındaki gücü anlaşılıp bu yeni teknoloji kullanırken buhar gücünün savaş gemilerinde kullanılması konusunda ise ilerleme kaydedilmedi⁵. 1815-1830 yılları arasında ahşap yelkenli gemiler, donanmaların esas unsuru olmaya devam etmekle birlikte ilk buharlı gemiler de donanmaların çoğunda yer almaya başlamıştır. Donanmaların çoğu ilk buharlı gemilerini İngiltere'deki özel tersanelerden satın alıp geleneksel silahlarla donattılar. Kendi buharlı gemilerini imâl eden donanmalar da uzun yıllar boyunca İngiliz firmalarından mühendis istemişlerdir. 1827 Yunan İsyanı sırasında Yunanlıların İngiltere'den satın aldığı 400 tonluk çarklı Karteria, savaşa giren ilk buharlı gemi olmuştur. Aynı yıl Türk-Mısır birleşik donanmasının İngiliz, Fransız ve Rus donanmaları tarafından imha edildiği Navarin Savaşı (20 Ekim 1827) ise yelkenli gemilerin son büyük savaşı olmuştur. Bu dönemde Karteria ve eş gemileri olan diğer üç gemi sürekli makine arızası yaşamalarına ve büyük yelkenli savaş gemilerine karşı başarısız olmalarına rağmen buharlı savaş gemilerinin geliştirilmesi bakımından öneme sahiptirler. Doğu Akdeniz'de görevli bir çok İngiliz subayı Karteria ve diğer buharlı gemileri seyir hâlinde gözlemleyerek buharlı gemi taraftarı olmuştur⁶.

İngiliz donanmasında çarklı Comet'in 1822 yılında faaliyete geçmesinden sonra 1830'da amaca uygun olarak inşa edilmiş ilk buharlı savaş gemisi 900 tonluk çarklı Dee göreve başladı. Fransız donanmasının ilk başarılı buharlı gemisi olan 910 tonluk çarklı Sphinx, 1828- 1829'da inşa edilmişti ve ilk Fransız buharlı gemileri gibi İngiliz makinesi yerleştirilmişti. Bu çarklı gemi, Haziran 1830'da Cezayir'in işgalinde kullanılmıştır. 1830'larda donanmalardaki silahlı çarklı gemilerin sayısındaki artış Avrupa donanmaları arasındaki Britanya, Fransa ve Rusya şeklindeki güç sıralamasını değiştirmede.

İngiliz donanmasının en büyük çarklısı 3 190 tonluk Terrible 1845 yılında 94 650 sterline mal olmuştu ve azami hızı olan 11 deniz miline ulaşmak için çok fazla kömür yaktığından dolayı işletilmesi de pahalı oluyordu. 74 topa sahip yelkenli savaş gemisinden

⁴ Iain MACKENZIE (2002), **Önemli Buluşlar Savaş Gemileri**, s. 14; Bkz. (3), GÖVÜL, 27-28.

⁵ Bkz. (4), MACKENZIE, 14.

⁶ Jeremy BLACK (2003), **Dretnot, Tank ve Uçak Modern Çağda Savaş Sanatı 1815-2000**, 185.

daha büyük olan Terrible, bütün çarklılar gibi çark bölmeleri bordasının büyük bir kısmını kapladığı için 19 top taşıyordu. Çarkların her an düşman tarafından vurulabileceği tehlikesi yanında bordaya topların yerleştirilmesini engellemesi ve makine ile tonaj arttığı için toplardan fedakârlık edilmesi gemilerin vurucu gücünü azaltmıştır⁷. Diğer taraftan dalgalı denizlerde gemi bir tarafına yattığında diğer taraftaki çarkın tamamen su üstüne çıkması dümen kullanımını engelliyordu⁸. Bu olumsuzluklar, su altında muhafazalı bulunan uskuru pervanenin uygulanmasıyla giderildi.

XIX. yüzyılda endüstri devriminin Osmanlı Deniz Tarihi'ne etkisi ihmâl edilmiş bir araştırma sahasıdır. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sanayileşme atılımları hakkındaki sınırlı sayıdaki bilimsel çalışmaların bir kısmı genel bir yaklaşımla konuyu değerlendiren veya belli bir fabrikanın tarihini inceleyen çalışmalardır⁹. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sanayileşmeyi şehircilik tarihi açısından inceleyen eserlerde ise Tersâne'de kurulan fabrikalardan dolayı olarak bahsedilmiştir¹⁰.

Amacım, Osmanlı Donanması'nın son dönemi olması yanında günümüz Türk denizciliğinin temelini oluşturan buharlı gemiler dönemini genel bir bakış açısı ile incelemektir. Dönemin kaynaklarının başında arşiv belgeleri, hatıralar ve az sayıdaki akademik çalışmalar gelmektedir. Buharlı döneme ait Osmanlı Donanması hakkında ilk basılı eser, 1848-1849 yılında İstanbul'a gelen İngiliz seyyâhın "Charles Mac Farlane (1855), *Kismet or the Doom of Turkey, Second Edition, London*" adlı anıları olup buharlı gemi inşâsı yanında devrin atmosferini yansıtmaları bakımından önemli bir başvuru eseridir.

⁷ Bkz. (4), MACKENZIE, 14.

⁸ Bkz. (1), ASIMOV, 286. Osmanlı Donanması'nda görev yapan İngiliz Amiral Slade anılarında Kırım Savaşı sırasında Karadeniz'de bir fırtınada dümeni kırılan yandan çarklı Feyz-i Bârî vapurunun başına gelenleri şu şekilde aktarmaktadır: "... Dümensiz bir yandan, çarklı bir gemi idare olunamaz bir şeydir; üzerindeki yelkenlerin onun için birer mendil kadar tesiri yoktur. Yandan çarklı gemi başı rüzgâra doğru olarak yol alır, lâkin fırtınada rüzgârı daima bordaya alır ve dalgalar arasında yalpa eder durur..." Bkz. S. Adolphus SLADE (1943), *Türkiye ve Kırım Harbi*, Çev. Ali Rıza Seyfi, 110.

⁹Rifat ÖNSOY (1988), *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Türkiye İş Bankası, Ankara; Mehmet SEYİTDANLIOĞLU (2006), "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii", *Türk Modernleşme Tarihi Araştırmaları Sempozyumu 14 Mayıs 2005 Bildiri ve Makaleler*, Hacettepe Üniversitesi yayınları, Ankara; Edward C. CLARK (2006), "Osmanlı Sanayi Devrimi", *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, Ed. Halil İnalcık-Mehmet Seyitdanlıoğlu, İstanbul, 467-480. İki makale de Zeytinburnu sanayi kompleksi ve diğer fabrikalarla ilgili ayrıntılı döküm vererek özellikle Osmanlı sınaî çabalarının niteliği ve başarısızlığa uğramasının nedenleri yanında başarılı olan sonuçları hakkında da bir değerlendirme sunmaktadır. Mücteba İLGÜREL (1989), "Zeytinburnu'nda Bir Demir Fabrikası", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri 29 Mayıs- 1 Haziran 1988*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul.

¹⁰ Wolfgang MÜLLER-WIENER (1992), "15. 19. Yüzyılları Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi Yeni Araştırmalar ve Yeni Görüşler*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 53-120 ve aynı yazarın (1998), *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Çev. Erol Özbek.

Bu konuda yapılan ilk çalışma “Safvet Bey (1332), Tersanemizde Stim Devrinin Tarihçesi, Donanma, IV, 26 Şaban: 52” adlı makale olup Osmanlı Donanması’ndaki ilk buharlı gemiler, çarkçıların eğitimi vs konularında bilgileri kapsamaktadır.

Günümüzdeki İstanbul Deniz Müzesi’nin ilk kataloğu olan “Ali Sami (1333-1917), Bahriye Müzesi Kataloğu, Bahriye Matbaası” adlı çalışma o dönemde müzede mevcut olan gemi model ve maket koleksiyonunda yer alan gemilerin teknik özelliklerini ve tiplerini vermesi açısından önemli bir kaynaktır.

“Ali Haydar Alpagut (1941), Marmarada Türkler, Deniz Matbaası, İstanbul” adlı eser, Tarihi Deniz Arşivi belgeleri ve bazı temel kaynaklar, incelenen sahada mevcut kitabelerden hareketle Bahriye binalarının, havuzların, kızakların, fabrikaların, dökümhane ve demirhanelerin vs.nin tarihini anlatan ve kitabın yazıldığı dönemdeki hâlihazır durumunu tespit eden bir çalışmadır.

“Halûk Y. Şehsuvaroğlu (1965), Deniz Tarihimize Ait Makaleler, İstanbul,” adlı çalışma ağırlıklı olarak buharlı gemiler inşâsı ve buhar gücünün Tersâne’de kullanımını konu alan makalelerden oluşmaktadır. Yarı akademik bir çalışma özelliğini taşısa da bu eserin incelenmesinde fayda vardır.

“Wolfgang Müller-Wiener (1998), Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı, Çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt Yayınları 66, İstanbul” adlı çalışma ise İstanbul Limanı bölgesindeki tesislerin faaliyetleri ve bunların tarihsel gelişimini, buhar gücünün limana ve çevresine etkisini belge, fotoğraf ve haritalara dayanarak inceleyen bir eserdir.

Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar tarafından yayına hazırlanan “(1995), Çağını Yakalayan Osmanlı! IRCICA, İstanbul” adlı çalışmada yer alan “Mücteba İlgürel, Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri, 143-158” adlı makale cenk vapurları mı, fabrika inşâsı mı tartışmalarını yansıtan belgelere dayanan akademik bir çalışmadır. Aynı çalışmadaki “Mübahat S. Kütükoğlu, Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Hamidiye Şirketi, 165-206” adlı makale ise Tersane vapurlarının postaya işletilmesi hakkındaki diğer önemli bir akademik çalışmadır.

“Bernd Langensiepen -Ahmet Güleriyüz (2000), Osmanlı Donanması 1828- 1923, Denizler Kitabevi, İstanbul” adlı kitap buharlı gemilerin teknik özelliklerini, tiplerini ve fotoğraflarını birlikte veren bir katalog şeklindedir. Bazı yanlış bilgiler içerdiğinden dikkatli okunması gerekir.

“Prof. Dr. Ali İhsan Gencer (2001), Bahriye’de Yapılan İslahât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867), 2. Baskı, İstanbul” adlı eser, arşiv belgelerine dayanılarak yapılmış bir teşkilât tarihidir. İncelediği dönem itibarıyla buharlı gemiler dönemini de kapsayan bu akademik eser, temel bir eserdir. Gencer’in bir diğer çalışması olan “(1986) Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, Türkiye Denizcilik Sendikası, İstanbul”da ise kömür meselesi ve Osmanlı- Amerikan ilişkileri hakkında önemli bilgiler vermektedir.

“Yavuz Cezar (1991), “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Yeni Teknoloji Uygulama ve Sinai Tesis Kurma Çabalarından Örnekler”, Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi, 1, Mart: 161-186” adlı küçük boyutlu makale ise Osmanlı Devleti’nin sanayileşme teşebbüsleri hakkında belli başlı kaynakları tanıtan bibliografik bir makale olup söz konusu kaynaklardan seçilmiş az sayıda belge örneğini de kapsamaktadır.

Doğrudan doğruya Osmanlı Bahriyesi ve denizciliğini konu alan en kapsamlı bibliografik çalışma ise “Tuncay Zorlu (2004), “Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine”, Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, II, 4, 297-353” adlı makaledir.

Bu tez, yukarıda anlatılan eserler dışında daha çok arşiv belgelerine dayanmaktadır. Deniz Tarihi Arşivi’nde Fabrikalar, Mektûbî, Şurâ-yı- Bahriyye, Muhasebe, Tersaneler ve Yoklama bölümlerinde bulunan defter ve belgelerden yararlanılmıştır.

Diğer önemli bir kaynak ise Başbakanlık Osmanlı Arşivi’dir. Bu arşivdeki İradeler koleksiyonundan özellikle Mesâil-i Mühimme, Meclis-i Vâlâ, Dâhiliye ve Hariciye; Sadâret tasnifi içindeki Mühimme, Mektûbî, nezâret ve devâir, Teşrifât, Müteferrik ve Amedî kalemleri; Hariciye Siyasi ve Tercüme Odası, Hatt-ı hümayûn, Cevdet Askerî ve Bahriye ile Maliyeden Müdevver Defterler koleksiyonlarından yararlanılmıştır. Bu arşivdeki tezle ilgili bir diğer tasnif ise Hariciye Nezâreti Londra Sefâreti belgeleridir.

Yakın bir zamanda TC Londra Büyükelçiliği Arşivi'nde bulunan belgeler, Başbakanlık Osmanlı Arşivi bünyesine alınmış olup tasnif faaliyetleri devam etmektedir ve tasnifi biten belgeler araştırmaya açılmaktadır. Tezin konusu bakımından önemli olan bu tasnifin diğer belgeleri için T.C. Londra Büyükelçiliği Arşivi'nde tarafımızdan yapılan bir çalışmada kopyaları alınan belgeler kullanılmıştır ve belgelerin tasnifi yapılmamış olduğu için orijinal dosya numaraları verilmiştir.

1. BÖLÜM

İLK BUHARLI GEMİ İNŞÂ FAALİYETLERİ

Osmanlı Donanması'nda, devletin kuruluş döneminde kıyılara ulaşıldığında Akdeniz'deki geleneğe uygun olarak kadirga¹¹ tipi kürekli gemi ana savaş unsuru olarak kullanılmıştır. Kürekli gemilerde esas hareket ettirici güç olarak kürek kullanılmakla beraber rüzgârlı havalarda ve açık denizlerde yardımcı seyir elemanı olarak yelken de kullanılıyordu¹². Kadirga döneminde okyanus geleneğine sahip İspanyolların kullandığı büyük yelkenli gemiler XV. yüzyılın sonlarına doğru Akdeniz'de görülmeye başlanmış ve XVI. yüzyıla birlikte yerini küçük yelkenli gemilere bırakmıştır¹³. Osmanlılar XV. yüzyılın sonlarından itibaren kürekli gemiler yanında yelkenli gemiler inşâ edip kullanmışlardır. Kaynaklara göre 1488 yılında Osmanlı Donanması'nda kürekli ve yelkenli göke yanında altı düz, iki üç direkli barça adlı yelkenli savaş gemileri vardı. Osmanlı Donanması'nda önce ticaret sonra savaş gemisi olarak kullanılan yelkenli gemi tipi ise üç direkli yelkenli gemi olan kalyondur. Osmanlıların kullandığı kalyon çeşidine burtun adı verilmişti¹⁴.

XVII. yüzyılda Osmanlı Donanması'nın ana unsuru olan kürekli gemiler yerini yelkenli gemilere bırakmıştır. Bu yüzyılda Girit seferi (1645-1669) Osmanlı gemi inşâsında bir dönüm noktası olmuş ve kalyona geçilmiştir. Mezemorta Hüseyin Paşa tarafından hazırlanan 1701 Bahriye Kanûnnâmesi donanmadaki kalyon sayısını en az kırk olarak tespit

¹¹ Kürekli gemiler kürekçilerin oturdukları oturak sayısına göre adlandırılmaktadır. Osmanlı kadirgasında 25 oturak 196 veya 245 kürekçi vardı. Kadirgalar uzun ve dar, alçak bordalı gemilerdir. XVII. yüzyıla kadar 41,5 m boyunda inşâ edilip baş draftı 2,8 m olurken kıç draftı 4,5 m idi. Bkz. İdris BOSTAN (2005), **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, 198-220.

¹² A.g.k., 188.

¹³ A.g.k., 103, 108. Kalyonların ilk örneklerinin menşeinin Avrupa'da inşâ edilen kürekli savaş gemileri olduğu kabul edilmiştir. Portekizlerin 1510 yılında Hind Okyanusu'nu kontrol için kürekli kalyonlar kullanmıştır. Aynı şekilde XVI. yüzyılın başlarında İspanyol kalyonları da Akdeniz'de görülmeye başlamış ve gelişmiş kalyonların ataları olan bu kalyonlar savaş amaçlı kullanılmıştır. Kalyonların ilk öncüleri İngiltere'de 1520-1550 yılları arasında alçak gövdeli olarak inşâ edilen *galliasse*lerin 1540'larda kürekleri kaldırılmıştır. İspanyollar ise 1567-1568'de hâlâ Atlantik ticaret yollarını savunmak için kürekli küçük kalyonlara kullanıyorlardı. Portekizliler 1525'te Hind Okyanusu'nda yirmi bir küreksiz kalyona sahip iken Venedik 1526- 1530 yılları arasında inşâ ettiği ilk küreksiz kalyonunu 1538 Preveze Deniz Savaşı'nda Osmanlılara karşı kullanmıştı. Bkz. Yusuf Alperen AYDIN (2007), **Osmanlı Denizciliği (1700-1770)**, 7.

¹⁴ Bkz. (11), BOSTAN, 269, 274-275, 278.

etmiş ve kalyonculuğun geliştirilmesi için düzenlemeler getirmiştir. 1717 yılında Osmanlı Donanması'nda üç kantar (169 kg) ağırlığında yuvarlak atan toplar bulunduğu için üç kantarlı kalyon adı verilen genellikle 42 m boyunda 700 mürettebatlı kalyonlar vardı.

1770 Çeşme Baskı'nından sonra kalyon inşa faaliyetleri artmış 1775'te 275- 750 mürettebata sahip on kalyon denize açılmıştır. 1791'de Akdeniz ve Karadeniz'e gidecek donanmalarda bulunan gemiler arasında 44,7 m boyunda 900 mürettebatlı, 38,6 m boyunda 700- 800 mürettebatlı kalyonlar da dâhil olmak üzere on sekiz kalyon, yirmi dört firkateyn bulunuyordu¹⁵. Bu kalyonların en büyüğüne üç ambarlı kalyon, en küçüğüne ise tombaz kalyon adı verilmiştir¹⁶.

III. Selim (1789-1807), Nizâm-ı Cedîd olarak adlandırılan ayrıntılı bir yenilik programını uygulamaya koyarken¹⁷ yabancı uzmanlar da Osmanlı yelkenli gemi inşa teknolojisine bir çok katkıda bulunmuşlardı¹⁸. Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa'nın¹⁹ teşebbüsleri ile Fransa'dan getirilen ilk mimar ve yardımcılarının yeni teknikle gemi inşasına teşebbüs etmeleriyle Osmanlı gemi inşâ teknolojisinde yeni bir dönem açılmış, Fransız uzmanların istediği kalitede demir aksâm Fransa'dan ithâl edilmeye başlanmıştı. 1793'te İstanbul'a gelen mühendis Brun'un yaptığı Mukaddime-i Zafer kalyonunun çizimi İstanbul dışındaki tersanelere gönderilerek yeni yapılacak kalyonların bu çizimlere göre inşâ edilmesi emredilmiştir. Osmanlı tersanelerinde inşâ edilen gemiler, Brun'un verdiği ölçü ve planlara göre yapılmış böylece Fransız tarzı gemi inşası başlatılmıştır. Ancak Fransa'nın Temmuz 1798'de Mısır'ı işgâli, Fransız uzmanları etkilemiş Osmanlı ülkesinden ayrılmak zorunda kalmışlardır²⁰.

Başta Fransız gemi inşa mühendisi Le Brun, İsveçli mühendis Rhodé olmak üzere bir çok mühendis, mimar, kalafatçı, demirci, teknik ressam, makara yapımcısı, demirci,

¹⁵ Bkz. (11), BOSTAN, 111, 116, 118, 125, 129, 137, 278, 293, 313, 352-353.

¹⁶ İdris BOSTAN (2009), "Kalyonun Yükselişi ve Akdeniz'de Osmanlı Donanması (XVIII. Yüzyıl)", Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar, 18.

¹⁷ Enver Ziya KARAL (1988), **Osmanlı Tarihi, Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1789-1856)**, 64

¹⁸ Tuncay ZORLU (2008), "III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü'nün Modernleşmesi", Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar, 73.

¹⁹ III. Selim'in 1789'da tahta çıkışından sonra baş-çukadârlığa getirdiği Hüseyin Paşa, Fransız elçisi Sebastiani ile yapılan Osmanlı ordusuna verilecek yeni nizâm çalışmalarına katılmıştır. 10 Mart 1792'de vezirlikle kaptan-ı deryalığa atanıp 8 Aralık 1803'te vefat edinceye kadar bu görevde kalmıştır. Bkz. Nejat GÖYÜNÇ (1999), "Hüseyin Paşa, Küçük", 6-7.

²⁰ İdris BOSTAN (2006), "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü", 208-210; Bkz. (16), BOSTAN, 20-21.

doğramacı, gemi topçusu, yelkenci, deniz subayları Osmanlı Donanması'nda teknik ve askeri hizmetlerde bulunmuşlar ve oldukça fazla kalyon inşa etmişlerdir. Özellikle Le Brun, gemi inşa mühendisliği yanında 29 Nisan 1775'te eğitime başlayan Hendesehâne'de gemi inşa dersleri verip Deniz Mühendishânesi'nin eğitim programı ile talinmâmesinin hazırlanmasında etkin olmuş, Rhodé ise kuru havuz dışında gemi inşa tezgâhları vs yapmıştır²¹. Kalyon, firkateyn, korvet gibi donanmanın asıl vurucu gücünü oluşturan gemilerin dayanıklılığının sağlanması için karinaları²² bakır levhalarla kaplanmaya başlanmıştır. Bunun yanında 4 Şubat 1797-Mayıs 1800 yılları arasında İsveçli mühendis Rhodé tarafından tersanede ilk kuru havuz inşa edilmiştir. Böylece gemiler kuru ortamda inşa ve tamir edilip havuzun içine su alınarak yüzdürülüp dışarı çıkarılıyor ve geri kalan bölümleri tamamlanıyordu. Bu usulde kalafat²³ ve muhafaza edilen gemilerin ömrünün 15 yıldan 40-45 yıla çıkarılması bekleniyordu²⁴.

Tersanede, gemi modellerinin ve planlarının çizildiği, ölçülerinin ve tasarımlarının yapıldığı endâzehâne ve gemi demiri/çıpa vs demir aksam için lengerhâne inşa edilmiştir. Ayrıca gemi direklerini yerine yerleştirilmesini sağlayacak darağacı yapılmıştır²⁵. Sultan III. Selim (1789-1807), tersane ve donanmada yaptığı yenilikleri bir düzen altına almak için 1804 Bahriye Kanunnâmesi'ni yürürlüğe sokmuştur. Bu kanunnâme ile yenilikler için gerekli olan parayı sağlamak üzere Bahriye Hazînesi ve Tersane Eminliği kaldırılarak yerine Umûr-ı Bahriyye Nezâreti adlı bir makam kurulmuştur. Umûr-ı Bahriyye Nâzırı ile Kaptan Paşa arasında işbölümü yapılmış, nâzır tüm malzeme alımlarından ve Kaptan Paşa ise donanmanın techizi, düzeni, disiplini, cephanenin gerektiği gibi sarfi hususlarında sorumlu tutulmuştur. Kanunnâme Bahriye personelinin görev talimâtı olup maaş, terfi vs.sini ve Bahriye Mühendishânesi'ndeki eğitimi düzenliyordu²⁶.

²¹ Bkz. (18), ZORLU, 275.

²² Gemi teknelerinin su kesiminden aşağıda kalan dış ve dip yüzeylerine denir. Bkz. Lütfi GÜRÇAY (1943), **Gemici Dili**, 235.

²³ Kaplama ve güverte döşeme tahtalarının aralarına üstübü sıkıştırdıktan sonra üzerlerine zift denilen kaynatılmış katranla doldurmaktadır. Bkz. A.g.k., 221.

²⁴ Bkz. BOSTAN (2006), "Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I: Tersanede Büyük Havuz İnşası (1794-1800)", 222, 227, 229.

²⁵ Bkz. (18), ZORLU, 70.

²⁶ Bkz. (2) GENCER, 64-89.

1789 yılında Osmanlı Donanması'nda üç ambarlı kalyon, iki ambarlı kalyon, kapak/kaypak/kapak açar/kapak kaldırır, fırkateyn, korvet, şalope, şehtiye, ateş gemisi, uskuna, kırlangıç gibi yelkenli gemi tiplerinin inşa edildiği görülmektedir²⁷.

Osmanlı İmparatorluğu, 1789-1802 yıllarını kapsayan ve Fransa'nın bir sonuç alamadığı Napolyon'un Mısır Seferi'nden sonra Fransa ile yakınlaşmaya başlamıştı. Bu sırada Fransa'nın etkisiyle Rus taraftarı Eflak ve Boğdan beylerinin azledilerek yerine başkalarının atanması üzerine Ekim 1806'da Ruslar, savaş ilan etmeden Osmanlı topraklarına girip Eflak ve Boğdan'ı işgal etti. İngiltere de Rusya tarafında yer aldı ve bir İngiliz filosu 19 Şubat 1807'de Çanakkale Boğazı'nı geçerek İstanbul'a geldi. İngiliz filosu ancak 2 Mart'ta Çanakkale Boğazı'ndan çıkarak Akdeniz'e açıldı.

Nizâm-ı Cedîd programının yürütülmesine karşı başlayan isyan 1807'de III. Selim'in tahttan indirilip IV. Mustafa'nın tahta oturtulması ile sona erdi. Ancak 28 Temmuz 1808'de III. Selim, kendisini tekrar tahta çıkarmak üzere yapılan girişimde öldürülünce tahta II. Mahmud geçti. Bu sırada devam etmekte olan savaşlara 1809'da İngiltere ve 1812'de Rusya ile yapılan antlaşmalarla son verildi. Osmanlı Devleti bu savaşlardan sonra Balkanlarda çıkan ayaklanmalarla meşgul oldu. 1804-1817 Sırp isyanları, Sırbistan'a imtiyazlar verilmesiyle sonuçlandı²⁸.

24 Kasım 1820'de Eflak-Boğdan'da başlayan ayaklanma Mora Yarımadası'na yayıldı²⁹. III. Selim başlattığı ıslahatlara devam eden II. Mahmud'un Yeniçeri Ocağı dışında kurduğu Eşkinçi Ocağı'nın talimlere başlamasından bir süre sonra 16 Haziran 1826'da Yeniçerilerin ayaklanması bastırıldı ve ocak kaldırıldı³⁰. Mora'daki ayaklanma ise bastırılmak üzere iken Türk-Mısır Filosu 20 Ekim 1827 tarihinde Navarin Limanı'nda İngiliz- Rus- Fransız müttefik donanması tarafından yakıldı. Türk-Mısır Donanması'nda üç kalyon, yirmi bir fırkateyn, yirmi dört korvet, on bir brik, iki gulet, yedi ateş gemisinden oluşuyordu. Müttefik donanmada on kalyon, on fırkateyn ve yedi adet korvet ve brik bulunuyordu. Yelken devrinin sonlarına tesadüf eden Navarin Savaşı'nda muharebe gemisi

²⁷ Bkz. (18), ZORLU, 68.

²⁸ Bkz. (17), KARAL, 27-46, 50-54, 80-85, 88-89, 99-110.

²⁹ Zeki ARIKAN (2009), "Navarin Olayı (1827)", 92.

³⁰ Bkz. (17), KARAL, 146-147.

kalyonu. Her iki taraftan da hiçbir kalyon batmamıştı. Türk-Mısır Donanması'nın 52 gemi kaybettiği Navarin, "...yelkenli gemiler döneminin son büyük savaşıdır."³¹

Mora ayaklanması sırasında Osmanlı Donanması, savaş alanında buharlı gemilerle karşılaştı. Nemçe elçisi Londra'da bulunan Rum eşkıyası temsilcilerinin Times Nehri'nde Kalve adlı ustaya buhar ile yürür iki sefîne inşâ ettirdiğini bildirmişti. Elçi, buharla yürür sefinelerden birinin İngiltere'den hareket ederek Akdeniz'e doğru yöneldiği ve bunlara gerekli olan maden kömürünün de diğer gemiler ile Akdeniz'in bazı mahallerine nakledildiği ve Donanma-yı Hümayûn üzerine gidecekleri konusunda uyarıda bulunmuştu³². 1826 yılı sonlarına doğru rüzgârsız havalarda 5-6 mil yapan Perseverans vapuru Ege Denizi'ne doğru yol almıştı. Ser-asker Mehmed Reşit Paşa, yedi sekiz gün önce Yunanlıların "...memâlik-i efrençten vapur tabir olunur üç kıt'a buhar sefinesi..." ile bazı gemilerinin Atina önlerinde EGINE Adası'nda demirlediğini 10 Nisan 1827'de bildirmişti. Bu vapur 20 Nisan'dan itibaren harekâta başlayarak Osmanlı nakliye gemilerinin bir kısmını zapt edip bir kısmını da yakmıştır. Yunanlıların iki buhar gemisi Haziran 1827'de tahrip edilmiştir³³. Bu olaydan bir süre sonra ise bir başka İngiliz buharlı gemisi İzmir'e gelmiştir.

1.1. Swift ve Hylton Jollife Buharlı Gemileri

1827 yılının Ağustos ayının ortalarında İzmir'e gelen Kaptan Kelly idaresindeki Swift vapurunun İstanbul'a getirilmesi için Padişah'ın izni uzun süre beklenmiştir. İrade-i seniyye gelince İzmir'den hareket eden vapur 20 Mayıs 1828'de Çanakkale'yi geçerek ertesi sabah Silivri önlerine ulaşmıştır. Saat 14.00'dan önce kuzeyden esen rüzgâra ve akıntıya karşı Sarayburnu'nun etrafından dolaşan vapurun İstanbul Limanı'na girişini ve İstanbul'da ilk defa görülen buhar gücüyle hareket eden bu geminin halk tarafından karşılanışını vapurla birlikte gelen seyyâh Mac Farlane, şu şekilde anlatmaktadır:

"...Türklere buharın avantajlı olduğu düşüncesini vermek için vahşi karşı rüzgâr ve dar boğazın hızlı akıntısının birleşimi takdire değer şekilde hesaba katılmıştı. Constantinople'ı taşıyan sahiller boyunca inanılmaz büyük bir insan yığını toplanmıştı; biz geçerken şaşkınlık ve heyecan içinde bakıyorlardı; çünkü bu bölgede görülen ilk buharlı gemiydi bu. Duyularının kanıtı, onlara rüzgârın

³¹ Zeki ARIKAN (2009), "Navarin Olayı (1827)", 92, 100-101, 104.

³² BOA. HAT., 884/ 39079

³³ Fevzi KURTOĞLU (1944), **Yunan İstiklal Harbi ve Navarin Muharebesi (Çengeloğlu Tahir Paşa)**, 69, 70, 77, 81, 152-153, 156.

Karadeniz’den sert estiğini ve akıntının ezeli şiddetinin sürdüğünü anlatıyordu ama gemi hızla ilerliyordu. Bazı gruplar kollarını kaldırıp bizi işaret ederken, atlarının terkinde olan diğerleri bizimle aynı anda ilerleyerek bu mucizenin ne zaman biteceğini öğrenmek istiyorlardı. Kıyı boyunca bazı bataryalardan da (sonradan edindiğimiz bilgiye göre) diğerlerinden daha az uygun, hoş olmayan merak belirtileri alıyorduk; topçular bütün cahillikleriyle gemiyi sıra dışı bir brulot³⁴ sanarak bize ateş açmaya kalkıştılar...”³⁵

İstanbul halkı tarafından merak ve korku ile karşılandığı anlaşılan “... sefine-i mezbûr bâ-buhâr geşt ü güzâr ...”³⁶ ve Haliç’e demirlemiş, birkaç gün sonra tüccâr Artin³⁷ marifetiyle Devlet-i âliyye adına 320 000 kuruşa satın alınarak 4 Haziran 1828 tarihli ferman ile Tersâne-i âmire’ye bağlanmıştır. Kaptan Kelly, Swift’te ilgisi olmadığını gösterir 13 Mayıs 1828 tarihli bir senet vermiştir.

İki direkli olan vapurda her biri 40’ar beygir kuvvetinde iki çark ve iki büyük kazan ile çarklar için bir tane de beygir bulunuyordu (Bkz. Ek-3). Bir kamara ile bir mutfak vardı. Vapur Padişah’a tahsis edilince kamarası yeniden döşenmişti. Vapurda üç buçuk kıyyelik gülle atan dört adet çakmaklı demir top ve bir adet uzun top, ayrıca bir tane de küçük top mevcuttu³⁸.

Osmanlı Devleti’nin ilk buharlı gemisinin adlandırılması ise Fransızca buhar gemisi anlamında ‘bateau à vapeur’ tamlamasından yalnız ‘vapeur (vapör) = buhar, buharlı’ kelimesinin alınması ve Türk ağzında ‘vapur’a çevrilerek buhar kuvvetiyle işleyen gemi yerine kullanılmasıyla gerçekleşmiştir. 1828’de Swift satın alınırken ‘buhar ile yürür gemi’ olarak tanımlanırken 1829’da satın alınan Hylton Jolliffe gemisi için ise ‘vapur isimli gemi’ şeklinde bir kullanım görülmektedir. Vapur kelimesinin errehâne ve haddehâne vapurları (fabrikaları), vapur fabrikaları (buharlı makine imal eden fabrikalar), vapur arabası (lokomotif, tren) ve hava vapuru (balon) şeklinde buhar ile çalışan makineleri ve araçları

³⁴ Ateş gemisi. Bkz. Henry KAHANE- Rene KAHANE vd. (1988), **The Lingua France in The Levant**, 127.

³⁵ Nurcan BAL (2005), "İlk Buharlı Gemi Türkiye’de Ne Zaman Kullanılmıştır?", 594, Kasım: 92

³⁶ BOA. MAD., 8886/369.

³⁷ Kazzaz Artin Harutyun Bezciyân, önce Darbhâne-i ‘Âmire mübâyaa memurluğu sonra da 5 Eylül 1819 tarihli irade ile Darbhâne-i ‘Âmire sarrâflığına atanmış ve Eylül 1820’de görevden alınarak sürgüne gönderilmiştir. 1823 yılı zarfında İstanbul’a dönmüş, önce cîb-i hümayûn sarrâflığına, bundan beş altı ay sonra da Darbhâne-i ‘Âmire Eminliği’ne atandı ve 1831 yılında ise Darbhâne-i ‘Âmire Mübayaa Sarrâfi olarak da görev yapmaktaydı. Vefat tarihi olan 3 Ocak 1834’e kadar bu görevlerine devam etmiştir. Bkz. Takvim-i Vekâyi’, Sayı: I, 25 C.A. 1247; s. 9. Kevork PAMUKÇİYAN (2002), **Ermeni Kaynaklarından Tarihe Katkılar I, İstanbul Yazıları**, yay. haz. Osman Köker, 151; Diran KELEKYAN (1330), “Kazzâz Artin”, 98-99.

³⁸ Bkz. (35), BAL, 94-96.

tanımlamakta da kullanıldığı bilinmektedir³⁹. Örneğin; 1831 yılında Tersâne-i âmire'ye bakır levhası imâl etmek, top delmek ve cilalamak ve tahta kesmek için toplam üç adet 'vapur' yani buharlı makine İngiltere'den satın alınmıştır⁴⁰. Vapurhane ise fabrika yerine kullanılan tabirdi. İlk zamanlarda buhar yerine vapur denildiği için buharla işleyen imalathane ve fabrikalara bu ad verilmişti⁴¹. Firkateyn vapur-ı hümayûnları⁴², korvet vapur-ı hümayûnu⁴³ ganbot vapur-ı hümayûnları⁴⁴ şeklindeki kullanımlar ise bu tip gemilerin buharlı makineye sahip olduğunu göstermektedir.

Swift vapuru satın alındıktan kısa bir süre sonra 1829 yılında İngiliz bâzergân Bulak verdiği tahrîrde, iki sene önce inşâ edilip satılmak üzere sahibi tarafından bâzergâna gönderilmiş olan bir adet buğ gemisinin bu günlerde İzmir'e gelmiş olduğundan bahisle sefînenin Devlet-i âliyye tarafından görülmesini ve beğenilirse satılacağını bildirmiştir. Bulak, Devlet-i âliyye tarafından satın alınmak istenmezse izin verilirse İstanbul'dan Karadeniz ve Akdeniz'e işleteceğini buna da izin verilmezse sefîneyi geri göndereceğini ifade etmiştir. Sefîne 12 Frenk ile kullanılmakta olup ancak mürettebâtı İslam'dan olursa fennini lâıykıyla öğrenmedikçe 20 kişi ile kullanılabilecekti. Sefîne boyunda olduğu belirtilen buğ gemisinin⁴⁵ tersâne zirâ'ıyla boyu 45 zirâ' 18 parmak, genişliği 8 zirâ' 1 parmak ve derinliği 4 zirâ' 20 parmak olup⁴⁶ 12 – 15 000 kile humûleyi alabilecek büyüklükte olup gerektiğinde 200 kişi, 10 top ve bütün kumanya ve mühimmâtının konularak istenilen yere götürecek kudret ve tahammülü bulunuyordu⁴⁷. Başta bir adet kamarası dışında bir adet de büyük kamarası, 50'şer beygir kuvvetinde iki adet çark ve üç adet kazanı bulunan buğ gemisinin⁴⁸ seyri için gerekli olan maden kömürünün ise hiç durmadan yani gece gündüz seyretmek üzere altı aylık kadar sefîneye konulması mümkündü. Bâzergân sefînenin güzel bir şey olduğunu ancak küçük denir ve daha büyüğü istenirse onu getirebileceğini, bu sefîneyi izin verildiğinde on güne kadar İstanbul'a getireceğini ve kıymetinin de 600 000 kuruş olduğunu yazmıştır⁴⁹. Bulak'ın tahrîri Kaptan Paşa tarafından Sadrazam'a onun tarafından da Ser-asker Paşa'ya gönderilip bu hususta mütâlaası

³⁹ Bkz. (35), BAL, 92.

⁴⁰ Takvim-i Vekâyi', I. Tertip, 21. 6. 1247, sa. 4, s. 3; Yavuz CEZAR (1991), "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Yeni Teknoloji Uygulama ve Sinai Tesis Kurma Çabalarından Örnekler", 1, Mart: 168.

⁴¹ Bkz. (35), BAL, 97.

⁴² ŞUB. 1829/222

⁴³ ŞUB. 1861/31

⁴⁴ ŞUB. 1834/53

⁴⁵ BOA. HAT., 572/28028/1.

⁴⁶ BOA. MAD., 8886/368.

⁴⁷ BOA. HAT., 27922-n

⁴⁸ BOA. MAD., 8886/368.

⁴⁹ BOA. HAT., 27922-n

sorulmuştur. Ser-asker Paşa, sefinenin istenilen bahâ ile satın alınması icap etmeyeceğinden fakat aynen bir kere görülmesinin de uygun olacağı ve Kaptan Paşa'nın sefineyi kendiliğinden olarak çağırarak muayene etmesinin bir mahzuru bulunmadığı, bu arada da sefinenin alınıp alınmaması hakkında çıkacak irâde-i seniyyenin de Kaptan Paşa'ya bildirilmesi şeklinde görüş beyân etmiştir. Sadrazam Bulak'ın takriri ile Kaptan Paşa ve Ser-asker'in tezkirelerini Padişaha arz ettiğinde Kaptan Paşa'nın İstanbul'a getirilecek sefineyi muayene etmesi için irâde-i seniyye çıkmıştır⁵⁰.

Müşavir Paşa, anılarında Admiralty'nin eski Kalyon Kaptanlarından Hanchet idaresindeki Hylton Jollife vapurunun, kendisi İstanbul'a gelmeden birkaç gün önce Çanakkale Boğazı'ndaki Rus ablukasını geçip İstanbul'a ulaşarak Tersane'de demirlediğini anlatmaktadır⁵¹. Daha sonra çıkan irâde-i seniyye gereğince Bulak Bâb-ı âlî'ye çağrılarak Reisülküttâb'la buhâr sefinesinin pazarlığı için görüşmüş ve 1 250 kese akçeye anlaşma yapılmıştır. Ancak bâzergâna mükâfat olarak beş on gün sonra herkesten önce Karadeniz'e ticari eşya hamulesiyle bir sefine götürmesine ruhsat verileceği vaad edilmiştir. Sefinenin içindeki alet ve edevât sayılarak 2 Temmuz 1829'da fermân-ı âlî gereğince Başmuhâsebe'ye kaydedilip Tersâne-i âmire Emin ile Liman defterine ilmühâberleri verilmiştir⁵². Sefinenin İngiltere elçisini Devlet-i âliyye bayrağıyla Boğaz'dan alıp İstanbul'a getirmesine izin verilerek Tersâne'den kömür verilmiştir. Ayrıca sefine, Devlet-i âliyye malı olarak elçiyi almaya gideceğinden Tersane-i âmire'den içine bir münasip kaptan da bindirilmesi gerekli görülmüş⁵³ ve satın alınma tarihinden itibaren Swift'in kaptanı olan Kelly'nin idâresi altına verilmiştir. Bu nedenle Kelly'nin mâhiyesine 3 000 kuruş zam yapılarak 8 000 kuruşa çıkarılmıştır⁵⁴. Hanchet ise yaşlı olduğundan Boğaz'daki memuriyeti sona erdikten sonra geri döndüğünde ülkesine gitmesine izin verilmiştir ve sefinenin bahâsı olan 1 250 kese akçe de Darbhâne-i âmire'den bâzergâna ödenmiştir⁵⁵. Tersânenin satın aldığı bu iki vapur Sagîr ve Kebîr adlarıyla anılıyordu. Bunlar için 1831 yılında İngiltere'den Ponskot adlı bir çilingir getirilerek altı aylık ücret olarak 8 925 kurûşa istihdâm edilmiştir⁵⁶.

⁵⁰ BOA. HAT., 572/28028/1.

⁵¹ (1945), **Sir Adolphus Slade'in (Müşavir Paşa) Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması İle Yaptığı «KARADENİZ» Seferi**, Çev. Ali Rıza Seyfioğlu, 24, 25.

⁵² BOA. MAD., 8886/368.

⁵³ BOA. HAT., 1178/46521/1.

⁵⁴ BOA. MAD., 8886/368.

⁵⁵ BOA. HAT., 1178/46521/1.

⁵⁶ Halûk Y. ŞEHİSUAROĞLU(1965i), "Eski Vapurlarımıza Dair" 259.

1831 yılında İstanbul'a gelen Dr. James Ellsworth De Kay anılarında, Tersaneyi ziyareti sırasında gördüğü iki buharlı gemiden birinin aslında İskoç alamanası olduğunu ve boyunun uzatılarak yeniden inşâ edildiğini ve yaklaşık 200 ton ağırlığında, 80 beygir kuvvetindeki diğer buharlı geminin ise sadece üç yıldır hizmet vermesine rağmen oldukça çürümüş durumda olduğunu anlatmaktadır. De Kay'ın aktardığına göre bu vapur Osmanlı devletine 50 000 dolara mal olmuştu ve resmî amaçlara uygun bir hâle getirilmesi için de epey para harcanmıştı. Vapurun vasatında personelin yatması için altı ranzalı geniş bir kamara yanında kırk⁵⁷ tarafta Padişaha ait küçük ve kaptana ait olmak üzere tek kişilik iki kamara bulunuyordu. Her iki gemi de saatte en çok altı deniz mili yol alabiliyordu. De Kay'e göre "Her iki geminin de makinesi oldukça eskiydi ve bu zanaatın çocukluk döneminin ilginç birer örneğini teşkil ediyorlardı."⁵⁸ De Kay'ın anılarında bahsettiği İskoç alamanası Hylton Jolliffe, diğer 200 tonluk vapur da Swift'ti.

1.2. Amerikalıların Tersanede Buharlı Gemi İnşâsı

Deniz gücünün büyük bölümünü Navarin'de kaybeden Osmanlı Devleti⁵⁹, bu savaşa kadar donanma inşâsında yaptığı gibi İngiliz ve Fransız gemi inşâ mühendislerinden yararlanması düşünülemeyeceği için⁶⁰ o dönemde savaş gemisi yapımında ileri teknikler kullanan ABD'den yararlanmak istemiştir⁶¹. Özellikle Kaptan-ı Derya Koca Hüsrev Paşa⁶², yeni donanmanın Amerikalılar yardımı ile inşâsının mümkün olacağı hakkında Sultan II. Mahmud'a telkinlerde bulunmuştur⁶³.

Amerikan hükümetinin bir ticaret antlaşması yapılması konusundaki talebinden yararlanmak isteyen Bâbîâlî iki devlet arasında resmî müzâkerelerin başlamasına izin vermişti. Bu müzâkereler oldukça uzun sürmüş ve sonunda bir antlaşma metni hazırlanmıştır. Antlaşma Amerikan ticaret gemilerine Boğazlardan serbest geçiş hakkı

⁵⁷ Mustafa ZALOĞLU (1988), **Gemici Dili**, 214.

⁵⁸ James Ellswort DE KAY (2009), **1831- 1832 Türkiye'sinden Görünümler**, 235-236.

⁵⁹ Çağrı ERHAN (1998), "1830 Osmanlı-Amerikan Antlaşması'nın Gizli Maddesi ve Sonuçları", 459.

⁶⁰ Bkz. (2) GENCER, 125

⁶¹ Bkz. (59), ERHAN, 459.

⁶² Koca Hüsrev Paşa, Kaptan-ı Deryalık görevinde ilk olarak 22 Ocak 1811- Şubat 1818, ikinci olarak 9 Aralık 1822- 9 Şubat 1827 arasında bulunmuş ve Asâkir-i Mansûre-i Muhammediyye'ye Nisan 1827'de Ser-asker atanıp 9 Ocak 1837'de azledilmiştir. Bkz. Halil İNALCIK (1999), "Hüsrev Paşa, Koca", 42, 43.

⁶³ Akdes Nimet KURAT (1967), "Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri Arasındaki Münasebetlere Ait Arşiv Vesikaları", 288.

tanıyordu⁶⁴. Ticaret Antlaşması'nın ana metninden ayrı olarak düzenlenen gizli maddede ise Amerika Birleşik Devletleri'nde kerestenin bol ve kaliteli, inşâ masraflarının her açıdan ucuz olmasından dolayı Osmanlı Devleti Amerika'da kapak, firkateyn, korvet ve brik gibi gemi tiplerinden her ne miktarda sefîne inşâ edilmesini isterse Amerika Devleti'nin İstanbul'daki adamıyla inşâ masrafları ve süresi ile İstanbul'a getirilme şekline karar verilip kontrat yapılacaktı. Kontrat gereğince gemiler Tersâne-i âmire tarafından gönderilecek çizime göre inşâ edilecek olup Amerikan savaş gemileri gibi dayanıklı ve sağlam bir şekilde ve onlarla aynı fiyattan yapılacaktı. Ayrıca inşa edilen gemilere, kendi endâzelerine uygun olarak kesilip biçilen ve bir gemi inşâsına yetecek kadar kereste de yüklenecekti. Osmanlı devleti bu kerestelere, Amerika Birleşik Devletleri'yle aynı fiyatı ödeyecekti⁶⁵.

İlk "Türk-Amerikan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefain Anlaşması" 7 Mayıs 1830'da imzalandı⁶⁶. Ancak gizli madde Amerikan sentosunda kabul edilmedi. Amerika Birleşik Devletleri, Sultan II. Mahmud'un çok önem verdiği bu gizli ve ayrı maddenin kabul edilmemesinin yarattığı tepkiyi⁶⁷ Amerikan Maslahatgüzârı David Porter'ın bu maddenin yerine geçmek üzere verdiği 27 Eylül 1831 tarihli senetle gidermeye çalışmıştır. Senede göre, Porter Birleşik Devletler Başkanı talimâtnameğine uygun olarak ve onun adına hareketle ayrı maddeye karşılık olmak üzere gerek harp gemilerinin Birleşik Devletlerden tedariki gerekse inşâatı için kereste ve bahriye malzemesi tedriki hususunda Bâbîâlî'ye tavsiye ve dostça temennilerde bulunmayı ve ayrı maddede tespit edilen menfaatlerin teminine Amerika Birleşik Devletleri kanunları ve Amerika'nın diğer devletlerle antlaşmalarına hâlel getirmemek şartıyla gayret sarf edileceğini gerek kendisi gerekse halefleri adına söz vermiştir⁶⁸. Türk gemi inşâ teknolojisi açısından önemli olan bu senetle Amerikan yönetimi harp gemisi inşâ malzemeleri satılması ve Amerikan harp gemisi tipinde gemiler inşâsı hususlarında Osmanlı Devleti'ne yardım etmeyi taahhüt etmiştir.

Amerikan hükümeti tarafından gayr-i resmi olarak görevlendirilen ilk gemi inşâ mühendisi Eckford'dur. Rhind tarafından desteklenen gemi inşâ mühendisi Eckford, inşâ ettiği United States adlı iki ambarlı üç direkli korvetiyle yola çıktı. Korvet, keskin baş kısmı, dar kıç ve genişletilmiş "V" biçimindeki gövdesiyle Eckford'un en iyi ilk hızlı yelkenli ahşap gemi (pre-clipper) tasarımlarından biriydi. 984 tonluk, 149 fit 4 inç boyunda 38 fit 6

⁶⁴ Bkz. (59), ERHAN, 458-459

⁶⁵ Bkz. (58), DE KAY, 334, 335; Bkz. (59), ERHAN, 459.

⁶⁶ A. GENCER- A. F. ÖRENÇ vd. (2008), *I/ Belgeler Türk- Amerikan Silah Ticareti Tarihi*, 31.

⁶⁷ Bkz. (2) GENCER, 126.

⁶⁸ Bkz. (63), KURAT, 341, 342.

inç genişliğinde iki ambarlı, üç direkli olan korvet 26 adet topa sahipti. 10 Ağustos 1831'de İstanbul'a gelen korvette Eckford ile birlikte tersane ustabaşısı Foster Rhodes ile birlikte 15 gemi marangozu⁶⁹ bulunuyordu.

Eckford ile görüşen Liman Reisi ve Serasker Paşa onun İstanbul'da kalarak Osmanlı Devleti için çeşitli harp sefinelerinden birer tane inşâ etmesi ve gemi inşâsı hakkındaki fikirlerini yazılı olarak vermesini istemişlerdir. Eckford hazırladığı arizada, Amerika tersanelerindeki gemi inşâ faaliyetlerini anlatarak Osmanlı harp gemisi inşâ tarzında yenilik yaparak Amerikan tarzı gemi inşâ tarzını öğretmesi ve Tersane-i âmire'de çalışabilmesi için ileri sürdüğü şartları sıralamıştır. Eckford, Osmanlı devleti için en az 100 top çeker kapak ve 64 top çeker firkateyn ve büyük çaplı toplarıyla buharlı bir gemi inşâsını teklif etmiştir. Yirmi beş seneden beri gerek kapak gerek asker nakli ve savaş gemilerine su getirilmesi için buharlı gemiler inşâ ettiğini ve vapurların Akdeniz ve Karadeniz'e uygun ve Boğazlarda seyyar tabyalar derecesinde değeri olarak büyük yararı görüleceğini ileri sürmüştür. Eckford'un arızası Kaymakam Paşa tarafından Padişaha arz edildiğinde Sultan II. Mahmud hatt-ı hümayûnunda mimarın arz ettiği şeylerin, mümkün olduğunu ve akla yakın görüldüğünü, Tersâne-i Amire için hayırlı sonuçlar vereceğinden vakit kaybetmeden bu hususta bir karar verilmesi için Kaptan Paşa'nın İstanbul'a dönmesini emretmiştir⁷⁰.

Antlaşma taraflarca onaylanıp 5 Ekim 1831'de teati edildikten sonra United States korveti 10 Nisan 1832'de 150 000 dolar karşılığında Osmanlı Devleti tarafından satın alınarak⁷¹ Mesîr-i Ferâh adı verilmiştir⁷². Bu korvet Osmanlı Donanması'nın sahip olacağı Amerikan tarzı gemilerin ilk örneği olmuştur. (Bkz. Ek-4).

1832'de Eckford Tersâne-i âmire'de gemi inşâsına başladığında Osmanlı Donanması'nın en büyük gemisi, üç ambarlı Mahmudiye kalyonu, havuzda bakır levha ile kaplanıp tamir edilerek denize indirilmişti. Tersane'de üçü kamburlu olmak üzere altı hat gemisi, dördü kamburlu ve çatlamış sekiz firkateyn, sekiz korvet, yirmi briç ve ikişer kotra ve buharlı gemi bulunuyordu. Bu sırada Akdeniz'den dönen filoda ise biri 80 toplu ikisi 76 toplu üç hat gemisi, 52, 50, 48, 42 ve 36 toplu beş adet firkateyn, 24 toplu iki korvet ve 8

⁶⁹ Steven M. SELIG (2008), **Draughts: The Henry Eckford Story**, 83-85; Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, (1965), "Ondokuzuncu Asırda Türk-Amerikan Bahri Münasebetleri", 314.

⁷⁰ BOA. HAT, 47497

⁷¹ Bkz. (69), SELIG, 86.

⁷² Takvim-i Vekâyi', I. Tertip, sa. 6, 12. 17.1247, s. 2.

toplu iki adet nakliyatda kullanılan brik vardı. Ayrıca taşra tezgâhlarında dört hat gemisi, on firkateyn, üç korvet ve dört brikin inşası bitmek üzereydi⁷³.

Eckford'un Osmanlı Devleti için Aynalıkavak'ta yaptığı kotra Temmuz 1832'de denize indirilmiştir. Amerika'dan getirilen meşeler yanında Kocaeli ve Gönen dağlarından kesilen kerestelerle 70 top çeker bir firkateyn yapımına başlayan Eckford 12 Kasım 1832'de vefat etmiştir. Eckford'un vefatından sonra onun gemi inşâ yöntemlerini bilen Foster Rhodes Aynalıkavak'ta çalışmaya başlamıştır⁷⁴.

Rhodes Eckford'un yapımına başladığı 70 toplu firkateyni⁷⁵ ve 1832 senesinde inşasına başlanan Mahmudiye kalyonunu tamamlamıştır⁷⁶. Akabinde Aynalıkavak'ta inşâ ettiği üç ambarlı Nusretiye kalyonu⁷⁷ 26 Mayıs 1835'te denize indirildi⁷⁸. Tersâne'de 1834-1835 Nev-eser uskunasını⁷⁹, 1835-1836 yılında Bersetû koterini⁸⁰ inşâ etmiştir. Aynalıkavak sahasında inşâ ettiği Nizamiye firkateyni, Kavs-ı Zafer briki⁸¹, Müjde-resan ve Sür'at⁸² koterleri 20 Ağustos 1837'de denize indirildi⁸³. Rhodes'in mimar Mehmet Kalfa ile birlikte yaptığı ve o dönemdeki Osmanlı Donanması'nın en uzun boylu gemisi olan Nizamiye firkateyni, 172 kadem boyunda, 53 kadem genişliğinde, 25 kadem anbar yüksekliğinde olup top mevcudu 64 adetti ve mürettebâtı da 540 kişiydi⁸⁴. Kavs-i Zafer brikinin eş gemisi olan Şeref-nümâ briki de Midilli'de 1840-1841 yılında inşâ edildi⁸⁵.

⁷³ Bkz. (58), DE KAY, 233-234.

⁷⁴ HAT, 20045/C; Bkz. (69), SELIG, 86; Bkz. (59), ERHAN, 464.

⁷⁵ Charles MAC FARLANE (1855), **Kismet or the Doom of Turkey**, 83.

⁷⁶ Takvim-i Vakayi, 15 Safer 1251, sayı 103.

⁷⁷ Kalyonun kaïmeden kaimeye boyu 220 kadem, genişliği 50,5 kadem, ambar yüksekliği 24 kadem 6 pus olup 64 topa sahipti. Bkz. İDMK. A.A. Db.No: 497.

⁷⁸ BOA, C.BH, 2628; Bkz. Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, "İstanbul Tersaneleri", 191

⁷⁹ Uskuna kaïmeden kaimeye boyu 90,6 kadem, genişliği 30 kadem, ambar yüksekliği 14,10 kadem, kıçta sudan irtifâsı 15 kadem, başta sudan irtifâsı 11,9 kadem olarak yapılmıştı ve mevcut olan topu 8 adetti ve nihayet tonası 336 İngiliz tonuydu. Bkz. İDMK. A.A. Db.No: 497.

⁸⁰ İDMK. A.A. Db.No: 497; Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, "İstanbul Tersaneleri", 149.

⁸¹ Kaïmeden kaimeye boyu 118 kadem, genişliği 33 kadem, ambar derinliği 17 kadem, kıçta sudan irtifâsı 18,2 kadem, başta sudan irtifâsı 15 kadem olmak üzere inşâ edilmişti. 20 top bulunyordu ve nihayet tonu 565 İngiliz tonuydu. Bkz. İDMK.A.A. Db.No: 497.

⁸² Kaïmeden kaimeye boyu 67,7 kadem, genişliği 19,2 kadem, ambar yüksekliği 17,10 kademdi ve nihayet tonası 140 İngiliz tonuydu. Bkz. İDMK. A.A. Db.No: 497.

⁸³ Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, "XIX uncu Asırda İstanbul'a Gelen Amerikan Harb Gemileri", 312;, (1965), "Ondokuzuncu Asırda Türk-Amerikan Bahrî Münasebetleri", 315.

⁸⁴ Ali Sami (1333-1917), **Bahriye Müzesi Kataloğu**, 35.

⁸⁵ İDMK. A.A.Db.No. 497.

Rhodes, daha sonraki yıllarda uskuru gemiye dönüştürülecek olan Peyk-i Zafer kalyonunu Sinop'ta 1841- 1842'de inşâ etti⁸⁶. Rhodes bu gemiler yanında Şeref-nümâ briki, Pesendide uskunası⁸⁷, üç ambarlı Adliye kalyonunu da⁸⁸ inşâ etmiştir. Amerikan tarzı yelkenli gemileri inşâ etmiş olan⁸⁹ Rhodes denize indirdiği gemilerin birçoğunda Eckford'un tasarımını uygulamış ve yıllar boyunca Türk gemi inşâsı Eckford'dan etkilenmiştir⁹⁰.

Rhodes, Osmanlı donanması için yelkenli gemiler yanında ilk buharlı gemileri de inşâ etmiştir. Tersane-i âmire'de inşâ edilen ilk buharlı gemi Eser-i Hayr vapurudur.⁹¹ Aynalıkavak sahasında inşâ edilmiş ve denize indirilmiş olan vapur seffinesinin Lebone bâzergân marifetiyle İngiltere'den getirtilmiş olan çarh takımı vs eşyasının bahâsı, seffine navlunu ile diğer masrafları ve çarh takımını getiren mühendis Beti Kalfa'nın masrafları mukavelelerine göre hesaplandığında 8 yük 63 024 kuruşa ulaşmıştır. Bu meblağın Tersane-i âmire Hazinesi'nden ödenmesi gerekmiştir (Ağustos-Eylül 1837)⁹². Padişahın da katıldığı bir törenle vapur, 26 Kasım 1837'de denize indirilmiştir. Töreni aktaran Takvim-i Vekâyi'de,

“... Tersâne-i âmirede inşâtları husûsunda mukaddema irâde-i şâhâne ol vechi ile sūfûn-ı merkûmenin tehye-i levâzımâtıyla civâr-ı Tersâne-i âmire'de Aynalıkavak sahâsında mimâr Roz marifetiyle bir kıt'a resîde-i destgâh-ı hüsn-i inşâ olarak güzerân eden şaban-ı şerîfin 27 Pazar günü vakt-i mes'ûdda tenzîli...”

gerçekleştirilen “...seffine-i merkûme Eser-i Hayr ism-i mütênâ...”⁹³ verildiği anlatılmaktadır. Eser-i Hayr'ın kâimeden kâimeye boyu 135,3 kadem, genişliği 21,2 kadem, anbar derinliği 12,9 kadem, kıçta ve başta su irtifâsı 8,7 kademdi ve vapurda 4 adet de top bulunuyordu. Nihâyet tonu 355 İngiliz tonu olan vapura 100 beygir kuvvetinde bir makine takılmıştı⁹⁴. Eser-i Hayr vapurunda istihdâm edilmek üzere Lebone bâzergân marifetiyle İngiltere'den getirtilmiş olan üç nefer mühendisin kontratları Kaptan Paşa'nın marifetiyle tanzim edilmiştir. 28 Eylül 1838'e kadar mâhiyeleri 710 lira olmak üzere mukavele olduğu üzere beher lirası 109 buçuk kuruştan icap eden ücret ve ta'âmiyyeleri

⁸⁶ Kaïmeden kaimeye boyu 210 kadem, genişliği 57,10 kadem, ambar derinliği 28,9 kadem, kıçta sudan irtifâsı 27,2 kadem, başta sudan irtifâsı 25 kademdi ve 62 top mevcut olup nihayet tonu 5 300 İngiliz tonuydu. Bkz. İDMK. A.A. Db.No: 497; Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, “İstanbul Tersaneleri”, 191;, “İstanbul Tersanesi”, 149

⁸⁷ İDMK. A.A.Db. 497.

⁸⁸ BOA, C.BH, 7599.

⁸⁹ Bkz. (59), ERHAN, 464.

⁹⁰ Bkz. (69), SELIG, s. 87.

⁹¹ Bkz. (2) GENCER, 129, 130.

⁹² DTA. ŞUB., 1/50a

⁹³ Bkz. (2) GENCER, 129, 130.

⁹⁴ İDMK. A.A.Db.No. 497.

hesaplandığında 7 745 kuruşa ulaşmıştır. Bahriye Meclisi tarafından hazırlanan 18 Ağustos 1838 tarihli mazbatada bu meblağın Tersane-i âmire Hazinesi'nden ödenmesi için Maliye Muhasebesi'ne kaydı ile lâzım gelen suretinin verilmesi gerektiği belirtilmiştir⁹⁵.

Rhodes tarafından inşâ edilen bir başka buharlı gemi olan Tâir-i Bahrî vapurunun kâimeden kâimeye boyu 180 kadem, genişliği 24 kadem, anbar derinliği 14 kadem, kıçta sudan irtifâsı 11,6 kadem, başta sudan irtifâsı 6 kadem, nihayet tonası 560 İngiliz tonu, humûle tonası 524 İngiliz tonu olup güvertesinde 6 top bulunuyordu ve 140 beygir kuvvetinde makineye sahipti⁹⁶. Vapur 16 Haziran 1839'da denize indirildi⁹⁷. Tair-i Bahrî vapuru Sultan Abdülmecid tarafından da kullanılmıştır⁹⁸. Vapur için Rali bâzergân ile İngiltere'den iki adet kazan, demir baca, demir buhar borusu ve kazandan dışarıya su veren demir boru takımının satın alınması için kontrat yapılmıştır. Haddehâne Müdürü Salih Bey söz konusu kazanın ve edevâtın vapur demirhânesine teslim edildiğini bildirmesi üzerine Bahriye rûznâmçesine 26 Ocak 1843 tarihiyle kaydedilmiştir⁹⁹.

Tersâne-i âmire'de teknesi inşâ edilip gerekli olan makineleri İngiltere'den satın alınmak suretiyle buharlı gemiler inşâ edilmeye başlanmıştı. Sultan II. Mahmud için Aynalıkavak'ta 1838'de Mesir-i Bahrî vapuru inşâ edilmiştir¹⁰⁰. Vapurun boyu 155 kadem, genişliği 20,5 kadem, anbar yüksekliği 12 kadem ve çektiği su 8,5 kadem olup 4 adet topu ve 40 kişi mürettebâtı bulunuyordu¹⁰¹. Ancak Mesir-i Bahrî vapurunda, inşası sırasında tahammülünden fazla ebniye yapılmasıyla oynaklık meydana geldiğinden sonradan tadil edilmiş de seyre uygunsuz olduğu görülmüştür. Bunun üzerine vapur, içinde bulunan Padişaha ait eşyalar alınarak 1841'de Tersane'ye bırakılmıştır¹⁰².

Tersane-i âmire'de yeni olarak inşâ edilecek vapur-ı hümâyûnlar için İngiltere'den 60 beygir ve 50 beygir kuvvetinde iki adet vapur çarhı satın alınması için Baltacı Todori bâzergânla 1 Haziran 1845'te kontrat yapılmıştır. 60 beygirlik makine için 3 000 lira yani 3 yük 30 000 kuruş, diğeri için ise 2 500 lira yani 2 yük 75 000 kuruş olmak üzere toplam meblağ üç taksit hâlinde ödenecekti. Bu çarkların satın alındığı haberi geldiğinde bâzergânla

⁹⁵ DTA. ŞUB., 1/75c

⁹⁶ İDMK. A.A.Db.No. 497

⁹⁷ DTA. MKT., 1/96.

⁹⁸ Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU(1965j), "İstanbul'da Yatlar", 265.

⁹⁹ DTA. MUH.,171(9208)/50a

¹⁰⁰ Bkz. (98).

¹⁰¹ Bkz. (84), Ali Sami, 37.

¹⁰² Bkz. (98).

60'ar beygir kuvvetinde iki adet vapur çarhının da İngiltere'de inşa ettirilmesi için mukavelenâme yapılacaktır. Fabrika Müdürü Miralay Salih Bey bu makinelerin 21 Mayıs 1846'da Tersane-i âmire'ye teslim edildiğine dair ilmühaber vermiştir. 50 beygirlik çark 96 parça, 60 beygirlik çark 91 parçadan oluşuyordu. Salih Bey tarafından 50 beygir kuvvetinde olan çarkın Peyk-i Ticaret'e konulduğu 22 Aralık 1846'da bildirilmiştir¹⁰³. Peyk-i Ticaret vapuru Ser-mimar Süleyman Bey tarafından havuzda 1845-1846 yılında inşa edilmiştir. Kâimeden kâimeye boyu 117 kadem, genişliği 18 kadem, ambar derinliği 11,3 kadem, başta ve kıçta sudan irtifâsı 7 kadem ve humule tonu 194 İngiliz tonuydu¹⁰⁴.

Baltacı Todori bâzergânla yapılan 1 Haziran 1845 tarihli kontrat hükümlerine göre kendisine iki adet daha 60'ar beygir kuvvetinde çarh sipariş edilecekti. Bu sırada Tersane-i âmire'de yeni olarak inşâsına karar verilen vapurlara lâzım olan 60'ar beygir kuvvetinde iki adet vapur çarhlarının İngiltere'den satın alınması için Baltacı bâzergânla 14 Temmuz 1845'te kontrat yapılmıştır. Çarhlara 3 000'er lira yani 330 000'er kuruş, toplam 6 yük 60 000 kuruş ödenecekti. Fabrika Müdürü Miralay Salih Bey, makinelerin 25 Şubat 1847'de Tersane-i âmire'ye teslim edildiğini ve bu çarhlardan birinin Vesile-i Ticaret'e konulduğunu 27 Mart 1847'de bildirmiştir¹⁰⁵. Yandan çarklı Vesile-i Ticaret vapurunun boyu 35,6 m, genişliği 5,4 m ve derinliği 1,8 m olup 193 tondur. Vapurların tekneleri ise yine Ser-mimar Süleyman Bey tarafından 1847- 1848 yılında inşa edilmiştir. Eser-i Nüzhed ve Pesendide adı verilen bu vapurlar eş gemilerdi. Kâimeden kâimeye boyları 117 kadem, genişlikleri 18 kadem, ambar derinlikleri 11,3 kadem, başta sudan irtifâları 6,6 ve kıçta sudan irtifâları 6,8 kadem ve humule tonları 194 İngiliz tonuydu. Güvertelerinde 4'er adet de top bulunuyordu. Bu vapurlara 60'ar beygir kuvvetindeki çarhlar takılmıştı¹⁰⁶. 24 Haziran 1848 itibâriyle inşâları biten vapurlara çarkçı personeli atanmıştı¹⁰⁷.

Tersâne'de inşa edilen bir diğer buharlı gemi ise Ser Mimar Mehmed Bey'in teknesini yaptığı Eser-i Ticâret vapurudur. Kâimeden kâimeye boyu 99 kadem, genişliği 15 kadem, ambar derinliği 10,2 kadem, başta sudan irtifâsı 8,3 ve kıçta sudan irtifâsı 9 kademdî¹⁰⁸.

¹⁰³ DTA. MUH.,171/49a.

¹⁰⁴ İDMK. AA.Db.No. 497.

¹⁰⁵ DTA. MUH.,171/49b.

¹⁰⁶ İDMK. AA.Db.No. 497.

¹⁰⁷ DTA. MKT. 3 (5825)/169.

¹⁰⁸ İDMK. AA.Db.No. 497.

1.3. Tarak Vapurları İnşası

Kum, çamur, taş parçalarıyla dolan liman dâhillerinin veya nehir ve dere ağızlarının temizlenip derinleştirilmesi gerekiyordu. Bu iş, özel olarak dizayn edilen ve az su çeken mekanik vasıtalarla yapıldı¹⁰⁹. Osmanlı memleketlerinde bulunan İnoz ve benzeri limanların temizlenmesi için Londra’da imal ettirilerek İstanbul’a gönderilmiş olan makine ve edevâtına Aynalıkavak sahasında tekne inşası için bir İngiliz mühendis 22 Ağustos 1844’ten itibaren istihdâm edilmiştir. Bu tarak vapurunun inşası 30 Ekim 1845’te devam ediyordu¹¹⁰.

Bir süre sonra Osmanlı devletine ait bazı limanların temizlenmesi için inşâ edilecek olan üç adet tarak vapurları için Karabet bâzergân ile Bahriye Meclisi’nde 28 Aralık 1850 tarihinde mukâvelenâme yapılmıştır. Mukâvelenâmeye göre tarak vapurlarının makinelerinin beheri 30’ar beygir kuvvetinde olmak üzere İngiltere’nin en meşhur fabrikasında imâl edilecek olup benzerleri gibi dayanıklı, sağlam ve aynı fiyattan olacak, edevâtı noksan ya da fazla olmayacaktı. Tarak vapurlarının esâsı olmayan taşı çıkarmak için lâzım gelen aleti bulunacak, deniz yüzeyinden 22 İngiliz kademi derinliğe kadar çamur vs çıkaracaktı. Bu makineler bir yıl zarfında olmak üzere bir adedi kontrat tarihinden altı ay, ikincisi birinciden üç ay ve üçüncüsü ikinciden üç ay sonra teslim edilecekti. Makineler peyderpey tamamlandıkça Şehbender Zohrab hâzır olduğu hâlde İngiltere Devleti mühendislerinden biri tarafından keşf ve muayene edilerek kontrata uygun imâl edilip edilmediği incelenip resmî şahâdetnâmeleri hazırlanıp gönderilecekti.

Tarak vapurlarının tekneleri Osmanlı tersanelerinde yapılacağından bu teknelerin çizimi, kontrat tarihinden 45 gün sonra Tersane-i âmire’ye teslim edilecekti. Tarak vapurlarının makine, kazan ve diğer eşyası yerleştirildikten sonra dört İngiliz kademinden fazla su kesmemek üzere inşası istendiğinden teknelerin çizimi buna göre yapılacaktı. Tarak vapurları için gerekli olan 60 adet çamur dubası ise gayet iyi ve dayanıklı demir saçtan olmak üzere beheri 15’er ton yani 270’er kantar çamur alacak büyüklükte imâl edilecekti. Her bir makine için yirmişer adet çamur dubası parçalar hâlinde imâl edilip her bir parçasına numara verilip İstanbul’da montajı yapılacaktı. Dubalar ait oldukları makine ile birlikte gönderilecekti ve ilk takımla birlikte bunların montajını yapmak üzere bir İngiliz çarhçı mühendis de İstanbul’a gelecekti. Bu makineler ile çamur dubaları maktû’ imâl edilmeyip

¹⁰⁹ Bkz. (14), GÜRÇAY, 369.

¹¹⁰ DTA. MUH., 171/56a; DTA.TER. 239 (363)/ 20, 25.

inşa ve imâl edildikten sonra fabrikasından gelecek fatura üzerinden fiyatı hesaplanacak ve üzerine yüzde üç komisyon, navl ve sigorta akçesi eklenecekti. Tersane-i âmire hazinesinden 13 Ocak 1851'den itibaren birinci makine teslim edilinceye kadar aydan aya 250'şer kese ve bu makine teslim edildikten sonra ise 500'er kese akçe ödenecekti. Birinci makine ile 20 adet dubanın tutarı 1 402 012 buçuk kuruş olarak hesaplanmış, bahâsının işlemleri Muhasebe tarafından 27 Eylül 1853 yürütülmüştür. 5 Şubat 1854'te bu makinenin kazan bahâsının küsuru ile diğer masrafları hesaplandığında 427 596 buçuk kuruş daha ödenmesi gerektiği anlaşılmıştı¹¹¹.

Tarak dubalarının makine vs.lerini yerlerine koymak üzere bir ustanın gönderilmesi Kaptan Paşa tarafından Londra'daki Devlet-i âliyye Şehbenderi Zohrab'a bildirilmiştir. Bunun üzerine Londra'da Devlet-i âliyye'nin işlerini tesviye için bulunan Mösyö Froş, 20 lira maaşla tarak vapurunda istihdâm edilecek olan George Lindsay adlı İngiliz çarhçı ile mukavele imzalamıştır. Çarhçı 29 Kasım 1852'de Londra'dan vapura binerek İstanbul'a doğru yola çıkması gerekirken¹¹² 1854 yılında gelmiştir. Bahriye Nezâreti ile Lindsay kontrat yapmıştır. Bu kontrata göre mühendis tarak vapurunun çarhçı mühendisliği memuriyetinde 24 Ekim 1854 tarihinden itibaren süresiz olarak istihdâm edilmiştir. Ayrıca ileri bir tarihte gelecek olan tarak vapuru makinesinin kurulmasında da çalışacaktı. Lindsay, Ocak 1856'ya kadar görevine devam etmiş ve bu tarihte kendisine ruhsat verilmiştir¹¹³.

Birinci tarak dubası gelip teslim edildikten sonra diğer ikisi için Bahriye Meclisi'nde bâzergân Karabet ile yeni bir kontrat yapılmıştır. 27 Aralık 1856'da imzalanan kontrata göre bu defa getirilecek iki adet makineler daha önceki gibi iki taraftan çamur ihrâc etmeyip bir taraftan çamur ihrâc edecek şekilde inşa edilecekti. 20 beygir kuvvetinde olacak makineler gerektiğinde 25 beygir kuvvetine kadar da işleyecekti. Ayrıca dubalar iki parça olarak getirtilerek bunlar için Londra'dan mühendis getirilmesinden sarf-ı nazar edilecekti. Bu makinelerin navl ve diğer masrafları Tersane tarafına ait olduğundan Ferîk Salih Paşa memuren Londra'da bulunduğundan makineler paşaya teslim edilecektir. Bu makine ve dubalar da ilk makine ve dubaların kontratında yazılı olduğu şekilde imâl edilecek ve kabul muayenesi yapılacaktı. Kontrat tarihinden itibaren altı ay içinde paşaya teslim edilecek olan makine ve dubalarının tutarı fabrikaya beher taksidi 250 000 kuruş olmak üzere 7 taksitte

¹¹¹ DTA. MUH., 171/55b

¹¹² DTA. MKT., 5635/63, DTA. ŞUB., 1842/47

¹¹³ DTA. ŞUB. 1851/124a-b, 125a; DTA. MUH., 330/124b

ödenmiştir¹¹⁴. Makine ve dubalar imâl edilip Tersane-i âmire'ye teslim edildikten sonra tutarları aydan aya 500 kese olarak ödenecek ise de Tersane-i âmire'nin bâzergânda alacağı olan 7 000 kûsur lira düşüldükten sonra ödeme Temmuz ayından itibâren başlayacaktı¹¹⁵.

Tarak vapurunun makineleri ve dubaları imâl edilmiş ve fabrikadan gelen faturaya göre muhasebesi yapıldığında iki adet makine 8 035 lira 1 şiline ve 40 adet ahen çamur dubası 14 427 lira 4 şiline mal olmuştur. Bu tutarların üzerine masraflar, makineler ve dubalar için ayrı ayrı yüzde üç komisyon eklendiğinde toplam 22 462 liradan daha önce bâzergâna verilen 7 294 lira düşüldüğünde bâzergâna 15 168 lira 5 şilin yani 2 200 966 kuruş ödenmesi için 4 Ocak 1859'da Bahriye Meclisi'nden ilam hazırlanmıştır. Ancak daha sonra teşkil edilen komisyon kararı üzerine Karabet'e, lira farkı yanında çıkan irade-i seniyye ile de zimmetinde kalan akçenin farkı, zarar ve ziyânı olarak toplam 2 695 382 buçuk kuruş ödenmesi için 10 Ocak 1859'da suret verilmiştir¹¹⁶.

İzmit ve Ereğli tezgâhlarında yapılan iki tarak vapurunun makineleri gelmişse de Tersane hazînesinin darlığı makinelerin yerlerine konulup diğer levazımının tanzim edilememesine sebep olmuştur. 3 Mart 1859'da iki tarak vapurundan İzmit'tekinin inşâsı bitmiş ise de makine vs aletlerinin yerleştirilmesi 7-8 ay süreceği tahmin ve diğerinin ise inşâsına devam ediliyordu¹¹⁷.

1.4. Yurt Dışından Buharlı Gemi Satın Alınması

1837 yılında ilk buharlı gemi Fransa'ya sipariş edilmiştir. Toulon Tersânesi'nde inşâ edilen Peyk-i Şevket vapuru¹¹⁸ yandan çarklı bir vapur olup boyu 165 kademdi¹¹⁹. Genişliği 28 kadem, çektiği su 10 kademdi. Mühendisi ise Meyri idi¹²⁰. Satın alındıktan kısa bir süre sonra 26 Mayıs 1840'da demir kazanı eskidiği için bakır kazan imâline başlanmıştır¹²¹. 1848 yılında senesinde harp tertibi 44 kişiydi¹²².

¹¹⁴ DTA. ŞUB. 1832/25

¹¹⁵ DTA. MUH., 171/55b

¹¹⁶ DTA. MUH., 171/55b, 56a; DTA. ŞUB., 1832/25a

¹¹⁷ DTA. MKT., 39/107, 136.

¹¹⁸ Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU (1965e), "Buhar Devrinin Başlaması ve İstanbul Tersanesi", 188

¹¹⁹ DTA. ŞUB. 1842/91.

¹²⁰ Bkz. (84), Ali Sami, 37.

¹²¹ DTA. ŞUB. 1/167a.

¹²² Kütüphane Db. No. 1404.

1852 yılında Aynalıkavak tezgâhında tamir edilmekte olan Peyk-i Şevket vapurunun¹²³ içi ve dışı açıldığında ziyade çürük, döşekleri¹²⁴ müdevver ve makinesi yüksek ve havâleli olması cihetiyle deryada yalpa¹²⁵ vuracağı anlaşılmıştır. Liman Reisi ile İnşâiyye Meclisi tarafından vapurun endâze-i cedîde tatbik edilerek yapılırsa ise güvertesiyle mihveri ve su hattı ve iç omurgalarının makinesi gereğince birer kadem alçaltılması lâzım geleceği tespit edilmişti. Bunun üzerine güvertesiyle mihveri ve su hattı aslî heyetiyle bırakılıp tadilât yapılırsa bunun denizde dayanması bakımından faydası olacağı, boyunun 10 kademnin kesilmesiyle 155 kademe indirileceği beyan edilmiştir. Bu mazbata Bahriye Meclisi'nde incelendiğinde açıklandığı şekilde inşâ edildiği hâlde suyu az olup denizde yalpa vurmuyacağından uygun görülmüştür (10 Mayıs 1852)¹²⁶. Vapurun feshiyle endâze-i cedîde tatbik edilerek inşasına dair Bahriye Meclisi'nin mazbatası Kaptan Paşa'nın tezkiresiyle beraber 24 Mayıs 1852 tarihli Sadrazamın arz tezkiresi ile Padişaha sunulmuş ve uygun görülerek 25 Mayıs 1852'de emr-i âlî çıkmıştır¹²⁷. Ser-mimar Mehmed Bey tarafından yeni olarak inşâ edilen vapur 1854-1855'te denize indirilmiştir. Vapurun boyu 155 kadem, genişliği 24,6 kadem, ambar derinliği 14 kadem, başta ve kıçta sudan irtifâsı 9,9 kadem olarak yapılmıştı. Vapurun nihâyet tonosu 451 İngiliz tonu ve humule tonu 437 İngiliz tonu olup 130 beygir kuvvetinde bir makineye sahipti¹²⁸.

1846 yılında İngiltere'de White of Cowes adlı şirkete Vâsita-ı Ticâret adlı yandan çarklı bir vapur sipariş edildi. 62,9 m boyunda, 9,5 m genişliğinde ve 1,4 m draftında inşâ edilen 900 tonilatoluk Vâsita-ı Ticâret vapuru 650 beygir kuvvetinde Maudslay makinesine sahipti. Firkateyn boyutlarındaki bu vapur 1 Mart 1847'de denize indirilmiş ve Temmuz ayında deneme seyirleri yapmış ve aynı yıl Osmanlı Donanması'nda hizmete girmiştir¹²⁹.

Ser-askerlik'te yapılan toplantıda bahsedildiği gibi buharlı gemilerin çoğaltılmasına çalışılıyordu ve bir adet 650 beygir kuvvetinde olan vapurun makine bahâsıyla inşâ ve techiz masraflarının toplam olarak 16 000 kese olacağı tahmin edilerek bunun da tesviyesi için Tersane-i âmire hazinesinin 1264 Rumî/ 1848- 1849 Miladî ve 1265 Rumî/ 1849- 1850

¹²³ DTA. MKT., 5635/42.

¹²⁴ Ahşap gemilerde eğrilerin (iskarmoz) omurga üzerine gelen ilk parçalarıdır. Bkz. (14), GÜRÇAY, 137.

¹²⁵ Gemilerin bordadan yani yandan gelen denizler tesiriyle sancaktan iskeleye ve iskeleden sancağa yatışlarına denir. Bkz. (14), GÜRÇAY, 137.

¹²⁶ DTA. ŞUB. 1842/91.

¹²⁷ DTA. MKT., 5635/42.

¹²⁸ İDMK. AA.Db.No. 497.

¹²⁹ DTA. MUH., 330/53a; Bkz. (75), MAC FARLANE, 75; Bernd LANGENSİEPEN- Ahmet GÜLERYÜZ (2000), **1828-1923 Osmanlı Donanması**, 172.

Miladî seneleri mürettebatı için 74 000 kese Maliye hazinesi tarafından muvâzeneye dâhil edilmişti. Oysa 1264 ve 1265 senelerine mahsuben 68 000 kese akçe verilerek altışar binden iki senelik olmak üzere Maliye hazinesinden Tersane-i âmire hazinesinin 12 000 kese akçe matlûbu görölüyordu. 1266 Rumî/ 1850-1851 Miladî senesi muvâzene defterine de Tersane-i âmire mürettebatı için aynı şekilde 74 000 kese akçe dâhil edildiğinden bu sene de 74 000 kesenin tamamen Tersane-i âmire hazinesine verilmesiyle tedâhülde bırakılmadığı hâlde söz konusu 12 000 kese 18 000 keseye ulaşacaktı. Bunun 16 000 kesesinin 650 beygirlik vapur masraflarına geri kalan 2 000 kesenin de Tuna Nehri için inşa edilmesi emredilen dört adet dubanın inşa ve techiz masraflarının karşılığı olmasına karar verilmişti¹³⁰.

Ancak daha sonra 650 beygir kuvvetindeki vapurun ileride imâl ettirilmek üzere şimdilik inşasından vaz geçirilerek Basra'dan Şat Nehri'yle Bağdat'a ve daha ilerisine kadar işletilmek için 50'şer beygir kuvvetinde olarak iki buçuk üç kadem su kesmek ve sactan imal edilmek üzere iki ve Yemen havalisi, Hadramut, Mesket ve Şark taraflarıyla Basra ve Zencibar ve sahillerini ara sıra dolaşmak ve hazır bulunmak üzere Cidde için de 350 beygir kuvvetinde bir vapurun imal ettirilmesi hususunda irade-i seniyye çıkmıştır. Bu üç adet vapurun imali takdirinde 650 beygirlik vapurun bahâsı olan 16 000 keseden de birkaç bin kese fazla kalacaktı.

Bahriye Meclisi tarafından Karabet meclise çağrılarak 50'şer beygir kuvvetinde Basra için iki, Cidde için bir adet 350 beygir kuvvetinde ve Tuna için de 90 beygir kuvvetinde bir adet olmak üzere toplam 540 beygir kuvvetinde dört adet vapurun inşâ edilmesine karar verilmiştir. Bu vapurların tutarının 15 650 keseyi geçmemesi tenbih edilmiştir. Masraflar için her şeyden önce Tersane hazînesinin Maliye hazînesinde olan 12 000 kese matlûbunun Haziran-Temmuz 1850'den itibaren aylık 1 000'er kese akçenin ödenmesinin uygun görüldüğü Tersane-i âmir Nâzırı tarafından 20 Temmuz 1850'de Kaptan Paşa'ya bildirilmiştir¹³¹.

Cidde için yaptırılacak vapurun bu taraftan gönderilecek zâbitâna Londra'da teslim edilmesi, Basra için inşâ ettirilecek vapurun her bir parçasının numara verilip Bombay'a gönderilerek burada çatılıp tamamen tanzim ve techiz edildiğinde Basra'dan gönderilecek memura Bombay'da teslim edilmesi, Tuna için yapılacak vapur inşâ edildikten sonra İstanbul'a getirilip Tersane-i âmire'ye teslim edilmesi istenmiştir. Cidde vapurunun kontrat

¹³⁰ DTA. ŞUB., 9/179a-180a; DTA. MKT. 4 (5827)/185-186.

¹³¹ DTA. ŞUB., 9/179a-180a; DTA. MKT. 4 (5827)/185-186.

tarihinden on iki ay, Basra ve Tuna vapurlarının sekiz ay sonra teslim edilmesi gerekiyordu. Bu şartlarla tâcirle pazarlık yapılmış ve hepsinin 15 650 keseye inşa ettirmesi kararlaştırılmıştır. Tâcire aylık 1 000'er kese ödenecekti.

Cidde vapuru süvarisi, vapurların inşâlarına nezâret etmek üzere şimdiden Londra'ya gönderilecekti. Vapurun diğer zâbitân ve efrât ile yiyecekleri ise Tersane-i âmire'ye ait başka bir sefîneye bindirilerek Londra'ya sevk edilecek olup süvarisi, Londra'da mürettebatı alarak Cidde'ye doğru gidecekti. Bu üç vapurun inşâ edildikten sonra gidecekleri mahallere ulaştırılmaları sırasında meydana gelecek masraf bilinemediğinden ileride hesaplanarak Tersane-i âmire hazinesinden ödenmesinin münasip olduğu hakkında Bahriye Meclisi'nin 16 Mayıs 1850 tarihli mazbatası Padişaha sunulmuş ve mazbatada yazılı şeylerin yapılması emredilmiştir (22 Haziran 1850)¹³².

Karabet bâzergân ile Bahriye Meclisi'nde 27 Temmuz 1850'de mukavele yapılmıştır. Cidde için yapılacak vapur iki direkli, tek mil yelken ve mayıstra¹³³ kullanımına uygun olarak inşâ edilecekti. Vapurun boyu 180 İngiliz kademi olacak ancak genişliği ve derinliği buna göre tespit edilecekti. Makinesi Mecidiye vapuru gibi çifte silindirli, boruları yeni icat pirinçten, çift bacalı ve bacaları menteşeli olarak gerektiğinde güverteye indirilecek surette ve altı bakır kaplı olarak inşâ edilecekti. Başta ve kıçta 14'er okkalık birer adet ve alabandalarında¹³⁴ beşer okkalık dörder adetten sekiz adet Paixhans toplar olacaktı. Her topun altmışar tane güllesi yanında 44 adet tüfek, 20'şer adet tabanca, kılıç ve alabanda baltası, seyir aletleri, çarh davlumbazlarının üzerinde sactan yapılmış yeni icat sandal bulunacaktı. 150 kişiye yemek pişirebilecek kapasitede mutfak olacaktı, cephaneliklerinin içi bakır kaplı kaplanacaktı. Bu vapur, kontrat tarihinden 12 ay geçtiğinde Londra'da teslim edilecekti.

Borulu kazanlara ait dumansız kömür yani kardif kömürü Cidde tarafında daima bulunamayacağından dolayı adi kömür yakılması hâlinde de çok fazla duman oluşup kazanın boruları tıkanıp kazanların kuvvetini bozacağından sık sık temizlenmesi gerekip bu durum da vapurun çalışmasını engelleyeceğinden dolayı borulu kazanlardan vaz geçilip adi yani cehennemlikli kazan imal edilmesi düşünülmüştü¹³⁵.

¹³² DTA. ŞUB., 9/179a-180a

¹³³ Grandi direğinde en altta bulunan serene denir. Bkz. (14), GÜRÇAY, 287.

¹³⁴ Gemi kaplamalarının iç satırlarına denir. (14), GÜRÇAY, 10.

¹³⁵ DTA. ŞUB., 1832/20b, 21a

Basra vapurları ise 50'şer beygir kuvvetinde boyları 100 İngiliz kademi, kaimeyen kaimeye boyları 115 İngiliz kademi olmak, iki buçuk İngiliz kademi su kesmek ve sactan imal edilmek üzere kontrata bağlanmıştı. Vapurun tekne ve makinesi parça parça bir sefneye yüklenerak Bombay'a gönderilip orada monte ve techiz edilecek olup gereken sefine navl ve diğerk masrafları, sigorta akçesi ise ayrıca ödenecekti.

Vapurların baş ve kıçında üçer okkalık ikişer adet Paixhans ve alabandalarında dörder adet yarımşar kıyyelik gülle atar demir adi çakmaklı topları bulunacaktı. 10 adet tüfekleri, beşer tabanca ve balta, onar kılıç olacaktı. 30 kişiye yemek pişirilebilecek bir mutfağı, ikişer adet su sarnıcı, saçtan yapılmış kumanya sarnıçları, ikişer direk, birer bacaları olacaktı. Bu vapurların kontrat tarihinden sekiz ay sonra Bombay'da teslim edilmesinden vaz geçilerek Basra'da teslim edilmesi kararı alınmıştır.

Vapurun kazanlarının hangi tipte imâl edileceğı uzun süre tartışılmıştır. Önce müteharrik silindirli olması düşünölmüşse de sefinenin hayli yüksek olması gerekeceğinden bundan vaz geçilerek Hindistan Nehri'nde işlemekte olan Napier adlı vapurun makinesi gibi ufkî çeşidinden olması istenmiştir. Ancak Basra'da odun vs gibi şeyler bulunup iyi kömür bulunamadığından ekseri odun yakılacağı için kazanların fırınlarının ziyâde geniş olması gerekeceğinden kazanların borulu ve fırınların geniş ve vapur ihtiyaç anında denize de gönderileceğinden dayanıklı olarak imâl edilmesine karar verilmiştir¹³⁶.

Tuna vapurunun boyu ise 90 İngiliz kademi, kaieden kaimeye boyu 100 İngiliz kademi olmak, 4 İngiliz kademi su kesmek, makinesi müteharrik silindirli ve altı bakır kaplı olmak üzere inşâ edilmesi istenmişti. Baş ve kıç küpeşteleri üzerine mil üstünde olarak dört adet yarımşar kıyyelik balyemez top, alabanda lumbarlarında üçer kıyyelik dört top ve onar adet tüfek, tabanca ve baltası bulunacaktı. Tuna vapurunun tahtasının endâzesi kontratta yazıldığı gibi olacak ve boy ile genişliğı bâzergân tarafından tespit edilecekti. Ayrıca makinesi de borulu kazanlara mahsus olan kardif kömürü o tarafta bulunamadığından Cidde vapuru kazanları gibi borusuz imal edilerek fark için bâzergân ziyâde akçe talep edemeyecekti. 29 Ağustos 1852'de ise Bahriye Meclisi'nde Basra vapurunun tekrar Bombay'da teslimine karar verilmiştir¹³⁷.

¹³⁶ DTA. ŞUB., 1832/21a

¹³⁷ DTA. ŞUB., 1832/21b, 22a

Vapurlara toplam olarak 15 650 kese fiyat kesilmiş, bu meblağın 12 000 kesesi Temmuz- Ağustos 1850'den başlayarak aylık 750'şer kesesi Maliye Hazinesi ve Tersane-i âmire hazinesinden verilecekti¹³⁸. Bu vapurların masrafı için Londra'da bulunan Devlet-i âliyye şebhenderi Zohrab tarafından 5 000 liralık bir poliçe gönderilmiştir. Bu vapurların bir an önce yerlerine teslim edilmesine Meclis-i Vâlâ'da karar verildiğinden çıkan irâde-i seniyye ile inşâ masrafları için Maliye hazînesinden Tersâne hazînesine aydan aya 500 kese akçe verilmeye başlanmıştı. Ancak birkaç ay ödeme yapıldıktan sonra bir buçuk aydır ödeme yapılmadığından vapurların zamanında yerlerine gönderilemeyeceği Kaptan Paşa tarafından 26 Mayıs 1853'te Sadrazama bildirilmiştir¹³⁹.

İnşâ ettirilen bu vapurlardan Cidde için olana Cidde, Basra'ya gidecek olana Basra, Şat Nehri'nde işleyecek olana Şat ve Tuna için olana da Tuna adları verilmiştir¹⁴⁰. Vapurlar, kontrata göre teslim edilme vakti geldiği hâlde getirilip teslim ve mahallerine sevk edilmemişti. Ancak akçesi Meclis-i Vâlâ'da verilen karar üzerine tesviye edilmekte olduğundan tüccâra vapurların ne zaman verileceği sorulmuştur. Tüccâr, Eylül-Ekim ayından itibaren iki aya kadar Basra ve Tuna için olan vapurları getireceğini, diğerini de biraz noksanı olduğu için vakit müsaade ederse uygun hava ile göndereceğini fakat uygun hava olmazsa ilkbahara kadar teslim edeceğini taahhüt etmiştir. Ancak vapurlar gelmediği için bu hususun artık hakikât vechle tahkîkâtı mecburiyeti doğduğundan Londra Sefîri'ne kontrat sureti gönderilerek Muzurus, Şebbender Zohrab ve fabrikadan araştırılması istenmiştir (5 Kasım 1853)¹⁴¹.

1.5. Kırım Savaşı'nda Buharlı Gemi Satın Alınması

Kırım Savaşı sırasında Tersane-i âmire'de mevcut olan buharlı gemilerin miktarı yeterli derecede olmayıp özellikle savaş münasebetiyle asker ve mühimmât nakli için çok sayıda vapura lüzum ve ihtiyaç görüldüğünden birkaç adet münasip buharlı geminin satın alınması hakkında irade-i seniyye çıkmıştır¹⁴². Londra Sefâreti'nden gelen 17 Aralık 1853 tarihli arzuhâlde 30 top çeker bir buharlı firkateynin mukavele olunan bahâsının 80 000 sterlin olduğu ve Mart 1854'te harekete hâzır olacağı, bu firkateynden başka satın alınabilecek sefîne haberi alınmadığı, yeni olarak bir sefîne inşâsı için ise bir senelik bir

¹³⁸ DTA. ŞUB., 1832/21b

¹³⁹ DTA. MKT., 21 (5844)/83.

¹⁴⁰ DTA. MKT. 16 (5839)/30.

¹⁴¹ DTA. MKT., 24 (5847)/ 17

¹⁴² A.AMD., 54/83

vakte muhtaç olduğu bildirilmiştir¹⁴³. Buharlı geminin satın alınması için irâde-i seniyye çıktığı hâlde akçece olan sıkıntı münasebetiyle bu girişimin gerçekleşmesi ertelenmiştir¹⁴⁴.

Tersanenin vapur ihtiyacını gidermek üzere yeni olarak dört adet vapur satın alınmasına karar verilmişti¹⁴⁵. Harp ve nakliye hizmetlerinde kullanılmak üzere ikişer tabur yani bir alay ve belki üç beş bin asker alacak büyüklükte, saatte 10-10,5 mil yol alır ve icâbı takdirinde bir kalyon ve iki üç buhar gemisi çekebilir kuvvete sahip olacak dört adet vapur satın almak üzere Yüzbaşı Süleyman Efendi refâkatine tayin edilen Çarhçı Yüzbaşı Ahmed Efendi ile birlikte Londra'ya gönderilmiştir. Süleyman Efendi'ye verilen 13 Ağustos 1855 tarihli talimât-nâmeye göre vapurların gerek pazarlığı sırasında gerek keşf ve muayenesi sırasında Admiralty tarafından görevlendirilecek bilgi sahibi bir kişi de bulunacaktı. Vapurların 180 kademden nihâyet 220 kademe kadar boyunda, uskur olmasına ve satılmak üzere dört adet uskur bulunmaz ise pervaneli, ahşaptan, şâyet mevcut ahşap vapur bulunmaz ise saçtan yapılmış olacaktı. İngiltere ve Fransa devletleri saltanat-ı seniyye ile ittihâd ve ittifâk hâlinde harb ettiklerinden bu vapurların satın alınması işine ve Tersane-i âmire'nin işine elverişli olmasına İngiltere Devleti tarafından yardımcı olunacağına inanılıyordu¹⁴⁶. Vapur almak üzere görevlendirilen subayların gönderildiği Londra'da bulunan Salih Paşa'ya 13 Ağustos 1855'te bildirilmiştir¹⁴⁷.

Ancak donanmada mevcut olan bazı büyük buharlı gemilerden bir buçuk yıldır büyük bir onarıma muhtaç oldukları bilinmesine rağmen ihtiyaç ve zorunluluktan kullanılmakta olan Taif ve Mecidiye vapurlarını muayene eden Fransa ve Osmanlı baş mimarları bu vapurların denize çıkmasının tehlikeli olduğunu ifade etmiştir. Bu durumda Tersâne'ye asker nakletmek ve arkasına bağladığı sefineleri çekmek üzere birkaç geminin alınması önem kazanmıştır. Bunun üzerine satılık gemi aranırken İstanbul'da mukim İngiliz konsolosu Frank Thomas nezdinde kayıtlı ve İstanbul Limanı'nda demirli olan 500 tonlato büyüklükte ve hızı 8-9 mil olan Candidate vapuru 23 500 liraya satın alınmak üzere pazarlık yapılmıştır. Vidalı sac yani demir levhalı olan Candidate vapuru Tersane-i âmire fabrikalarında görevli Ser-çarhçı James Herdman tarafından muayene edilmiştir. Herdman muayene sonucunda kaleme aldığı 28 Temmuz 1855 tarihli takrîrde vapurun 1854 yılında inşâ ve makinelerinin Marchall tarafından imal edilmiş olup 100 beygir kuvvetinde olduğunu

¹⁴³ BOA. HR.TO., 418/199

¹⁴⁴ BOA. A.}AMD., 54/83

¹⁴⁵ DTA. MKT. 28A (5851)/4a.

¹⁴⁶ DTA. ŞUB., 1847/32b, 33a

¹⁴⁷ DTA. MKT. 5853/16.

beyân etmiştir. Ancak kazanlarının buhar üstüvâneleri içine bir yolunu bulup su girdiğinden bazen makinelerinin çalıştırılmasında zorluk çekildiği, bu üstüvânelerin üst ve altına birer selâmet kulesi tahsis edildiğinde zorluğun halledileceği belirtilmiştir. Vapurun kazanları borulu olup saatte 16 kantar kömür sarf edip 90 tonilatoya kadar kömür alan kömürlükleri mevcuttu. Vapur 1 Ağustos 1855'te satın alınmış olup¹⁴⁸ 27 Ağustos 1855'te Kaptan Paşa tarafından bir isim verilmesi talebine Hümâ-yı Tevfik adı verildiği cevabının geldiği 13 Eylül 1855'te Ahmed Paşa'ya bildirilmiştir¹⁴⁹. Hümâ-yı Tevfik vapurunun kaimeyen boyu 180,6 kadem, genişliği 28,6 kadem, ambar derinliği 17,6 kadem, kıçta sudan irtifâsı 11,9 kadem ve başta sudan irtifâsı 7,9 kademdi. Vapurun humule tonası 689 İngiliz tonuydu¹⁵⁰.

İngiltere Sefâreti tarafından Varna'dan Balaklava'ya kadar yapılan telgraf hattının tellerini yerleştirme hizmetinde kullanılmış olan bir vapurun lüzumu kalmadığından dolayı istenirse Osmanlı devletine satılacağı ifade edilmiştir. Vapur için akçe ödemesinde biraz mühlet verileceği ümit edilerek muayenesi ile işe yarar bir şey olup olmadığının bildirilmesi Kaptan Paşa'ya havâle edilmiştir. Kaptan Paşa, yapılan muayene sonucunda vapurun demirden imâl edildiği, kullanılmış ise de bayağı yeni derecesinde, kuvvetli ve sağlam olduğu, tecrübe edilerek 13 mil kadar gittiğinin anlaşıldığı, her cihetle Tersane-i âmire'nin işine elvereceği ve pazarlığın Harbiye Komisyonu marifetiyle yaptırılmasını bildirmiştir. Komisyon vapur sahibi ile pazarlık yapıp 18 000 liraya anlaşılmıştır. Bu akçenin ileride tertibât-ı fevkalâdeden verilmek üzere şimdilik Maliye hazinesinin vâridât-ı adiyyesinden verilmesi için 4 Temmuz 1855'te Padişaha tezkîre-i samiyye sunulmuştur¹⁵¹. Satın alınan vapura Peyk-i Şeref ismi verildiği 5 Ağustos 1855'te Sadrazam tarafından Kaptan Paşa'ya bildirilmiştir¹⁵². Vapurun kaimeyen boyu 198 kadem, genişliği 23,3 kadem, ambar derinliği 15,7 kadem, kıçta sudan irtifâsı 8 kadem ve başta sudan irtifâsı 5,6 kademdi ve humule tonası 519 İngiliz tonu¹⁵³ ve makinesi 280 beygir kuvvetindeydi¹⁵⁴.

İstanbul'dan harb mühimmâtı, askerî erzâk ve eşya yüküyle Karadeniz'e gönderilmekte olan sefinelerin, çoğu zaman vapura rabtıyla Boğaz'dan çıkarılması lâzım

¹⁴⁸ DTA. ŞUB. 1851/ 84b, 85a

¹⁴⁹ DTA. MKT., 28 (5851)/4a, 13b.

¹⁵⁰ İDMK. AA.Db.No. 497.

¹⁵¹ BOA. A. }AMD., 54/83.

¹⁵² BOA, A. }MKT.MHM. 73/50

¹⁵³ İDMK. AA.Db.No. 497

¹⁵⁴ DTA. MUH., 330/105a

geliyordu¹⁵⁵. Nizâmiye askerleri için Karadeniz'den müretteb hatabı getiren odun kayıklarının çekmek üzere Tersâne-i âmire'nin römorkörü olmadığından bu işi Ada postasına memur Girit vapuru ile Şirket-i Hayriyye vapurlarının makul bir ücretle yapması uygun görülmüştü. Ancak Girit vapuru günde ancak iki üç odun kayığını çekerek Boğaz'dan çıkarabilmekte olup şirketin gemi çekici vapurları da konratla Fransa devletine kiralanmıştı. Satın alınan bir adet çekici vapur da mühimmât gemilerini çekmeye bile yetişemediğinden hem bunları çekmek hem de boş kaldığında odun kayıklarını çekmek üzere bir çekici vapur daha satın alınarak bahâsının Maliye hazînesinden ödenmesi 18 Eylül 1855'te Bâb-ı âlî'ye yazılmıştı¹⁵⁶. Bununla birlikte satılık olduğu haber verilen iki adet vapurdan 100 beygir kuvvetinde Emrest adlı pervaneli sac vapur görevliler tarafından muayene edilmiş ve matluba uygun bulunduğundan bahâsı olan 9 750 liraya kesin pazarlığı yapılmıştır. Satın alınan uskuru sac vapurun bahâsının yarısı vapurun teslim edildiği tarih olan 18 Eylül 1855'ten itibaren 15 gün içinde lira olarak ödenmesine Padişah tarafından izin verilmiştir¹⁵⁷.

Satın alınan bir vapur yeterli olmadığından bir çekici vapurun yani römorkörün satın alınmasına dair Kaptan Paşa'nın 12 Eylül 1855 tarihli tezkiresi Padişaha sunulmuştur¹⁵⁸. Bu amaçla satın alınan 100 ve 60 beygir kuvvetlerindeki Emrest ve Denmank adlı vapurlara irâde-i seniyye ile Musul ve Rehber isimleri verilmesi üzerine keyfiyetin Bahriye Yoklaması'na kaydıyla Liman Reisi vs icap eden yerlere ilmühaberler yazılmasına karar verilmişti (28 Ekim 1855)¹⁵⁹. Yandan çarklı olan Musul vapurunun kaimesinden kaimeye boyu 126,6 kadem, genişliği 18,1 kadem, ambar derinliği 10,4 kadem, kıçta ve başta sudan irtifâsı 6,6 kademdi. Rehber vapurunun ise genişliği 17,1 kadem ve ambar derinliği 10,2 kademdi¹⁶⁰.

Bu sırada İstanbul'da odun ve kömür sıkıntısı olduğu için odun ve kömür taşıyan gemilerin ve kayıkların sahipleri talep ettiğinde bu vapurlar istihdâm edilerek bunların kömür ve yağ masrafı olarak tahmin edilen 30-35 000 kuruş Padişah tarafından ödenecekti¹⁶¹.

Faş nehrinde gezdirilecek toplu sandalları çekmek üzere dört kadem su çeker boyu kısa bir vapur istendiğinde bu işe uygun olan Hümâ-yı pervâz vapuru muayene edildiğinde

¹⁵⁵ DTA. MKT. 28 (5851)/19b; A.AMD., 58/96

¹⁵⁶ DTA. MKT. 28 (5851)/24b.

¹⁵⁷ DTA. MKT. 28 (5851)/24a, 33b.

¹⁵⁸ DTA. MKT. 28 (5851)/19b; A.AMD., 58/96

¹⁵⁹ DTA. ŞUB. 24/18; DTA. MKT. 28 (5851)/35b.

¹⁶⁰ İDMK. AA.Db.No. 497

¹⁶¹ DTA. MKT. 28 (5851)/26a.

teknesinin onarımına muhtaç ve makinesinin köhne olmasından dolayı bu hizmete elvermeyeceği anlaşılmıştı. Böyle küçük bir vapura ihtiyaç olduğundan İstanbul'da matluba uygun satılık olan 56 beygir kuvvetindeki Brankam adlı yandan çarklı ahşap vapurun 6 250 liraya satın alınmasına izin ve adının da Fâl-ı Hayr verildiği hakkında iradeli tezkire 14 Kasım 1855'te kaydedilmiştir¹⁶².

Kırım Ordu-yu Hümâyûnu maiyetinde kullanılmak üzere bir vapur daha satın alınmıştır¹⁶³. Tersâne için İngiltere tebaasından Lam adlı kişiye ait olup Belfast adlı bu vapurun bahâsı için 5 000 lira ödenecekti¹⁶⁴. Necm-i Şeref adı verildiği hakkında çıkan irade-i seniyyeyi kapsayan tezkire-i sâmiyyenin alındığı ve gereğinin icra edilerek iade kılındığı Kaptan Paşa tarafından Bâb-ı Âlî'ye bildirilmiştir (12 Mart 1856)¹⁶⁵. Yandan çarklı olan vapurun genişliği 17,1 kadem ve ambar derinliği 10,4 kadem, kıçta ve başta sudan irtifâsı 7 kademdi¹⁶⁶. İngiltere devleti tebaasından Rayd bâzergândan satın alınan 60 beygir kuvvetindeki uskur saç vapur 7 500 liraya satın alınmış olup 7 Eylül 1855'te Tersâne'ye teslim edilecekti¹⁶⁷. Donanma-yı Hümâyûna ilave olmak üzere Custiyani ve Rivalaki bâzergânlardan Tersane-i âmire için daha önce satın alınan edilen iki saç vapura verilecek isimlerin kaptan paşanın görüşüne bağlı olduğu hakkında Bahriye Meclisi'nden ilâm verilmiştir (27 Eylül 1857)¹⁶⁸.

1.6. Terekeden Vapur Satın Alınması

Vapur sayısının artırılması için özel şahısların elindeki vapurların satın alınması yoluna da başvurulmuştur. Örneğin, irade-i seniyye ile teşkil olunan özel bir komisyon marifetiyle İlhami Paşa'nın terekasından müzâyede ile satılmakta olan vapurlardan Baronnesko adlı vapur 8 500 İngiliz lirası ve Fabro adlı vapuru 5 100 İngiliz lirasına Tersane-i âmire tarafından satın alınmıştır. Vapurların parası lira olarak ödenecek olduğundan bahse konu liranın akçesi olarak beher ay Tersane-i âmire hazinesinden 1 000 akçe komisyona verilecekti. 26 Nisan 1861 tarihiyle komisyon tarafından Bahriye Meclisi'ne kontrat senedi verilmiştir. Beher lira 180 kuruş kabul edilmiş, vapurlar 2 448 000 kuruşa mal olmuştur. Vapurlara Kars ve Silistre adları verilmiştir¹⁶⁹. Bu iki adet sac vapurda bulunan

¹⁶² DTA. MKT. 28 (5851)/44a.

¹⁶³ DTA. MKT., 28/80

¹⁶⁴ DTA. MKT. 28 (5851)/74.

¹⁶⁵ DTA. MKT., 28 (5851)/80

¹⁶⁶ İDMK. AA.Db.No. 497

¹⁶⁷ DTA. MKT. 28 (5851)/15b.

¹⁶⁸ DTA. ŞUB. 31/19a.

¹⁶⁹ DTA. MUH., 330/110b

eşya, Paşa vapuru süvarisi İbrahim Bey marifetiyle yazılan iki defter gereğince Muhasebe'ye kaydedilerek Tersane-i âmire Limanı defterlerine ilmühaberi verilmesi için ferman çıkmış ve ilgili yerlere 30 Nisan 1861 tarihli ilmühaberler verilmiştir¹⁷⁰.

1.7. Mısır Valileri Tarafından Hediye Edilen Vapurlar

Tersâne'de inşâ edilen ve satın alınan vapurlar dışında Mısır valilerinin de Padişahlara vapurlar hediye ettikleri görülmektedir. Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa, Sultan Abdülmecid'e 1843 yılında Hümâ-yı Pervâz adlı, Napier Fabrikası yapımı makineye sahip bir vapur hediye etmiştir¹⁷¹. Vapur, İngiliz Mehmed Bey tarafından İskenderiye'de inşâ edilmiştir. Vapurun kâimeden kâimeye boyu 123 kadem, genişliği 16 kadem, ambar derinliği 9,8 kadem, kıçta sudan irtifâsı 5 kadem ve başta sudan irtifâsı 4,8 kademdi¹⁷². Yandan çarklı bir vapur olan Hümâ-yı pervâz'ın 280 beygir kuvvetindeki makineleri Glasgow'da takılmıştır. Ancak Padişah bu vapuru kullanmamış postaya çalışması için vermiştir¹⁷³.

Bundan bir süre sonra Osmanlı Devleti vapur alımına ve inşâsına önem verdiği sırada Mısır Valisi Abbas Hilmi Paşa tarafından Muhbir-i Sürûr vapuru Sultan Abdülmecid'e 1850 yılında hediye edilmiştir¹⁷⁴. Mehmed Bey tarafından İskenderiye'de inşâ edilen vapurun kâimeden kâimeye boyu 210 kadem, genişliği 38 kadem, ambar derinliği 19,6 kadem, kıçta sudan irtifâsı 17 kadem ve başta sudan irtifâsı 16,6 kadem olup, 64 topa sahipti. Nihayet tonası 2 500 İngiliz tonuydu ve makinesi 450 beygir kuvvetindeydi¹⁷⁵. Muhbir-i Sürûr vapuru İskenderiye'den geldiğinde bir süvari atanması gerekli görülmüş ve bu göreve 28 Ağustos 1850'de Mecidiye vapuru süvarisi Ahmet Bey, uhdesine üç ambarlı süvariliği verilerek atanmıştır¹⁷⁶.

¹⁷⁰ DTA. MUH., 458/28a

¹⁷¹ Safvet (1332), "Tersanemizde Stim Devrinin Tarihçesi", IV, 26 Şaban: 54-55; Bkz. (98), ŞEHİSUVAROĞLU, 266.

¹⁷² İDMK. AA.Db.No. 497.

¹⁷³ Bkz. (171).

¹⁷⁴ Bkz. (98), ŞEHİSUVAROĞLU (1965j), 266;, "İstanbul'da Diğer Limanlarımız Arasında İşleyen İlk Vapurlarımız", 234.

¹⁷⁵ İDMK. AA.Db.No. 497.

¹⁷⁶ DTA. MKT., 4 (5827)/117.

1.8. Büyük Savaş Vapurları İnşâsı

II. Mahmud sanayi programını daha sağlam temeller üzerine kurmak istemiş ve 1838 yılında, istediği teknik reformları gerçekleştirebilmek üzere gerekli araştırma ve gözlemleri yapması için bir heyeti İngiltere'ye göndermiştir. Sultan devlet imalathanelerini özellikle havuzlar ve tersaneyi daha iyi temeller üzerine yerleştirmeyi; büyüyen sevk ve servis ihtiyaçlarını süratle karşılayabilecek mekanik yenilikleri Tersâne'de uygulamak istemişti. Heyet, İngiltere'deki mekanik gelişmeyi, faydalı zanaatlarda karşılaştıkları mükemmeliyeti ve bu tür zanaatlar Türkiye'de de takip edilirse yararlı olacağını rapor ettiler. Heyetin incelemelerde bulunduğu yerler arasında bir çok alanda demir kullanımını başlatan Fabrikatör William Fairbairn'in işlerinin bulunduğu Manchester ve Londra da bulunuyordu. Heyet raporunu verdikten birkaç ay sonra Londra'daki Osmanlı elçisi aracılığıyla Padişah tarafından Fairbairn İstanbul'a davet edilerek farklı kurumlar üzerinden araştırma yapma, rapor yazma ve daha sonra da uygulamaya dönük çalışma yapması istenmiştir¹⁷⁷.

Fairbairn 1839'da İstanbul'a gelmiş ve Ohanes Dadian¹⁷⁸ tarafından karşılanmıştır. Ancak II. Mahmud'un huzuruna çıkacağı günün sabahı çok erken saatlerde Padişah vefat etmiştir. Sadrazam'dan gözlem ve raporlarına devam etmesi için emir alması üzerine tersane, silah imalathaneleri, tophaneleri, baruthaneleri ve riştehaneleri ziyaret etmiştir. Beş-altı hafta süren çalışması sonrasında gözlemlerini rapor edip kurumların daha iyi ve verimli bir konuma gelmesini sağlamak için gerekli olduğunu düşündüğü noktalarda önerilerde bulunmuştur¹⁷⁹. Bu ziyaret sırasında Fabrikatör William Fairbairn'in bir demir fabrikası inşâsı için bir etüt ve kontrat taslağı yanında fabrikaya gerekli olan edevâtın miktarı ve özelliklerini gösterir defter de hazırladığı anlaşılmaktadır¹⁸⁰. Ancak bu demir fabrikası inşâsı girişimi sonuçsuz kalmıştır.

¹⁷⁷ William POLE (1877), *The Life of Sir William Fairbairn*, 167.

¹⁷⁸ Gregoryen Ermenilerden olan ailenin en ünlü atası Hacı Arakel Dad, 1795'te Sultan III. Selim'e tavsiye edilmiş ve Bakırköy Baruthânesi'nin yenileşmesinde görev yapmıştır. Bunun üzerine Azatlı'da kurulmakta olan baruthâneye mühendis ve müdür olarak atanmış, bir süre sonra da her iki baruthânenin yönetici olmuştur. Sultan II. Mahmud tarafından Hacı Dad'ın oğlu Ohannes ve torunu Bogos'a barut yapma imtiyâzı aktarılmıştır. 1833 yılında başlayan Osmanlı sanayi programının etkin bir lideri oldu. Osmanlı fabrikaları için yer seçimi dâhil techizât alımı ve uzman getirilmesi konularında yabancılarla ilişkiler Ohannes'in elindeydi. Ancak 1849 yılı sonunda Dadianlar, işbaşından uzaklaştırıldı ve mallarına el konuldu. Ancak Dadianlar, 1870 yılında tekrar elde ettikleri barutçubaşı ünvanını 1899'a kadar ellerinde tuttular. Bkz. (9), CLARK, 473-474, 476.

¹⁷⁹ Bkz. (177), POLE, 168-169

¹⁸⁰ BOA. İ.MSM., 16/341_2

1.8.1.Eser-i Cedîd Buharlı Gemisi

Tersâne-i âmire için bir adet büyük vapurun tedariki hususunda irâde-i seniyye çıkmışsa da daha sonra buharlı geminin bu tarafta imâli ile yalnız bütün edevâtıyla çarklarının İngiltere'den getirilmesi uygun bulunmuştur¹⁸¹. Aynalıkavak sahasında Mimar Rhodes marifetiyle inşâsı emredilen bu fırkateyn şeklindeki buharlı gemi¹⁸² 220 İngiliz kademi boyunda, 35 İngiliz kademi eninde ve 21 İngiliz kadem derinliğinde olmak üzere inşâ edilecekti. Irâde-i seniyye gereğince Kaptan Paşa'nın İngiliz Lebone bazergân ile yaptığı müzâkere sonucunda bu sefîneye gerekli olan çarhların İngiltere'den alınması için 2 Nisan 1839'da kontrat imzalanmıştır. Bundan önce İngiltere'den getirtilen üç çift vapur çarhlarının kârhanesinden ve beher çarhı 150 beygir kuvvetinde olmak üzere toplam 300 beygir kuvvetinde sağlam, âlâ çarhlar ve kazanlar bütün edevâtıyla imâl ettirilecekti. Vapur sefînesine vaktiyle başlanması için çarhlar ve kazanların çizimi bâzergân tarafından süratle getirtilip Tersane'ye teslim edilecekti. Çarhlar için İstanbul'a gelinceye kadar meydana gelecek masrafları vs ile birlikte beher beygir kuvveti için 57 İngiliz lirası ödenecekti. Bâzergân gümrük resmi ve mîrî rûsûm ödemeyecekti. Kaptan Paşa tarafından bâzergâna, çarhlar için gerekli olan bazı yedek aletlerin de getirilmesi için 700 liradan 900 liraya kadar fazladan masraf yapma izni de verilmiştir (10 Nisan 1839)¹⁸³. Çarh ve edevâtının maktû' bahâsı olan meblağdan verilenden başka 600 kesesi Londra'dan malzemelerin sefîneye konulduğu haberi geldiğinde ve geri kalanı İstanbul'a ulaşarak mahalline tesliminde verilmek üzere iki defada 1000'er keseden 2 000 kese akçe ise Başmuhasebe'den ahd-i medîde suretiyle verilmiştir¹⁸⁴.

Sultan II. Mahmud'un vefatı üzerine gücünü ve itibarını kaybeden Rhodes istifâ etmiş¹⁸⁵ ve 1840 yılında ülkesine dönmüştür¹⁸⁶. Rhodes'un yerine Tersane-i âmire'de ustabaşı olan kayınbiraderi Reeves atanmış¹⁸⁷ ve büyük buharlı geminin inşâsı hizmetinde istihdâm edilmiştir¹⁸⁸.

¹⁸¹ DTA. MUH.. 171 (9208)/ 49b

¹⁸² BOA. MAD._d_10131_63

¹⁸³ DTA. MUH.., 171/48b

¹⁸⁴ BOA. MAD._d_10131_63

¹⁸⁵ Bkz. (75), MAC FARLANE, 83.

¹⁸⁶ Rhodes, ülkesine döndükten sonra 3 Mart 1841'de Amerikan Bahriyesi'nde deniz inşâiyecisi olarak kaydedilmiştir. Bkz. Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, (1965), "Ondokuzuncu Asırda Türk-Amerikan Bahrî Münasebetleri", 315.

¹⁸⁷ Bkz. (75), MAC FARLANE, 83.

¹⁸⁸ Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, (1965), "Ondokuzuncu Asırda Türk-Amerikan Bahrî Münasebetleri", 316.

Kebîr cenk vapurunun inşâsının bitmesine yakın kaplanması için gerekli olan 10 000 vukiyye bakırın Darbhâne-i âmire'den verilmesi için izin istenmiştir (8 Eylül 1842)¹⁸⁹. Eser-i Cedîd vapuru 1 Ekim 1842 günü denize indirilmiştir¹⁹⁰. Vapurun çizimi üç direkli yapılarak gönderilmiş ve iki veya üç direkli yapılmasına karar verilmesi istenmiş ve iki direkli yapılması şeklinde gelen cevap 4 Aralık 1842'de kaydedilmiştir¹⁹¹. Mühendis Reeves ise üç yıl Tersane'de çalıştıktan sonra istifâ etmişti¹⁹².

Eser-i Cedid vapurunun kazanının imâli için ise Darbhâne-i âmire'den 1259/1843-1844 hasılâtından 20 000 kıyye Ergani bakırı verilmiş, tutarı olan 240 000 kuruş için 23 Mart 1845'te suret verilmiş ve ödenmek üzere 24 Temmuz 1845'te ferman-ı âlî çıkmıştır¹⁹³. Daha sonra kazan imâli için 20 000 vukiyye daha bakır istenmiştir (22 Temmuz 1845)¹⁹⁴. Eser-i Cedîd vapuruna çarh takımlarının yerleştirilmiş olduğu Salih Bey tarafından 22 Aralık 1846'da bildirilmiştir¹⁹⁵.

Sultan Abdülaziz (1861-1876) dönemine ait bir kuvvet cetvelinde Eser-i Cedîd vapurunun kâimeden kâimeye boyu 197 kadem, genişliği 34 kadem, anbar derinliği 22,7 kadem, kıçta ve başta su irtifâsı 14,9'ar kadem olarak verilmiştir. Yine bu cetvele göre vapurun nihayet tonası 1 500 İngiliz tonu, humûle tonası 1 097 İngiliz tonu olduğu ve güvertesinde 10 top bulunduğu kayıtlıdır¹⁹⁶. 1853 yılında vapurda 11 top bulunuyordu ve harp tertibi 158 kişiydi¹⁹⁷. Halûk Y. Şehsuvaroğlu, Eser-i Cedîd vapurunun Kaptan-ı Derya Çengeloğlu Tahir Paşa¹⁹⁸ tarafından maiyet vapuru olarak kullanıldığı ve Donanma Çanakkale'de bulunurken bu vapurla İstanbul'a gelip gittiği bilgisini vermektedir¹⁹⁹.

1.8.2. Fabrika Kurulması Teklifi ve Mecidiye ve Tâif Buharlı Firkateynleri

Tersâne'de inşâ edilen vapurların makineleri İngiltere'den getiriliyordu. Bu konuda İngiltere'ye bir bağımlılık oluşmaya başlamıştı. 1842 yılında demir fabrikası inşâsı, yetişmiş

¹⁸⁹ DTA. MKT. 1A/70.

¹⁹⁰ DTA. MKT. 1/96.

¹⁹¹ DTA. MKT. 2/31.

¹⁹² Halûk Y. ŞEHİSUAROĞLU, (1965I), "Ondokuzuncu Asırda Türk-Amerikan Bahri Münasebetleri", 316.

¹⁹³ DTA. MUH., 9258 (219)/30b

¹⁹⁴ DTA. MKT. 3/37.

¹⁹⁵ DTA. MUH., 171/48b

¹⁹⁶ AA.Db.No. 497

¹⁹⁷ BOA, A }M.11/62

¹⁹⁸ Halûk Y. ŞEHİSUAROĞLU(1965a), "Çengeloğlu Tahir Paşa", 46-49

¹⁹⁹ Halûk Y. ŞEHİSUAROĞLU(1965f), "İstanbul Tersaneleri", 49.

teknik personel eksikliği yanında İngiltere'ye bağımlılıktan kurtulmak için bir çözüm olarak tekrar gündeme gelmiştir. Bu sırada Osmanlı Devleti, Avrupa'da gelişmekte olan gemi inşâ teknolojisini takip ediyor ve özellikle cenk vapuru inşâsına önem veriyordu²⁰⁰. 1842 yılında ise Donanma-yı Hümâyûn'da büyük cenk vapurları olmayıp Eser-i Cedîd adı²⁰¹ fırkateyn şeklindeki kebîr vapur²⁰² Tersane-i âmire limanında inşâ edilmekteydi. Bununla birlikte bir adet cenk vapurunun yeterli olamayacağına ve Donanma-yı Hümâyûn sefinelerinin sayısına ve Osmanlı memleketlerinin genişliğine göre şimdilik en az beş adet cenk vapur sefinesinin tedâriki gerekli görülmüştü. Bu durum Meclis-i Hass-ı Meşveret'te görüşüldüğünde Devlet-i âliyye donanmasında böyle kebîr vapurların mevcut olması işin icâbından bulunmakla beraber bunların Tersane-i âmire'de iyi bir şekilde inşâsı, bu fenni bilir mimar ve mühendis olmaması ve teknesi burada yapılsa bile edevâtı mutlaka İngiltere'den getirilmesine bağlı bulunması cihetleriyle şüpheli görülmüştü. Çünkü vapurun sipariş edilen edevâtı, inşâ edilen teknesinden dört parmak büyük veya o miktar küçük olduğu hâlde işe yaramayacağı tecrübe ile bilinmekteydi. Kaptan-ı Derya Çengeloğlu Tahir Paşa, hem vapurların imâl ve onarımının yapılması hem de Tersane-i âmire errehâne ve haddehâne vapurlarına nezâret etmekte olan Salih Bey'in maiyetine verilen Mekteb-i Fünûn-ı Harbiyye öğrencilerinin, öğrendiklerini uygulayabilmeleri için Devlet-i âliyye'de vapur fabrikaları bulunmasının gereğine değinmiştir.

Meclisteki görüşmelerde İngiltere devleti donanmasında bulunan vapur sefineleri gibi bütün alet ve edevâtıyla Londra'dan dört adet kebîr vapur sefinesinin getirilmesi masrafı olan 40 000 keseden fazla akçenin ödenebilmesinin mümkün olduğundan söz edilmiştir. Çünkü bu vapurların imâl ettirilerek İstanbul'a gelmesi en az bir seneye bağlı olarak akçesinin de bu süre içinde verilmesinin gerekmeyeceği ve satın alınması sureti nasıl kontrata bağlanırsa bahâsının ona göre ödeneceği hatta istenilirse iki üç sene zarfında verilmesinin mümkün olacağı konuşulmuştur. Ayrıca tekâsît-i Mısriyye'nin 20 000 kese miktarının masraflar karşılığı olarak, küsur 40 000 kesesi yeni bir hazine vâridâtı demek olup bunun 20 000 kesesi de yine Hazîne-i celîleye verilmek üzere 20 000'er kesesinin iki seneliği, satın alınacak vapurlar masraflarına tahsis olunduğu takdirde hazineye hiçbir yük bindirilmemiş olduğundan dolayı akçesinin bu şekilde karşılanması ve kontrat senedinin iki senede ödenmesi şartıyla yapılması ile cenk vapurlarının tedârikine teşebbüs edilmesi uygun görülmüştür.

²⁰⁰ Bkz. (9), İLGÜREL, 146.

²⁰¹ DTA. MKT. 1/96.

²⁰² BOA. MAD._d_10131_63

Londra'dan satın alınacak cenk vapurlarının İngiltere devleti tersânesinde kullanılmakta olan yeni tip fırkateyn vapurlardan olmak üzere Londra seffri Âlî Efendi'nin vâsıtası ve devletin iltimâsı ile kâbil olduğu hâlde Âlî Efendi marifetiyle satın alınacaktı. Bu vapurların inşâsının tamamlanmasına kadar orada kalarak maiyetine verilecek öğrenciler vs.nin teknik eğitim yapmasını sağlamak, vapurlar başka birinin vasıtasıyla satın alındığında verilecek 5- 6 000 keselik komisyon vs masraflardan da kurtulmak üzere daha önce Meclis-i Nâfi'a âzâlığı hizmetinde bulunmuş olan Çil-'Attâr-zâde Sadık Efendi'den yararlanılması düşünülmüştü. Sadık Efendi, bu gibi hizmetin tam bir erbâbı olarak daha önceleri de Avrupa'nın her yerini görmüş bir kişi ve ticâret hakkında tam bir bilgisi olduğundan ve İngilizce de bildiğinden dolayı bu görev için seçilmişti. Ayrıca Salih Bey de eğitim için gönderilecek personele nezâret etmek ve cenk vapurlarının satın alınması ve kontratında Sadık Efendi'ye bilgisi doğrultusunda yardım etmek üzere Londra'ya gönderilecekti.

Mecliste vapurların satın alınırken seyir ve hareketine, dayanıklılık ve sağlamlığına, eski ve çürük olmamasına özen ve dikkat gösterilmesi ve satın alınma esnâsında lâzım olan ayrıntılara gayret etmesi hakkında Âlî Efendi'ye Sadarettin tahrîrât yazılması, Sadık ve Salih Efendilere de Kaptan Paşa tarafından gerekli talimâtın verilmesi gerekli görülmüştü. Müzâkere edilen bu hususlar bir fezleke ile Sadrazama sunulmuştur. Sadrazam sipariş edilecek vapurların bahâsının fezleke de anlatıldığı şekilde iki sene zarfında ödenmesinin Hazine'ye açısından kolaylık sağlayacağını da Maliye Nâzırı'nın da ifade ettiğini belirterek gerek vapur alınması gerekse diğer görevlilerin gönderilmesi için Padişah'tan izin istemiştir.

2 Eylül 1842 tarihiyle kaydedilmiş irâde-i seniyyede, donanma gemilerinin sayısına göre vapurların tedariki çok önemli ve elzem olması yanında vapur imal ve idaresi için de teknik ve bilgili adamlar yetiştirilmesinin durum gereğinden olduğu, Meclis'te yapılan müzâkerelerin ve alınan kararların münasip ve yolunda görüldüğü anlatılmıştır. Vapur aletinin tamirâtı gerektiğinde bu tarafta vapur fabrikası bulunmaması cihetiyle yine dışarıya muhtaç olunacağından dolayı bu gibi tamiratın burada yapılması ve ileride yeni vapur aletleri de imal ettirilmek üzere bu tarafta bir adet vapur fabrikasının tedârik ve inşa edilmesi ve şimdilik üç vapur satın alınıp diğer bir vapurun yerine bir adet fabrika aleti getirtilerek İstanbul civarında münasip bir mahalde bir fabrika binası inşa edilmesi ferman buyurulmuştur²⁰³.

²⁰³ BOA. İ.MSM., 15/340

Îrâde-i seniyyenin gereği Meclis-i Hâs-ı Vükelâ'da görüşülürken daha önce Londra'dan satın alınarak getirtilip Tersane-i âmire Mahzeni'nde korunmakta olan vapur fabrikası için gerekli bazı eşya, bu konularda bilgi sahibi olan Mekteb-i Harbiyye Nâzırı Emin Paşa, Tüfenghâne-i âmire makineleri memuru Bekir Paşa ve Haddehâne Memuru Salih Beylerle etraflıca müzâkere ve mevcut eşya sayılıp muayene edildikten sonra Kaptan Paşa'dan durum hakkında mütâlâa istenmesine karar verilmiştir²⁰⁴.

Tersane-i âmire'de mevcut olan vapur fabrikası levâzımâtı Kaptan Paşa, Emin Paşa, Bekir Paşa ve Salih Bey ile birlikte²⁰⁵ incelemiş ve vapur aleti imal ve tamiri için inşa edilecek fabrikaya mevcut eşyadan başka gerekli olan levâzımâtı tespit etmişlerdir²⁰⁶. Bunun üzerine Kaptan Paşa, Emin Paşa, Bekir Paşa ve Salih Bey durumu değerlendirmiş²⁰⁷ ve Osmanlı diyârında demir fabrikası ve demir izâbesi için dökümhâne inşa edilemedikçe mevcut veya bundan sonra satın alınacak vapurların lâyıkiyla kullanılamayacağından başka vapurların kırılan parçalarının yerine yenisinin yurt dışından getirilinceye kadar o vapurun kullanılamayacağı tespitinde bulunmuşlardır. Bu vapur aletlerinin gerek yeniden inşâsı gerek kırılanların tamiri ise ilk önce izâbe ve ısâgaya uygun demir, ikinci olarak temiz ve külliyetli kömür madenlerine ve üçüncü olarak da fabrika ve dökümhânenin var olmasına muhtaç ve bağlı bulunuyordu. Bunlardan esas temel olan demir madeni Osmanlı memleketlerinde mevcut ise de bu madenin cinsi İsveç'ten başka Avrupa'nın hiçbir mahallinde bulunmadığından dolayı hâl ve izâbesi yapılamamış, şimdiye kadar burada da cisimce şeyler dökülememiş olduğundan her şeyden önce mevcut demir cevherlerinden yüzer kantar Londra, Viyana ve İsveç'e gönderilip tecrübe ettirilmesi uygun görülmüştü. Bundan başka madencilik tekniğinde maharetli kişiler marifetiyle burada da tecrübe edilerek

²⁰⁴ BOA. İ.MSM., 16/341_4

²⁰⁵ BOA. İ.MSM.16/341_2

²⁰⁶ BOA. İ.MSM.16/341_1. Tersane mahzeninde birer adet altı beygir ve üç beygir kuvvetinde kara vapurları, self aktin (self acting) maşin (machine) tabir olunur alet, sagîr ve adi tarnin maşin tabir olunur alet, ecsâm-ı sakîle nakli için müteharrik demir maçuna, aynı şekilde sâbit demir maçuna ve bir adet demir kat' için zımbalı kebîr mikrâs bulunduğu tespit edilmiştir. Fabrika inşâsı için bunlardan başka bir adet 80 parmak kutrunda üstüvâne derûnunu çarh etmek için bodin maşin tabir olunur tezgâh ve bahse konu üstüvânelerin kapaklarını çarh etmek için bir nev' tezgâh, ufkî pulanya maşin tabir olunur sagîr ve kebîr tezgâh, amûdî pulanya maşin tabir olunur tezgâh, somunların köşelerini açmak için bir nev' tezgâh, muhtelif kuturda burma açmak için alet, vidaların kovanlarının derûnuna burma açmak için alet, kebîr burma ve kovanlar imali için tezgâh, sagîr self aktin lisi, on iki adet muhtelif çilingir mengeneleri, tezgâhlara lâzım gelen envâ' çelik kalem, keski, çekiç ve örs, bu aletleri işletmek için mihver ve demir masbûbdan mamul iktizâ eden çarh ve fenerler, kebîr, vasat ve sagîr olmak üzere üç adet tokmak ile diğer tokmaklar, mikrâs, haddehâne ve dökümhâne için takımı ile birlikte altmış beygir kuvvetinde vapur getirilmesi gerekli görülmüştür. Bkz. BOA. İ.MSM.16/341_1.

²⁰⁷ BOA. İ.MSM.16/341_2

istenildiği gibi demir dökümü yapılabildiği surette Ereğli’de olan kömür madeni de her şekilde kullanılmaya elvereceğinden o zaman gereken fabrika ve dökümhânenin inşâsıyla şimdi aletlerinin ve bunları idare etmek üzere dökümcü ve kalaycı ustaları gibi kimselerin getirilmesi gerekecekti. Ancak burada demir döküm tecrübesi yapılabilmesi için de Tobhâne-i âmire kaimmakamlarından maden izâbe ve ısâgası hususunda mahâreti bulunan Halil Bey’in maiyetine münasip birinin de katılarak Londra’ya gönderilip orada izâbe tecrübesi yapması ve bu mümkün olamadığı surette İsveç tarafına gitmesi, Londra’da yapılacak kömür madeni tecrübesine de Tersane-i âmire’den Salih Bey’in maiyetine iki mühendis verilerek gönderilmesi ve Viyana’da yapılacak tecrübenin de Devlet-i âliyye’nin işlerini takip eden Mösyö Havislab marifetiyle icra edilmesi için keyfiyetin Viyana Sefiri’ne yazılı olarak bildirilmesi ifâde edilmiştir²⁰⁸.

Tersanede yapılan müzâkereler sonucunda kaleme alınan lâyhada yapılacak vapurların inşâsına nezâret etmek üzere iki mimarın Avrupa’ya gönderilmesi uygun görülmüştür. Lâyiha ve diğer evraklar Sadrazamın görüşüne sunulmuş²⁰⁹ ve Sadrazam tarafından lâyiha havale edildiği Meclis-i Hâs-ı Vükelâ’da değerlendirildiğinde Rusya memleketlerinde çıkan demir madenlerinin Osmanlı memleketlerindeki madenlerin cinsine yakın olduğundan buradaki demir fabrikalarında kullanılan eczâ ve kararlaştırılan usulün Osmanlı madenlerinin ısâga ve izâbesine de uygun olması muhtemel bulunduğundan dolayı bu teknik için Londra ve Viyana’ya personel gönderilmesi yanında Rusya’dan da devletçe bir nefer demir fabrikacısı getirilerek istihdâm edilmesi, satın alınması lâzım gelen vapur eşyasının ve inşası gereken fabrika binasının daha sonra tedarik ve tesviyesine başlanmasına karar verilmiştir. Meclis tarafından yapılan müzâkere ve kararların hepsi muvâfık görüldüğüne dair irâde-i seniyye çıkmıştır²¹⁰.

Ancak konu Meclis-i Hâs-ı Vükelâ’da tekrar ele alındığında tamir edilen vapurda olduğu gibi Avrupa’ya sipariş edilen parçası gelip yerine konuluncaya kadar uzun süre kullanılamaması göz önüne alınarak her şeyden önce demir fabrikasının inşa edilmesi ve bundan sonra vapurların çoğaltılması maslahata daha uygun bulunmuştur. Bu sırada cenk vapurlarından birisi Tersane-i âmire’de inşa edildiğinden dolayı Sadık Efendi’nin memuriyetinden ve üç vapur satın alınmasından sarfinazar edilmiştir. Bunun yerine Londra sefiri Âlî Efendi marifetiyle tensip olunacak heyet ve büyüklükte bir vapurun satın alınması

²⁰⁸ BOA. İ.MSM.16/341_3

²⁰⁹ BOA. İ.MSM.16/341_2

²¹⁰ BOA. İ.MSM., 16/341_4

ve demir fabrikasının hazırlanması, edevâtının ve fabrikatörün getirildikten sonra lüzumu olan vapurların yavaş yavaş istenilen sayıya ulaştırılması hakkında irade-i seniyye çıkmıştır. Bu suret Meclis-i Hâs-ı Vükelâ'da müzâkere edildiğinde isabetli olduğu beyân edilmiştir. Böylece tekâsît-i Mısriyye'nin 20 000'er kesesi Hicaz ve Darbhâne-i âmire²¹¹ masrafları karşılığına ilavesiyle geri kalan 20 000 kesenin de bir vapur imâlîne ve demir fabrikası tedarikine tahsis edilmek üzere Darbhâne-i âmire tahsisâtına eklenmesine karar verilmiştir²¹². Meclis'teki görüşmelerden anlaşıldığına göre Barutçubaşı Ohannes, İzmit dışında bulunan Keras Nehri üzerine yeni olarak inşa edilecek olan çuka fabrikasına gerekli olan alet ve edevâtın Londra'da imal ettirilmesi ve getirilmesi için İngiltere'ye gitmek üzere olduğundan bu vesile ile getirilecek olan demir fabrikasının da onun marifetiyle satın alınması hususu müzâkere edilmiş ve Ohannes Sadârete çağırılmıştır²¹³. Ohannes, bu görüşmede daha önce Fabrikatör William Fairbairn tarafından hazırlanan demir fabrikası etüdünü göstermiştir. Bunun üzerine tekrar toplanan Meclis-i Hâs-ı Vükelâ'da Tersane-i âmire mahzenlerinde mevcut vapur eşya ve edevâtı az olduğundan ondan sarfınazarla fabrika konusunda bilgisi olduğu anlaşıldığından Ohannes tarafından verilen varakaya göre lâzım olan edevât ile fabrika yöneticisinin ve iki nefer kalfanın onun marifeti ve seffirin nezâret ve yardımıyla kontrata bağlanması, bu hususların masrafları olan 15 300 İngiliz lirasının yani 4 000 kese akçenin Ohannes'in tespit ettiği taksitlerle Darbhâne-i âmire tarafından verilmesine, kaptan paşanın isteğine göre de 1 700 nefer asker alacak büyüklükteki vapurun alımının seffire havale edilmesine, vapurun masrafı olarak 20 000 kese akçenin Darbhâne-i âmire'ye verilmesine, çeşitli yerlerden gelecek olan maden numunelerinin uygun seffine ile Darbhâne-i âmire Nâzırı marifetiyle Londra'ya gönderilip Ohannes tarafından incelenmesi uygun görülmüştür. Bu hususlar Sadrazam tarafından Padişaha arz edildiğinde mecliste yapılan müzâkereler ve görüşler münasip ve yolunda, durum ve maslahat gereğine uygun bulunduğu aynen icrâsına irade-i seniyye çıkmıştır²¹⁴.

²¹¹ Darbhâne-i âmire, para sirkülasyonunu kontrol eden bir kurum iken XIX. yüzyılın başlarında taşış düzenlemelerini ve iltizâm müzâyedelerini de idare etmeye başlamıştır. Böylece parayla olan ilişkisi kadar mukataaların toplandığı bir hâzine hâlini aldı. Sultan III. Selim XIX. yüzyılın başlarında İrâd-ı Cedid Hazînesi kurulduğu hâlde savaş masraflarını karşılamada Darbhâne-i âmire'yi kullanmaya başlamıştır. Darbhâne'ye ait bazı mukataalar bu tür masraflara ayrılmıştır. Darbhâne, özellikle 1839-1850 yılları arasında askerî masraflar yanında her türlü makine alımı gibi fabrikalarla ilgili alım satım, eğitim vs masrafları da karşılamıştır. Bkz. Tanju SARI (2006), **Osmanlı İmparatorluğu'nda Sanayileşme Çerçevesinde İstanbul'daki Fabrikaların Oluşum ve Gelişimi**, 65-66.

²¹² BOA. İ.MSM., 16/341_2

²¹³ BOA. İ.MSM., 16/342_1

²¹⁴ BOA. İ.MSM., 16/341_2

17 Ekim 1842’de Rauf Paşa tarafından Londra Sefîri’ne “...bu tarafta mevcûd olan icrây-ı tamîrâtı zımnında Dersa’âdet’de bir timûr fabrikası icâd ve inşâsıyla ba’dehu vapur sefâîninin teksîri nezd-i âlîde merzî olmasıyla ...” bir demir fabrikası aleti ile münasip büyüklükte bir vapurun satın alınması için Barutçubaşı Ohannes’in görevlendirildiği bildirilmiştir. Ayrıca bir gemiyle gönderilecek olan demirlerin izâbe ve tecrübesi de Ohannes’in marifetiyle yaptırılması hususlarına yardım etmesi istenmiştir²¹⁵. Demir fabrikası aleti masrafiyla vapur bahâsı ile ilgili yapılacak işlemler hakkında Masârîfât Muhâsebesi’nden gelen ilmühaber Bahriye muhâsebesine 27 Ekim 1842’de kaydedilmiştir²¹⁶.

1843 yılında Ohannes Dadian, Londra Osmanlı Sefîri Âlî Efendi ve Başkonsolos Edward Zohrab İngiltere’de incelemelerde bulunmuştur. Dadian İngiltere’de kaldığı bir kaç ay boyunca Fairbairn ile sık sık görüşmüştür²¹⁷. İstanbul’da fabrikanın kurulacağı yer konusu müzâkere edildikten sonra 6 Nisan 1843 tarihli arz tezkiresinde fabrika binasının Zeytinburnu sahilinde Avrupa’da yapıldığı gibi inşâ edilmesinin yararlı olacağı ifade edilmiştir. Âlî Efendi, Fairbairn ile 10 beygirden 600 beygir kuvvetine kadar çarh ve edevâtının tümünü inşâ edebilecek kapasitede bir fabrika kurulması hakkında mukavele yapmıştır²¹⁸. Bu arada İstanbul’dan gelen demir örneklerini Fairbairn incelemiştir²¹⁹ ve Samako’daki demir ve Cumberland’daki hematit cevherlerinin özelliklerini, cevherlerin dökülme ve dövülme durumuna uygun hale getirmek için en iyi aracı belirleme düşüncesiyle deneysel araştırmalar yapmış ve bu madenleri dayanıklılık ve kalitesine göre sınıflandırmıştır. Fairbairn deney sonuçlarını 30 Nisan 1844’te yayınlamıştır. 1845’e doğru ise yabancı bilim adamları tarafından İstanbul adaları ve Maltepe yakınında demir cevheri filizi ve Ereğli’deki madenlerden kömür çıkarılmaya başlanmıştır²²⁰.

Tersane-i âmire ve ticaret için bütün takım ve aletiyle beraber İstanbul’da vapurlar inşâ edilmek üzere²²¹ 1843 yılında Zeytinburnu’nda demir fabrikasının inşâsına başlanmış ve 1844 yılında ilk sonuçlar alınmıştır. Ancak demir fabrikasının tamamlanması en az iki üç seneye bağlı bulunduğu ve şimdiki hâlde Tersane-i âmire’de ise vapur seffinelerinin bulunması lüzumlu görüldüğünden ve Padişah da buna son derece önem verdiği için dolayı

²¹⁵ LBA., Dosya No: 73, 12 N. 1258 tarihli belge.

²¹⁶ MUH.,171/50a

²¹⁷ Bkz. (177), POLE, 172.

²¹⁸ Bkz. (9), İLGÜREL, 158-159.

²¹⁹ Bkz. (177), POLE, 172.

²²⁰ Bkz. (9), CLARK, 471.

²²¹ Bkz. (9), CLARK, 474.

iki adet vapur makine ve âlâtının Avrupa'dan getirilmesiyle teknelerinin de Tersane-i âmire'de inşasına karar verildi. Ancak bu vapurların inşâsı işi Tersane-i âmire hazinesinin Maliye hazinesinden külliyyetli alacağının verilmesine bağlı bulunuyordu²²². 1845 yılında Maliye hazînesinin Tersâne hazînesine olan 22 681 kese 195 kuruş eski borcundan Tersâne hazînesinin Maliye hazinesine nân-ı azîz bahâsından olan 6 682 kese 46 kuruş borcu mahsup edilmişti²²³. Geri kalan borcun ödenmesine kolaylık olmak üzere Gümüşhane mevki'inde emâneten es-seyyid Abdullah tarafından idare edilmekte olan İsalı ve bağlıları bakır madenlerinin 1259 (1843-1844 Miladî) ve 1260 (1844-1845 Miladî) seneleri hasılâtı olarak mahallinde satılıp 6 ay vâde ile tahsil ve tediye olunmak üzere es-seyyid Abdullah zimmetinde kayıtlı olan bakır esmânı olan 7 084 kese 440 buçuk kuruş 10 paranın Tersane-i âmire'nin matlubuna karşılık olmak üzere havâle edilmesi hakkında irâde çıkmıştır²²⁴. Bunun yanında Tersâne hazînenin Maliye hazînesinden alacağı olan 8 914 kese 208 buçuk kuruşun Kasım 1845'ten itibâren aydan aya 1 000'er kese olarak ödenmesi emredilmişti²²⁵. Sonuçta vapurların masrafları için İsalı ve buraya bağlı madenlerin 1259 (1843-1844 Miladî) ve 1260 (1844-1845 Miladî) hasılâtı Tersane hazînesine verilmiş ve 30 Ocak 1846'da ise küsur kalan 27 yük kuruşun gönderilmesi istenmiştir²²⁶.

Tersane-i âmire'de Ser-mimar Süleyman Bey²²⁷ marifetiyle inşâ edilmekte olan Mecidiye ve Taif adlı²²⁸ iki adet kebîr vapur için lüzûmu görünen çeşitli kereste Selanik sancağındaki Kesendire ve Tırhala sancağındaki Kazben dağlarından tertip edilerek livaların müşirlerine evâmîr-i aliyyeler yazılmıştır. Vapurların inşâsına sekte vurulmaması için kesim ve nakliye ücretlerinin zamanında ödenmesi, müretteb kerestenin ağaçlara su yürümeden kesilip nakli vasıtalarının sağlanması için gerekenlere emir verilmesi 14 Ocak 1846'da Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiştir²²⁹. Vapurların bakır kaplamaları için gerekli olan 1 800 kantar bakır Maliye hazînesinin malından bedelsiz olarak verilmiştir²³⁰.

Sultan Abdülaziz (1861-1876) dönemine tarihlenen bir kuvvet cetvelindeki kayda göre Mecidiye vapurunun kâîmeden kâîmeye boyu 220 kadem, genişliği 37 kadem, anbar

²²² BOA, C.BH., 2422

²²³ DTA. MKT. 3 (5825)/60.

²²⁴ BOA, C.BH., 2422

²²⁵ DTA. MKT. 3 (5825)/60.

²²⁶ DTA. MKT. 4 (5827)/186.

²²⁷ İDMK. A.A.Db.No. 497.

²²⁸ DTA. MUH., 171/51b

²²⁹ BOA, A. }MKT., 33/86

²³⁰ DTA. MKT. 4 (5827)/33.

derinliği 28 kadem, kıçta su irtifâsı 17 kadem, baştan su irtifâsı 16,3 kadem olup nihayet tonası 2 471 İngiliz tonu, humûle tonası 1 470 İngiliz tonuydu. Palavrada²³¹ 12 kıyyelik 12 top ve güvertede 9 kıyyelik 10 adet olmak üzere 22 topu bulunuyordu. Taif vapurunun da kâimeden kâimeye boyu 220 kadem, genişliği 37 kadem olup anbar derinliği 26 kadem, baştan su irtifâsı 17 kademdi. Nihayet tonası 2 380 İngiliz tonu, humûle tonası 1 470 İngiliz tonuydu. Bu vapura da palavrada 12 kıyyelik 12 top ve güvertede 9 kıyyelik 10 adet olmak üzere 22 top tabya edilmişti²³². Her iki vapurun harb tertibi 284 kişi olup 1853 yılında 29 adet topa sahiptiler²³³. Firkateyn vapur sefinelerinin kamaralarının marangozluk işlerini yapmak üzere Nemçeli Cuzbe Brun adlı marangoz kalfası 22 Aralık 1846'dan itibaren istihdâm edilmiştir. Brun kullanacağı alet ve edevâtı kendi getirmiş ve çalışması için bir yer gösterilecek Tersane'den istediği gibi kereste verilmiştir. Kendisine 2500 kuruş mâhiye ödenmiştir. Brun işini bitirince 3 Eylül 1849 tarihli şerhe göre ruhsat verilmiştir²³⁴.

Bu kebîr vapur sefinelerine gerekli olan iki takım makinenin imâli için 31 Aralık 1845/ 1 Ocak 1846 günü Londra şehrinden Fabrikatör Maudslay ve Clayde Kumpanyası ile Osmanlı Paris Sefiri olan ve Londra'da bulunan İbrahim Sârım Efendi arasında kontrat imzalanmıştır. 450'şer beygir kuvvetinde olacak iki takım makine, kontrat tarihinden dokuz, nihâyet on ay zarfında tamamlanacaktı. Bu makineler en büyük denizlerde pek şiddetli ve muhâlif havalara tahammül edecek derecede dayanıklı olacaktı. Ayrıca çok kömür harcamaz, gemisini süratle seyr ve hareket ettirir surette imâl edilecekti. Makinelerin acele olarak imâline özen gösterilmesi istenmişti. İmâlât Sârım Efendi'nin ve onun tayin edeceği memurlar ve onların seçecekleri mühendisler tarafından kontrol edilecekti. Kumpanya, bu makinelerin Tersane-i âmire'ye gönderilerek sefinelerine konulup kurulup işletilmesi için bir veya iki adet mühendisi görevlendirecekti. Mühendislerin geliş gidiş ücretleri olan sefîne navlı Devlet-i âliyye tarafından karşılanacak, İstanbul'da bulundukları müddetçe makinelerin çalıştırılması maslahatı gerçekleşinceye kadar Tersane-i âmire amelesi ile beraber çalışacakları için ücretleri kumpanya tarafından verilecekti. Makineler sefîneye konulduğu tarihten itibaren 18 ay garanti kapsamında olacaktı. Kumpanya imal edilecek makinelerin bütün alet ve edevâtı ve kazanlarının İngiltere devletine yapılmakta olan makinelerin aynısı olduğunu, İngiltere devleti mühendislerinden birinin tasdikli şehâdetnâmesi ile ispat edilecekti. Makinelerin beher kuvveti 47 buçuk liradan 900 kuvvet için icap eden 42 750

²³¹ Genellikle posta vapurlarında üst güvertenin altındaki güverteye denir. Bkz. (14), GÜRÇAY, 315.

²³² İDMK. AA.Db.No. 497

²³³ BOA. A.}M. 11/62.

²³⁴ DTA. MUH.. 171/8a

liradan yüzde beş iskonta yapılarak 40 612 buçuk lira dört taksit hâlinde ödenecekti. Kontratın hâtimesinde, bu makinelerin birkaç yıldır İngiltere devletinin ve büyük kumpanyaların tercih ettikleri borulu ve her biri dört parçadan ibaret olan kazanlardan yapılacağı, aleti ve diğer edevâtının da yeni icâda uygun imal edileceği hatırlatılmıştı.

Taif vapurunun çarhları bitmek üzere olduğu için iki çarhçı ile kontrat yapılmış ve emsâllerinin kontratı şartlarıyla aylık 19 lira 3 şilin 4 pensin 23 Temmuz 1847'den itibaren ödeneceği hakkında 12 Temmuz 1847 tarihli şerh verilmiştir.

Kaptan-ı Derya Mehmed Ali Paşa tarafından sipariş verilen ve bir takımı hemen bitmekte olan bu iki takım vapur aletlerinin ve ahen top ve zincir gomana ile demir çapanın bâhâsı olan 44 000 lira yani 48 yük 40 000 kuruştan Zohrab ve Karabet adlı bâzergânlarla yüzde üç hesabıyla ödenecek komisyon 1 320 lira yani 145 200 kuruşa mutemed masrafları, mühendislere verilen damga ve şehadetname masrafları olarak 680 lira yani 74 800 kuruş eklendiğinde toplam 2 000 lira yani 220 000 kuruş makine imal masraflarına dâhil edilmiştir ve Rûznâmçe'den 31 Ekim 1847'de verilen surete göre bu ana kadar yapılan masrafların toplamı 46 000 lira yani 5 060 000 kuruşa ulaşmıştır.

İmâlât devam ederken Sârım Efendi Paris'e döndüğü için Londra'da Osmanlı konsolosu Zohrab vekil yapılmıştır. Rûznâmçe'den 8 Haziran 1848'de verilen surete göre ise masrafların bir sene zarfında biriken faizi 109 230 kuruş, kontrat ile yüzde beş hesabıyla Londra ve İstanbul'da komisyon 88 550 kuruş, verilen 6 000 kese akçenin relalye ve komisyon ve diğer masraflar 16 320 kuruş, Londra'ya çekilen poliçelerin relalyesi 6 325 kuruş, binde bir hesabıyla Londra'da damgalı poliçe evraka verilen 5 060 kuruş, gönderilen mektup masrafları, akçe nakliyesi Tersaneye gidip gelme masrafları, kayık ve tercüme ücretleri 2 733 buçuk kuruş hesaba dâhil edildiğinde toplam 5 288 218 buçuk kuruşa ulaşmıştır²³⁵.

Fransa tebaasından Aleksandır Karabet bâzergân ile Taif ve Mecidiye'ye İngiltere'den dört adet çapa ile birlikte lengerlerin beheri 42'şer kantar olarak beher kantarı 350'şer kuruşa, dört adet zincir gomananın beheri beş burgada bir çeyrek ve 150'şer kulaç olmak üzere teslimi esnâsında kaç kantar gelirse beher kantarı 170'er kuruşa ve iki adet Fransız tarzı bakır mutfak ocağının da Fransız vapurlarından Ezmora adlı vapurda olduğu

²³⁵ DTA. MUH., 171/51a, 51b.

gibi olmak şartıyla beheri 117 600 kuruşa imâl ettirmek üzere başka bir kontrat daha yapılmıştır. Bu malzemeler için yalnız 70 000 kuruş verilip kalanı iki taksit hâlinde ödenecekti. Bâzergânın mühürleyerek verdiği kontrat sureti 18 Aralık 1846'da Bahriye Muhâsebesi'ne kaydedilmiştir. 15 Temmuz 1847'de ahen lenger çapa, zincir gomana ve ahen zincir teslim edilmiş ve toplam 131 914 kuruş için 29 Temmuz 1847'de ruznâme ve ocaklar ise 2 Kasım 1847'de teslim alınarak toplam 234 730 kuruşun Tersane-i âmire hazinesinden ödenmesi için 2 Aralık 1847'de rûznâme verilmiştir²³⁶.

Mecidiye ve Taif vapurlarının İngiltere'den getirtilen makinelerinin bahâları beher sene vukû' bulur masraflardan olmadığından Tersane-i âmire'nin 1262 senesi Mart'ı başından Şubat'ı sonuna kadar (13 Mart 1846 – 12 Mart 1847) süreye ait olan zuhûrât masârıfı hükmünde tutularak bu makinelerin bahâları olan 11 048 kese akçe Tersane-i âmire'nin masraflarına dâhil edilmemiştir²³⁷.

Taif ve Mecidiye'nin kömürlüklerinin imâl ettirilmesi için ise Cani bâzergânla kontrat imzalanmıştır. Kontrata göre hem bu vapurlar hem de diğer vapur-ı hümayûnların tamiri için 324 kantar ahen sac ve 54 kantar yuvarlak demirin İngiltere'den satın alınması için bâzergânın mühürlediği kontrat 21 Kasım 1846'da Bahriye Muhâsebesi'ne kaydedilmiştir. Bu malzemeler 24 Mart 1847'de teslim edilmiş ve Rûznâme'den verilen 21 Nisan 1847 tarihli surete göre 43 895 kuruş ödenmiştir²³⁸.

Padişahın ismini taşıyan Mecidiye İstanbul tersanesinin ilk iki bacalı vapuruydu²³⁹. (Bkz. Ek- 5). Taif vapuru ise bir bacalı, üç direkli olarak inşâ edilmiştir²⁴⁰. Tersane-i âmire'de denize indirilen Taif ve Mecidiye vapurlarının Mayıs 1847 itibâriyle tekneleri masrafı 10 000 kese ve Londra'dan getirtilen çarhları masrafları da 10 000 keseye ulaşmıştır²⁴¹.

Kaptan Paşa tarafından Bâb-ı âlî'ye yazılan 29 Haziran 1847 tarihli tezkirede Mecidiye ve Taif vapurlarının geçenlerde inşâ edilerek denize indirildiğinden bunlara birer ikinci süvari atanmasının gerekli olduğundan söz edilerek Binbaşı İsmail Kaptan'ın Taif ve

²³⁶ DTA. MUH., 171/51b

²³⁷ BOA., İMSM., 17/373_2

²³⁸ DTA. MUH., 171/50b.

²³⁹ Halûk Y. ŞEHİSUAROĞLU (1965g), "Mecidiye Vapuru", 212-213

²⁴⁰ Halûk Y. ŞEHİSUAROĞLU (1965h), "Taif Vapuru", 218-219

²⁴¹ BOA, A. }MKT. 81/58

Binbaşı Mehmed Kaptan'ın Mecidiye'ye ikinci süvari olarak atanmalarının uygun olduğu bildirilmiştir²⁴². Taif vapurunun makinesi yerine konulup provası yapılmış ve kontrat gereğince 13 Kasım 1847'den itibaren 18 aylık garanti süresi başlamıştır²⁴³. 23 Ekim 1848'de vapurların inşâsı bitmek üzere olduğundan bir süvari atanması istenmiştir.²⁴⁴

Mecidiye ve Taif vapurlarının lâzimesi için yarımşar takımdan 1 600 ve 50 adet de yedeklik ki, toplam olarak 1 650 adet nev-icâd pirinç kazan borusunun Londra'da imal ettirerek getirtmesi için yine Aleksandır Karabet ile 9 Nisan 1850'de Bahriye Meclisi'nde kontrat yapılmıştır. Bu kontrata göre bâzergân yüzde üç komisyon alacaktır. Boruların tutarı aylık taksitler hâlinde altı ayda ödenecektir. Borular mahzene teslim edildikten sonra ödeme yapılması için 22 Ocak 1851'de rûznamçeye kaydedilmiştir²⁴⁵.

1.8.3. Feyz-i Bârî ve Sâik-i Şâdî Buharlı Firkateynleri

III. Selim tarafından bahriyede yapılan reformların geliştirilmesi için gerekli olan malî imkânların elde edilmesi için kurulan Tersâne hazînesinin Tanzîmât dönemine kadar gelir ve giderleri arasında orantı vardı ve borcu bulunmuyordu. Tanzimât döneminde bu oranın gider yönünün ağır basması üzerine bozulması hazînenin borçlanmasına yol açmıştır²⁴⁶. Temmuz 1847'de Tersane masraflarının 105 307 kese ve gelirlerinin de 77 193 kese olduğu ve dolayısıyla da Tersâne-i âmire'nin gelir ve giderleri arasında 27 714 keselik bir açık bulunduğu anlaşılmıştı. Bu masraflar yeni inşâ edilen ve tamir edilen gemilerin fevkalade masraflarından kaynaklanmıştı. Üstelik buharlı gemi inşâsına ve yelkenli sefîne tamirine devam edileceğinden dolayı gelirlerinin giderlerini örtmeyeceği anlaşılmıştı. Kaptan Paşa bu durumun bir çâresinin bulunmasını istemiştir. Tersâne gelirlerinin artırılması ve birikmiş borçlarına yardım edilmesi Meclis-i Hass'da görüşülmüş ve Tersâne'nin tamîrât ve diğer masrafları için hazîneye verilmesi talep edilen 10 000 kesenin gelecek sene muvazenesine bırakılması ve Ağustos 1847'den itibaren de beş ay kadar ayda 1 000'er kese verilmesi ve geri kalan iki aylık 2 000 kesenin de zamanı geldiğinde düşünülmesi ve bundan sonra da bina vs şeyler açısından tasarrufa gidilmesi hakkında karar alınmıştır. Alınan kararlar Sadrazam tarafından Padişah'a arz edilince mecliste alınan kararlar uygun görülmüş ve inşâ edilip techiz edilmekte olan iki adet vapurun denize çıkarılıp yoluna bakıldıktan sonra

²⁴² DTA. MKT. 3 (5825)/142.

²⁴³ DTA. MUH.. 171 /50a

²⁴⁴ DTA. MKT. 4 (5827)/22.

²⁴⁵ DTA. MUH., 171/44a

²⁴⁶ Bkz. (2) GENCER, 209, 212-214.

Mecidiye vapuruna tatbiken iki adet daha vapur inşâ edilmesi hakkında 29 Ağustos 1847'de irade çıkmıştır²⁴⁷. Böylece Tersâne ve Maliye hazînesinin içinde bulunduğu sıkıntıya rağmen tasarrufa dikkat edilerek vapur inşâsına devam edilmesi emredilmiştir. Bahriye Meclisi'nin bir mazbatasında Donanma-yı Hümâyûn muntazam bir heyete kavuşarak evvelki bozuk durumuna nispet ve kıyas bile kabul etmeyeceği erbâbı indinde malum olarak ecnebi takımının dahi itiraf ettikleri bir dereceye vardığından söz ediliyordu²⁴⁸.

Donanma-yı Hümâyûnün şimdiki heyetinin korunması ve ilerletilmesiyle beraber “sefâin-i ‘âdiyyeye bin derece mürecceh olan kebîr vapur sefinelerinin teksîr ve tevfirine itinâ olunması”²⁴⁹, ehliyetli şahıslar yetiştirilmek üzere Mekteb-i Bahriyye’de râbitalı öğretmenler ile gereken kitaplar ve aletlerin hazır olması ve gerekli diğer ayrıntıların düzenlenmesinin çarelerinin bulunması hususları hakkında irâde-i seniyye çıktı²⁵⁰ Sadrazam tarafından Kaptan Paşa’ya 23 Ekim 1847’de bildirilmiştir. Bu sırada inşâları tamamlanarak denize indirilen Taif ve Mecidiye vapur-ı hümâyûnları Padişah tarafından beğenildiğinden bunlar gibi iki adet kebîr vapur daha inşâsına teşebbüs edilmesi için fermân-ı hümâyûn çıkmıştır²⁵¹.

Sâik-i Şâdî ve Feyz-i Bârî vapurlarını eş gemi olup tekneleri Tersâne-i âmire’de Ser-Mimar Mehmed Bey tarafından inşâ edilmişlerdir. Vapurların kâimeden kâimeye boyu 220 kadem, genişliği 37,6 kadem, anbar derinliği 26 kadem, kıçta ve başta su irtifâsı 15,8 kadem, nihayet tona 2 025 İngiliz tonu, humûle tonası 1 547 İngiliz tonuydu²⁵².

Osmanlı devletinin “latif coğrafi mevki’ icâbınca” Donanma-yı Hümâyûn’da ne kadar çok vapur mevcut olursa o kadar yararı görüleceğinden icâb eden masraflarının tesviyesi düşünülmüştü. Yeni inşâ edilecek vapurların masrafları da Taif ve Mecidiye vapurlarının masrafları kadar akçeye bağlı olup bunun tedârik edilmesi gerekecekti. Ancak yapılan vapurların tekne ve lâzım olan mühimmâtı Tersane-i âmire’den tanzim edilmiş olduğuna göre yine bunların da tekneleri Tersane-i âmire hazinesinden ve çarhlarının masrafları Maliye hazinesinden tesviye olunması işin kolaylaşmasına sebep olacaktı. Donanma-yı Hümâyûn sefineleri içinde bir çok tamire muhtaç sefine var ise de bunların

²⁴⁷ Bkz. (2) GENCER, 219- 225.

²⁴⁸ DTA. ŞUB. 4/124a-126a.

²⁴⁹ BOA. İMSM., 17/373_6

²⁵⁰ DTA. ŞUB., 4/111a

²⁵¹ BOA, A. }MKT. 81/58

²⁵² İDMK. AA.Db.No. 497

tamirinden çok bu vapurların lüzum ve icâbı aşikâr görünmesiyle her şeyden önce vapurların inşâsının öne alınması ve tercih edilmesi, sefinelerin tamirâtının ise tedricen icâbına göre yapılması ve vapurların çarhlarının masrafı olan meblağın da Maliye hazinesinden verilmesi uygun görülmüştür. Şöyle ki, 1263 Rumî/ 1847- 1848 Miladi yılından itibaren Tersane-i âmire hazinesine 12 000 kese akçe tertip ve tahsis kılınmış ise de yarısının bu mart ayından itibaren aydan aya verilmesi ve diğer yarısı ta'vîzen tevkif edilerek gelecek sene verilmesine karar verildiğinden ve bu yapılacak çarhlar da hayli vakte muhtaç olduğundan Tersâne hazinesine tertip edilen akçeden ve küsuru da 1264 Rumî/ 1848- 1849 senesi gelirlerinden muvâzeneye dâhil edilerek o vakit verilecekti. Kaptan Paşa yeni yapılacak vapurlara gereken çarhların daha önceki çarhların kuvvet ve büyüklüğünde olmak üzere Tersane-i âmire marifetiyle imâl ettirilerek getirilmesi ve bu vapurlara lüzûmu olan 3 000 kantar bakırın Maliye hazinesi mevcudundan verilmesi lâzım geleceğini aksi takdirde işin zorlaşacağını söylemiştir. Maliye Nâzırı ise Maliye hazinesinin bilinen keyfiyetine göre bu suretin tesviyesinin zor olacağını beyan etmiştir. Sonunda iki tarafın da ileri sürdüğü sebep geçerli ve bakır kaplanmasına da daha biraz vakit olduğundan ileride vakti geldikçe icâbına bakılması uygun görüldüğü Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiştir (17 Mayıs 1847)²⁵³. İki vapurun çarhları masrafları olan 12 000 kese akçenin 6 000 kesesi 1263/ 1847- 1848 senesinden itibaren Maliye Hazinesi'nden Tersane-i âmire hazinesine tertip ve tahsis edilen 12 000 kesenin yarısı olup ta'vîzen gelecek seneye tevkif olunan akçeden, geri kalanı da 1264/ 1848- 1849 senesi vâridâtından verilmek üzere tanzimi hususuna dair beyaz üzerine ferman-ı âlî çıkmış ve 26 Mayıs 1847'de Bahriye Muhâsebesi'ne kaydedilmiştir. Böylece bu vapurların inşâ masraflarının yarısı Tersane hazinesinden yarısı da Maliye hazînesinden karşılanmasına karar verilmiştir.

11/25 Mayıs 1847'de Kaptan-ı Derya Mehmed Ali Paşa ile Fransa tebaasından Aleksandır Karabet arasında yapılan mukâvelenâme ile Londra'da mukim Maudslay ve Clayde Kumpanyası Fabrikası'nda 450'şer beygir kuvvetinde iki takım vapur sefinesi makinelerinin imâli sipariş edilmiştir. Bu kontratın hükümleri, Taif ve Mecidiye'nin makineleri için yapılan kontratın hükümlerinin aynısı olarak tespit edilmiştir. Kontratta kazanların çifte silindirli ve "lupre şor" tabir edilir yani alçak basıncı şeklinde, içleri borulu ve dörder parça olması yanında kazanlara ait havalandırma aletleri, buharı istenildiği derecede kullanmayı, kazanların tuzlarının temizlenmesini ve bunun engellemesini sağlayan makinelerin, gerektiğinde çarhları makineden kolaylıkla ayırmak için çeşitli aletlerin de

²⁵³ BOA, A. }MKT. 81/58

imâl ettirilmesi hükme bağlanmıştı. Kontratta, bu makinelerin birkaç yıl önce icat edilen ve İngiltere devleti ile büyük kumpanyaların seçmiş oldukları yeni icâtlardan olması konusunda ısrar edilmiştir. Kaptan Paşa tarafından mühürlenene kontrat 25 Mayıs 1847'de bâzergâna verilmiştir. Makine masrafları Karabet bâzergânın ortağı olan Zohrab Baltacı bâzergânın Londra'da bulunan kumpanyası tarafından ödenecekti²⁵⁴. Makinelere başka imâl ettirilecek olan arabaları ve gülleri ile birlikte dört adet 28 çaplı, demir top, dört adet gomana zincir ve dört adet çapa demirin ve diğer masrafların da Devlet-i âliyye bankerî Baltacı Todori tarafından dört taksit hâlinde ödeneceğini taahhüt eden Kaptan Paşa ve Tersane-i âmire nâzırı 25 Mayıs 1847'de senet vermiştir.

Tersane-i âmire limanı reisi tarafından top ve diğer edevât 13 Kasım 1848 ve 23 Kasım'da da iki takım makine edevâtı teslim edilmiştir²⁵⁵. Fabrikatör Maudslay ile yapılan kontrat gereğince Sa'ik-i Şâdî vapurunun bir çift 225'er beygir kuvvetindeki makinesinin gemiye yerleştirilmesi için İngiliz çarhçı mühendis Alexander Troser ile 15 Ocak 1849'dan itibaren kontrat yapılmıştır²⁵⁶. Vapurların tekne masrafları Tersane hazinesinden makine masrafları Maliye hazinesinden karşılanarak bakır kaplamaları için gerekli olan 1 800 kantar bakırın daha önce inşa edilen Taif ve Mecidiye vapurlarına verildiği gibi Maliye hazînesinin malından bedelsiz olarak verilmesi istenmiştir (7 Ocak 1849)²⁵⁷.

1861-1876 tarihli bir kuvvet cetvelinde palavrada 12 kıyyelik 12 top ve güvertede 7 kıyyelik 10 adet olmak üzere 22 topu olduğu kayıtlıdır²⁵⁸. 1853 yılında harp tertibi 284 kişi olup 29'ar adet topları bulunuyordu²⁵⁹. İnşâları sona eren Feyz-i Bârî ve Sâik-i Şâdî vapurlarının denize indirilmeleri için 27 Nisan 1849 Cuma gününden 3 Mayıs 1849 Perşembe gününe kadar zayiçe verildiği 24 Nisan 1849'da Bâb-ı âlî'ye bildirilmiş ve Padişah tarafından hangi gün denize indirilmelerine izin verileceği sorulmuştur²⁶⁰.

Denize indirilen Feyz-i Bârî ve Sâik-i Şâdî vapurlarının makinelerinin yerleştirilmesi sırasında ve daha sonra lüzum görülen edevât ve avadânlıkların Londra'dan getirtilmesi için bâzergân Aleksandır Karabet ile 28 Mayıs 1849'da ayrı bir kontrat imzalanmıştı. Eşyalar,

²⁵⁴ DTA. MUH., 171/52a

²⁵⁵ DTA. MUH., 171/52b

²⁵⁶ DTA. ŞUB., 1851/44a-b

²⁵⁷ DTA. MKT. 4 (5827)/33.

²⁵⁸ İDMK., AA.Db.No. 497

²⁵⁹ BOA, A.}M. 11/62

²⁶⁰ DTA. MKT., 5 (5828)/17.

Vapurlar Müdürü Salih Paşa tarafından verilen Frengi ibareli mektup gereğince imal ettirilecek ve toplam 1 400 lira ödenecekti²⁶¹.

Makinelerin gelmesinin gecikmesi üzerine durum araştırıldığında makinelerin akçesini tamamen gönderilmesine rağmen Zohrab'ın bu meblağı fabrikaya vermediği anlaşılmıştı. Çünkü Zohrab, bu parayı Tersâne, Darbhâne ve Tobhâne için satın aldığı eşyalardan dolayı biriken borçlarına karşılık vermişti. Maudslay de parası verilmediği için makineleri göndermemişti. Yapılan görüşmelerle geriye kalan 25 000 liranın 4 000 lirasının verilip üstünün takside bağlanmasını kabul eden fabrikatör makinelerin 27 Kasım 1849'da yola çıkarılmasını kabul etmiştir. Zohrab'ın alacağı için de Tersâne hazînesinden dört aya kadar 2 000 kese diğer hazînelerden de 2 000 kese akçenin verilmesi karar altına alınmıştır. Kaptan Paşa tarafından Londra Sefîri Mehmed Paşa'ya yazılan 11 Aralık 1849 tarihli emirde yapılacak ödemeler bildirilerek makinelerin hemen gönderilmesinin sağlanması istenmiştir²⁶². Feyz-i Bârî vapurunun makinesi mahalline yerleştirilmesi işi sona ereceği için donatılması lâzım gelmiş 26 Mayıs 1850'de vapurun ikinci süvarisi atanmıştır²⁶³. 24 Eylül 1850'de Feyz-i Bârî'nin techîz olunması sona ermiş ve irâde ile Beşiktaş'a çıktığı Kaptan Paşa'ya bildirilmişti²⁶⁴.

Feyz-i Bârî ve Sâik-i Şâdî vapurları için arabalarıyla birlikte 8 adet ahen Paixhans topu ile 800 adet ahen güllenin İngiltere'den getirilmesi için Karabet Aleksandır bâzergân ile Bahriye Meclisi'nde 28 Ekim 1850'de mukâvelenâme yapılmıştır. Ancak arabaların satın alınmasından vazgeçildiği hakkında 17 Aralık 1850'de kontrata şerh verilmiştir. Bahriye Meclisi tarafından verilen modele uygun olarak imal ettirilecek olan topların boyu 8 İngiliz kademi 6 pus ve fem çapı 14 pus, güllerin beheri ise 14 pus çapında olacaktı. 24 Ekim 1851'de verilen ilâmlara göre getirilen toplar ve mühimmât için 167 797 kuruş, Mahmudiye

²⁶¹ Her iki vapur için ayrı ayrı olmak üzere pirinç mihver yatağı, çelik matkap ve kolu, don yağı ibriği, don yağı izâbe etmek için helon tencere, don yağı karıştırmak için nühas kepçe, testere, demir kesmek için testere, bir takım kazan ve avadânlıkları ile aletler ve raspa, kazan boruları için ahen bilezik, kazanları borularını temizlemek için nev-icâd fırça, torno makaralar, baston için kastanyolalı çember, koç boynuzu vidalı miftah, salmastra vidası, lehim için nev-icâd cıvata, bakır lehim, kazan için billur tesviye boruları, mizân-ı âb ma'a-nühâs tencere, mizân-ı harâret, torno tezgâhı, münharik ocak maa takım ve örs, alet delmek için matkap miftahı ve pervane için kebîr vida ve zincir imâl ettirilmiştir. Bkz. DTA. MUH., 171/38b; DTA. ŞUB., 1832/9a-b ve 3/10a.

²⁶² DTA. MKT. 8 (5831)/ 17-18.

²⁶³ DTA. MKT., 4 (5827)/105.

²⁶⁴ DTA. MKT. 17 (5830)/49.

kalyonu ile Muhbir-i Sürûr vapuru için olanlara ise 94 320 buçuk kuruş Tersane-i âmire hazinesinden ödenecekti²⁶⁵.

Mecidiye ve Taif vapurlarıyla Tersane-i amire sahasında inşa edilmekte olan Sâik-i Şâdî ve Feyz-i Bârî vapurlarının makinelerinin üst çerçeveleri çekiç ile dövme demire tahvil edilmiş²⁶⁶ ve çerçeveler 7 Şubat 1853'te Mühimmât-ı Bahriyye Mahzeni'ne teslim edilmiştir. Bunların imâl bahâsı olan 1178 lira 11 şilin yani 131 997 buçuk kuruş 4 paraya yüzde üç hesabıyla kâime ziyânı, navl ve yüzde üç komisyon vs eklenip gerekli kesintiler yapıldıktan sonra toplam 156 290 kuruşun ödenmesi için 16 Nisan 1853'te suret verilmiştir²⁶⁷.

1.9. İlk Osmanlı Buharlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme

Buharlı gemiciliğin artış göstermesi sebebiyle büyük bir değere sahip olan 1840- 1850 yılları arasına rastlayan Nisan 1849'da Osmanlı Donanması çeşitli büyüklükte 74 parça gemiden oluşuyordu. Bunlardan üçü 120-130 topa ve 900 müretteba sahip üç ambarlı kalyon, on üçü 74-90 toplu 600- 800 mürettebatlı iki ambarlı, on dördü 52- 64 toplu 300-500 mürettebatlı firkateyn, on ikisi 18- 44 toplu 260- 500 mürettebatlı korvet, dördü 12- 18 toplu 100-150 mürettebatlı brik, on dördü kotra, gulet vs, sekizi korvet ve hafif harp gemisi olup altı adet de 450- 800 beygir kuvvetinde buharlı firkateyndi. Bunlar dışında ticarete tahsis edilmiş buharlı gemiler de vardı²⁶⁸. Osmanlı Devleti büyük savaş vapurları inşâsına önem verip bunların sayısının artırılmasına gayret ediyordu.

Sâik-i Şâdî ve Feyz-i Bârî vapurları inşâ edilirken 1848 ilkbaharında Tersâne-i amire'yi ziyaret eden İngiliz seyyâh Mac Farlane, Osmanlı Donanması'nın ilk buharlı gemileri ve bunların inşâsında karşılaşılan zorlukları, buharlı gemi inşâsında gerek malzeme gerekse personel bakımından özellikle İngiltere'ye olan bağımlılığı ve yetersiz kuvvette makine satın alınması ve hakkındaki gözlemlerini şu şekilde aktarmaktadır:

²⁶⁵ DTA. ŞUB. 1832/23, DTA. MUH., 171/46a.

²⁶⁶ DTA. MKT., 4(5827)/33

²⁶⁷ DTA. MUH., 171/52b

²⁶⁸ M.A. UBICINI, **Türkiye 1850 Maliye- Ordu- Millet**, Çev. Cemal Karaağaçlı, 434-436. Donanma'da 1849 yılında Eser-i Nüzhet, Ereğli, Eser-i Cedîd, Mecidiye, Eser-i Hayr, Vesile-i Ticaret, Mesir-i Ferah, Şeref-nümâ, Fecr-i Sefîd, Peyk-i Ticaret, Mesir-i Bahrî, Şihâb-ı bahrî, Tair-i Bahrî, Taif, Hümâ-pervâz, Peyk-i Şevket ve Pesendide vapurları bulunuyordu. DTA. ŞUB. 1829/155, 172, 178, 185, 193, 194, 203, 240, 245, 256, 264, 266, 331.

“...Geçen yaz tersanede denize indirilen buharlı savaş gemisi Mecidiye’yi ziyaret ettik. Geniş, ihtişamlı bir gemiydi, fakat keresteden üretildiği için ağırdı. 1 600 tondur ve Maudslay’in 400²⁶⁹ beygir gücündeki iyi makineleriyle akıntı yönünde Marmara Denizi’nden aşağı doğru saatte beş knottan daha hızlı zor gidiyordu. Rüzgâr ve akıntıya karşı nasıl hareket edebileceği düşünülmüştü. Güvertede İngiliz bir mühendis bana eğer gemiye daha güçlü makineler eklenmezse geminin son derece kullanışsız kalacağını söyledi. Kamara zarif bir şekilde donatılmış ve dekore edilmişti, altın arabeskle süslenmiş saf beyaz mermerden bir şömine vardı ve bir kamara bu kadar güzel olabilirdi. Bütün kamara zarif bir çizim odası gibiydi, fakat hiçbir şey Türk ya da bu ülkeden herhangi bir kişinin elinden çıkmamıştı. Her ne kadar her şey İtalyan ve Pera ile Galata’da yaşayan yabancılar tarafından yapılmış olsa da İngiltere ya da Fransa’ya geldiğinde kamara Türklerin sanatta hızlı ilerleyişinin kanıtı olarak gösterilecekti. Mecidiye’nin yanında aynı büyüklük ve güçte olan diğer buharlı savaş gemisi Taif buluyordu. Onun makineleri de yeterli güçte değildi. Bu temel hata sürekli olarak tekrarlanıyordu. Tersanede ki paşalar emirlerindeki İngiliz gemi yapımcıları ve mühendisleri yerine Ermeni sarraf ve acentalarına güveniyorlardı, onların aracılığıyla makine siparişlerini İngiltere’ye yollayarak iyi miktarda komisyon ve avanta alıyorlardı ve neredeyse değişmez şekilde telafi edilemez büyüklükte gaflar yapıyorlardı. Hastings’lerden Bay Philips ve onun dört işçisi yanı sıra oluşan durum ya da Türk ve Ermeni demircilerden alınan böylesine yetersiz destekle demirden buharlı bir gemi yapmayı başarabilirdi. Çalışma sürecinde makine siparişi verilmeden önce onlara, imal edilecek makinelerin büyüklüğünü, şeklini ve oranlarını gösteren bir değil üç tane çizim ve plan verdi. Buna rağmen Ermeniler imalata ilişkin kendi plan ve talimatlarını gönderdiler ve makineler geldiğinde gemide bulunması gerektiği yerlere ya uymadılar ya da oturmazdılar. Mecidiye ve Taif gördüğümüz tek buharlı savaş gemileriydi. Messrs. White of Cowes tarafından 1846-47’de inşa edilen Vasita-i Ticaret, fırkateyn boyutlarında güzel bir zanaat ürünü olmasına rağmen savaş için uygun değildi... Türklerin yük, yolcu ve ticari mal taşıma amacıyla yaklaşık olarak 15 ya da 16 buharlı gemisi vardı, fakat römorkörler dışında bunlar savaş için uygun değildi ve römorkör olarak değerlendirildiklerinde zarar görme olasılıkları büyük olacaktı. Eve döndüğümde beri tersanede gördüğüm kızakta bulunan iki buharlı geminin suya indirildiğini ve savaş gemisi gibi donatıldığını düşünüyorum, fakat şimdiye kadar Sultan’ın buharlı donanmanın başlangıcından daha fazlasına sahip olduğunu söylemek güçtü...²⁷⁰”

Sipariş edilen kazanların vapur teknelerine yetersiz kuvvette getirilmesi yanında diğer makine parçalarının da yanlış imâl ettirildiği görülmektedir. Örneğin; Feyz-i Bârî vapurunun orta mihveriyle nihâyetine bağlı firdöndüleri ve iğneleri kullanılmayacak hâle gelerek yenilenmesi gerekli görülmüştü. Bu eşyanın Çarkcıbaşı Hardmen’in yaptığı çizime uygun olarak Fabrikatör Muzi’ye sipariş edilmesinin gerekeceği şeklindeki raporu Vapurlar Müdürü onaylamıştır. Bunun üzerine Bahriye Meclisi bahâsının Tersane-i âmire hazinesi tarafından tesviye edilmek üzere fabrikatör marifetiyle imal ettirilmesi için Londra Sefiri

²⁶⁹ Bu buharlı gemilerin makineleri 450 beygir kuvvetindeydi.

²⁷⁰ Bkz. (75), MAC FARLANE, 73- 75.

Kostaki Bey'e emirnâme yazılması yolunda görüş bildirmiştir (5 Şubat 1852)²⁷¹. Kostaki Bey tarafından imâl ettirilerek Tersane'ye gönderilen mihver, Çarkıcıbaşı Hardmen tarafından muayene edildiğinde mukavelenâmesine göre nihâyetine bağlı olan firdöndüler birbirine 113° açılı olarak yapılacak iken bunların 90° açılı olduğu ve bu durumun da vapurun makinesinin düzenli çalışmasını engelleyeceği anlaşılmıştır. Bunun yanında mihverin matluba uygun olmamasının vapurun makinesinin imal ettirildiği fabrika yerine başka bir yerde yaptırılmasından kaynaklandığı tespit edilmiştir. Bu noksanlığın buraca yapılması ve ikmalinin ise haylice masrafa yol açacağı değerlendirilmişti. Sefire emirnâme yazılarak mihverin neden resmine tatbiken imal ettirilmeyip böyle yolsuz yaptırıldığı öğrenilip bu hata bu tarafta düzeltildiği surette sarf olunacak akçenin ne taraftan tesviyesi gerekeceğinin sorulması ve bir de mihveri imal eden fabrikatöre yaptığı işin noksanını anlatabilmek için varaka gönderilmesi Salih Paşa tarafından belirtilmiştir. Durum Bahriye Meclisi'nde incelendiğinde sefire emirnâme-i kapûdânî yazılması yolunda 25 Aralık 1852 tarihli ilâm-ı mühimme verilmiştir²⁷².

Bilindiği gibi İstanbul'da bulunan Donanma-yı Hümâyûn sefineleri beher sene kış aylarında vizite edilerek çürük ortaya çıktığında onarılıp ufak tefek bakımı yapıliyordu²⁷³. 1850 yılında yapılan incelemelerde İclaliye kalyonu²⁷⁴, Kâid-i zafer²⁷⁵ ve Nesîm-i Zafer²⁷⁶ firkateynleri birinci derecede, Mukaddime-i hayr²⁷⁷ kalyonuyla Hıfz-ı rahman²⁷⁸, Şadiye²⁷⁹, Tair-i bahrî firkateynleri ikinci, Teşrifîye²⁸⁰ ve Fethiye kalyonları²⁸¹ ile Avnillah²⁸² ve Keyvân-ı Bahrî firkateynleri üçüncü derece, Tayrân?-ı bahrî, Feyz-i ma'bûd ve Ferah-nümâ korvetleri de dördüncü derecede tamire muhtaç oldukları tespit edilmişti. Kâid-i Zafer İzmit'e gönderilmiş ve Nesim-i Zafer de havuza alınmıştır. Ancak Nesim-i Zafer tezgâha oturduğunda tahtaları düşmüştür. Bu nedenle ikinci ve üçüncü derecede tamire ihtiyacı olanların İzmit Tersânesi'ne gönderilmesi tehlikeli bulunduğu gibi bu gibi sefinelerin karaya

²⁷¹ DTA. ŞUB., 1842/42

²⁷² DTA. ŞUB., 1842/160

²⁷³ DTA. ŞUB., 1842/141

²⁷⁴ İki ambarlı kalyon olup 80 topu ve 700 mürettebatı bulunuyordu. Bkz. (268), UBICINI, 435.

²⁷⁵ 52 topu ve 300 mürettebatı bulunuyordu. Bkz. (268), UBICINI, 436.

²⁷⁶ 52 topu ve 300 mürettebatı bulunuyordu. Bkz. (268), UBICINI, 435.

²⁷⁷ İki ambarlı kalyon olup 90 topu ve 800 mürettebatı bulunuyordu. Bkz. (268), UBICINI, 435.

²⁷⁸ 1246 yılında Ereğli'de mühendis Ali Efendi ve mimar Tanaş Kalfa tarafından inşâ edilmiştir. Boyu 169 kadem, genişliği 46 kadem, çektiği su 18 kademdir. Top mevcudu 64 adet olup 570 kişi mürettebatı vardı. Bkz. (84), Ali Sami, 34.

²⁷⁹ 56 topu ve 400 mürettebatı bulunuyordu. Bkz. (268), UBICINI, 435.

²⁸⁰ İki ambarlı kalyon olup 90 topu ve 800 mürettebatı bulunuyordu. Bkz. (268), UBICINI, 435.

²⁸¹ İki ambarlı kalyon olup 90 topu ve 800 mürettebatı bulunuyordu. Bkz. (268), UBICINI, 435.

²⁸² 56 topu ve 400 mürettebatı bulunuyordu. Bkz. (268), UBICINI, 435.

çekilmesine de cesaret edilememekteydi. Bundan dolayı Londra'dan getirilen tezgâh modeline uyularak yapılan Aynalıkavak'taki taş havuzun noksanlarının ikmal edilmesi ve havuz kapısı gibi bir kapı yapılarak içine gemi alınıp kapı kapatılarak suyu boşaltıktan sonra ikinci derecede olanların tamirlerinin yapılabileceği düşünülmüştü. Ancak bu düşüncenin amele mevcudunun yetersiz olması sebebiyle gerçekleşmeyeceği ve bu durumda tamir edilemeyen gemiler daha da harap olacağı için amele sayısının artırılması gerekli görülmüştür. Gemilerin tamiri bitince ruhsat verilmek üzere 60- 70 posta²⁸³ marangozu ile rencber ve diğer amelenin hariçten tedarik edilerek dördüncü dereceden başlamak üzere gemilerin havuza çekilip top lumbarlarından aşağısının onarılıp bakırları kaplandıktan sonra havuzdan çıkarılarak üst taraflarının onarımının İzmit ve Gemlik tersanelerinde tamamlanması uygun görülmüştü. Ancak gerekli olan amelenin yıllık ücretleri için 2 500 kese akçe gerekliydi ve Tersane hazînesi bunu karşılamaya yeterli olamayacağından bunun çaresine bakılması için Tersâne-i âmire Nâzırı 4 Haziran 1850'de Kaptan Paşa'ya takrîr yazmıştır²⁸⁴. Diğer taraftan Gemlik Tersanesi muayene edildiğinde tamire muhtaç olan mahallerinin bu sene de tamir edilmezse daha da harap olacağı anlaşılmıştır. Gemlik Tersanesi'nin 25 643 kuruşluk masrafın Tersâne-i âmire'den verilerek onarılmasına karar verilmiştir (28 Ağustos 1850)²⁸⁵.

Tersane-i âmire hazinesinin durumunun ıslâhını müzâkere için irade-i seniyye ile teşkil edilmiş olan komisyon tarafından bahriye kuvvetlerine ve Tersane-i âmire işlerine kesinlikle dokunulmamak ve matlûb usûlün ilerletilmesi giderleri esas kabul edilerek sırf telefât ve zâyî'atta yapılması düşünülen ve mümkün olan tasarrufları kapsayan bir defter hazırlanmıştır. Bu deftere göre bir sene müddette Tersane hazinesi kazancı olarak 5 020 kese 44 kuruş olacağı hesaplanmıştır. Bu defter ile komisyonun mazbatası Sadrazama takdim edilmiştir. Sadrazam da Tersane-i âmire'ye gerekli olan şeylerin hiç biri eksik bırakılmayıp sıkıntı verilmeyerek hatta bazı noksan görünen şeylerinin de tamamlanması esası elden bırakılmamak üzere diğer telefâtın da önünün kesilmesi hususunun komisyona tekrar hatırlatılması ve bu mazbatanın tamamen icrâsı hususunu 27 Temmuz 1851'de Padişaha sunmuştur. 28 Temmuz 1851'de çıkan irâde ile komisyonun aldığı kararların icrası maddesi Kaptan Paşa'ya havale edilmiştir²⁸⁶.

²⁸³ Gemilerin kaburgalarını teşkil eden eğri parçalardır. İskarmoz olarak da adlandırılır. Bkz. (14), GÜRCAY, 206.

²⁸⁴ DTA. MKT., 4 (5827)/85.

²⁸⁵ DTA. MKT., 4 (5827)/112.

²⁸⁶ Deftere göre Tersane-i âmire ve havuz içlerinde biriken yonga bahâsının dörtte bir miktarı olarak 47 kese 491 kuruş, Kağıthâne Fabrikası lâzimesi için bir sene içinde Düzoğlu'na satılan posa

Osmanlı Hükûmeti bir taraftan yelkenli bahriye gücünü muhafaza için bakım tutumunu yapmaya çalışırken bir taraftan da bunların sayıca çoğaltılmasına çalışıyordu. Bu amaçla 1850 yılında Sultan Abdülmecid adına 120 toplu 59 m boyunda bir üç ambarlı kalyonun İngiliz mimarlar tarafından yapılması için girişimlerde bulunulmuştu. Bu konuda İngiltere sefirinden yardım istendiği²⁸⁷ dönemde Devlet-i âliyye'nin askerî nizâmlarına, bahriye kuvvetine ve Boğazların istihkâmlarına dair İngiltere Dış İşleri Bakanı Lord Palmerston tarafından İngiltere İstanbul Sefâreti'ne yapılan bazı ihtârlar Sefir Lord Stratford Canning tarafından Bâb-ı âlî'ye verilmiştir²⁸⁸. Lord'un gönderdiği evrâk arasında yer alan İngiliz Donanma Komutanı Amiral Sir William Parker'ın raporunda Devlet-i âliyye'nin vakit geçirmeksizin buharlı gemilerin çoğaltılması için gayret ve vakit sarfetmesi gerektiği ifade edilmiştir. Amirale göre buharlı gemi kuvvetini, denizden bir istilâ olduğu takdirde uygun bir mevkide büyük savaş gemilerine yardım etmeye yetecek dereceye çıkarmak lâzımdı. Yanlarında birer buharlı gemi olmazsa kapak sefineleri muhtaç oldukları yardımdan mahrum kaldığı için Osmanlı Donanması'nda en az her bir kapak için bir vapur sefinesi mevcut olması gerekirdi.

Parker'ın üzerinde durduğu bir diğer konu ise İslam tayfaları ve topçularının top atışı tekniğinde gerek nazari gerek uygulama bakımından tam bir maharet kazanmalarıydı. Bu gerçekleştiği zaman İstanbul Boğazı ve Halici'ne zorla girmeye çalışıldığında tabyalar ve sefineler ittîfâkla saldırıyı savma hususunda büyük hizmet görerek muvaffak olacaklarını düşündüğünü anlatmıştır²⁸⁹.

Lord'un verdiği yazıların tercümelerini 27 Şubat 1850 günü Ser-asker Paşa, Fethi Paşa ve Hâriciye Nâzırı Ser-askerlik'te toplanıp okuduklarında yazılanların Devlet-i âliyye'nin menfaatlerine ve ihtiyatlı olma kâidesine uygun olduğu değerlendirilmiştir. Boğazlardaki istihkâm için bu senenin bütçesinde gerekli meblağın tahsisıyla çaresine bakılacağı ifade edilmiştir. Toplantıda bahriye kuvvetinin de şu anki muhassasâtıyla

bahâsından 210 kese 150 kuruş, cîsr-i atîk altındaki dükkânların iltizâm bedeli 12 kese, cîsr-i cedîdin iltizâm bedeli 333 kese, Beykoz Fabrikası'ndan kontrat ile satın alınacak olan çuka bahâsından 1 260 kese, Bahriye askerlerine verilecek olan ekmeğin beher kıyyesi, çarşı fiyatından dört buçuk para noksanına pişirileceğinden 399 kuruş 3 para, vapurlar idaresinin başka bir kişiye ihalesinden 164 kese, Tersane-i âmire'de ve havuzlarda görevli mu'temedlerin istihdâmına lüzum görülmediğinden ruhsat verildiğinde bunların hazîneye kalacak maaşları miktarı 210 kese 180 kuruş olmak üzere toplam 5 365 kese elde edilebilecekti. Bu meblağdan faydası ileride görülecek olan cîsr-i atîk mürûriyyesi ile cîsr-i cedîdin iltizâm bedeli olan 345 kesenin düşülmesi ile bu miktar bulunmuştur. Bkz. DTA. MKT., 5635/18,19.

²⁸⁷ DTA. MKT. 8/94.

²⁸⁸ BOA. İ.HR., 63/3058_3

²⁸⁹ BOA. İ.HR., 63/3058_2

nizâmlarının eksiklerinin tamamlanmasına ve mevki' dolayısıyla ehemmiyeti aşikâr olan buharlı gemilerin de sırası düştükçe çoğaltılmasına çalışıldığı, bu konuda kusur gösterilmesine izin verilmeyerek bir taraftan ilerleme kaydedilirken bir taraftan da muhassasâtının kâfi dereceye ulaştırılması için lâzım olan tedbirlerin düşünülmekte olduğu konuşulmuştur. Bu konularla ilgili olarak Lord'un yazdığı uyarıların yavaş yavaş güzel bir şekilde meydana geldiği beyân edilmiştir. Şöyle ki, Donanma-yı Hümâyûn'un topları sefinelerin bazılarında matluba muvâfık surette ise de ekseri eski hâlinde bulunduğu ve topçularının da meleke ve mahâret bakımından bazı mertebe noksanı olduğu işten anlar kişiler itiraf ettiklerinden yeterli muhassasâtının tertibinde bu toplar değiştirilmek üzere şimdiden berriye askerlerinde olduğu gibi bahriye meselelerinin talimi için de tercümede yazılı olan Slade adlı kaptanın, İngiltere devleti tarafından seçilmesi lâzım gelecek diğer bir İngiliz Bahriye subayı ile beraber saltanat-ı seniyye tarafından görevlendirilmesi uygun görülmüştü. Toplantıda konuşulan konular Sadrazam tarafından 24 Mart 1850 tarihinde Padişaha arz edilmiş ve 25 Mart 1850'de irade-i seniyye çıkmıştır²⁹⁰.

İngiltere devleti tarafından hizmete alınması tavsiye edilen Adolphus Slade²⁹¹ 16 Ağustos 1850'de çıkan iradeyle Bahriye'de bütün talim işlerinin müşâviri olarak Kaptan Paşa'nın maiyetinde bulunmak üzere istihdâm edilmiştir. Göreve başladıktan sonra mirlivalık rütbesi verilmiş ve Kırım Savaşı'nda Osmanlı Donanması'nda görev yaptıktan sonra da 14 Nisan 1858 tarihli irade ile ferik rütbesine yükseltilmiştir. 6 Temmuz 1859'da Liman Memurluğu'nan atanan Müşâvir Paşa, 14 Mayıs 1866'da emekli edilmiştir²⁹².

1.9.1. İlk Osmanlı Buharlı Donanmasının Faaliyetleri

1828- 1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nın başlamasından kısa bir süre sonra Osmanlı Donanması'nın ilk buharlı gemisi olan Swift vapuru 13 Mayıs 1828'de satın alınarak Tersane'ye bağlanmıştır²⁹³. Osmanlı- Rus Savaşı'nın devam ettiği günlerde Sultan II. Mahmud (1808- 1839) avlanmak, savaş ve bu ortamda halkın durumunu görmek amacıyla 8

²⁹⁰ BOA. İ.HR., 63/3058_3

²⁹¹ Osmanlı-Rus Savaşı'nın devam ettiği 1829 yılında İstanbul'a ilk defa gelen Slade, Osmanlı Donanması ile Karadeniz'e bir seyâhat yapmıştır. Bu ilk ziyaretini iki cilt hâlinde yayınlamış ve Türkçe'ye çevrilmiştir. Bkz. Ali Rıza SEYFİOĞLU (1945), **Sir Adolphus Slade'in (Müşâvir Paşa) Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması İle Yaptığı «KARADENİZ» Seferi**, Askeri Deniz Matbaası,. Aynı şekilde Kırım Savaşı dönemine ait anıları da Türkçe'ye çevrilmiştir. Bkz. S. Adulpus SLADE (1943), **Türkiye ve Kırım Harbi**.

²⁹² Bkz. (292), SOYDEMİR, 35- 61.

²⁹³ Bkz. (35), BAL, 93.

Şubat 1829 günü Tersane önünde bekleyen vapura binerek Büyükçekmece, Silivri ve Tekirdağ'a bir seyahat yapmış ve seyahatin altıncı günü İstanbul'a gelip Tersane önünde vapurdan inmiştir. Osmanlı-Rus Savaşı 14 Eylül 1829 Edirne Antlaşması ile sona erdikten sonra II. Mahmud, vapurla ikinci seyahatine 16 Ocak 1830'da çıkmıştır. Tersane önünde hazırlanan vapura binip Büyükçekmece'ye gitmiş ve beş gün sonra karadan dönmüştür.²⁹⁴

1.9.2. Mısır Meselesi

Kaptan Paşa ile Liman Nâzırı buğ gemisinin imâl, inşâ ve istihdâm sureti hakkında müzâkerede bulunduklarında satın alınan bir adet buğ gemisinin olduğu gibi durduğu hâlde seyir ve hareket keyfiyeti ile imâl ve istihdâmının mümkün olamayacağı sebebiyle Donanma-yı Hümâyûn maiyetinde mevcut bulunmasını ve her şeyden önce istihdâmını sağlamak için gemiye münasip kapudan ve işe yarar yetenekli neferler yerleştirilmesini ve imâl suretini de öğrenmek üzere adamlar yetiştirilmesi hususlarına dikkat ve ihtimam olunacağını ifade etmişlerdir. Bundan başka Varna ve diğer mahallere mühimmât taşımakta olan kayıkları İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e çıkarmak ve bundan da fazla bazı tüccar, yüklü olan sefinelerini onun yardımıyla Boğaz'dan dışarı çıkarılmasını talep ettiklerinde Liman Nâzırı ağanın marifetiyle sefîne sahiplerinden her bir sefinenin tahammül derecesine ve büyüklüğüne göre bir bedel alınarak bu suretle de Tersane-i âmire hazinesine bir çeşit gelir sağlanması mümkün olacaktı. Kısaca buğ gemisi Donanma-yı Hümâyûn maiyetine istendiğinde, yelken ile geleceğinden kolaylık da olduğu gibi meydana gelen bahriye işlerinin bir çok yönden kolaylaşmasına da sebep olacaktı. Müzâkere edilen hususlar hakkında Padişahın izninin alınması Kaptan Paşa tarafından Sadrazama bildirilmiştir. Sadrazam tarafından Padişaha sunulmuş ve Padişah tarafından Kapûdân Paşanın tezkiresinde yazdıkları yolunda görüldüğünden o şekilde düzenleme yapılması ve icrâsına başlanmasının bildirilmesi ferman olunmuştur²⁹⁵. Nitekim Sir Adolphus Slade 5 Haziran 1829 günü, Büyükdere önlerindeki Osmanlı Donanması'nda bulunan Kaptan Paşa'yı ziyarete gittiğinde Kaptan Kelly kumandasındaki buğ gemisine de uğradığını anlatmaktadır²⁹⁶. Vapurlar nakliyat dışında Donanma'da istihdâm edildiğinde korvet, firkateyn ve limanlık havada kapağı arkasına bağlayarak çekmek ve bu suretle karıntıya²⁹⁷ düşmüş sefineleri kısa sürede

²⁹⁴ Ahmed Lütfi (1291), Tarih-i Lütfi, 61-62; Şamil MUTLU (1994), **Yeniçeri Ocağının Kaldırılışı ve II. Mahmud'un Edirne Seyahati Mehmed Daniş Bey ve Eserleri**, 31-33.

²⁹⁵ BOA. HAT., 579/28403

²⁹⁶ (1945), **Sir Adolphus Slade'in (Müşavir Paşa) Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması İle Yaptığı «KARADENİZ» Seferi**, Çev. Ali Rıza Seyfioğlu, 34, 35.

²⁹⁷ Girdap. Bkz. (57), ZALOĞLU, 210.

tehlikeden uzak bir yere çıkarmak, ziyâde keskin havada dışında korvet ve firkateynleri akıntıdan yukarı ve rüzgâra karşı götürmek işlerinde kullanılabiliyordu.

1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nın sonuna doğru Donanma'nın ikinci buharlı gemisi olan Hylton Jollife vapuru 2 Temmuz 1829 tarihinde satın alınarak Tersane'ye bağlanmıştır²⁹⁸. 14 Eylül 1829'da imzalanan Edirne Antlaşması ile Rusya savaşı sona erdi ve bağımsız bir Yunan devleti kuruldu. Mora'daki isyanların bastırılması karşılığında Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'ya Girit, Suriye ve Trablusşam paşalığı verilecekti. Ancak isyan beklendiği gibi sonuçlanmadı ve Mısır donanması da Navarin'de yandı. Rus savaşında Mehmed Ali Paşa gerekli yardımı göstermedi ve savaş sonunda kendisine vaat edilen yerleri istedi. Mehmed Ali Paşa, Girit valiliği verilince Aralık 1831'de harekâta başladı. Osmanlı Devleti ile Mısır Valiliği arasında 1833 yılında imzalanan Kütahya Antlaşması ile barış sağlanmışsa da 1839 yılında bozuldu. 29 Haziran 1839 Nizip yenilgisinden birkaç gün sonra Kaptan-ı Derya Firari Ahmed Paşa, Osmanlı Donanması'nı İskenderiye'ye götürüp Mehmed Ali Paşa'ya teslim etti. Osmanlı Donanması ise 1840 yılında mesele halledildikten sonra geri alınacaktı²⁹⁹.

Osmanlı Donanması'nın ilk buharlı gemileri, Mısır Meselesi sırasında 1832 yılında Akdeniz'e çıkan Donanma maiyetinde gönderilerek istihdâm edilmişlerdir³⁰⁰. 7 Mayıs 1832'de Akdeniz seferine çıkan Kaptan-ı Derya Halil Rıfat Paşa'nın kumandası altındaki donanmada bulunan buharlı gemiye İskoçyalı Kaptan Kelly kumanda etmiştir³⁰¹. Ancak bu vapurlardan biri Donanma'nın seferinden önce onarılmaya başlanmış, bir an önce onarımının tamamlanmasına çalışıldığı Kaptan-ı Derya Halil Paşa'ya bildirilmiştir³⁰². Diğer vapurun yani Sagîr vapurun İstanbul'da iken Kebîr vapurun kumandanı Mösyö Kelly tarafından iki aylık kumanyasının verilmiş geri kalan dört aylık kumanyasının da Tersane-i âmire anbarlarından tertip edilerek bir sefîneye yüklenip Donanma'ya gönderilmesi için gerekli kişilere emir verilmesini Kaptan Paşa talep etmiştir (11 Haziran 1832)³⁰³. Kaptan Paşa'nın Ser-asker'e arızasında maiyetinde bulunmak üzere gönderilmiş olan vapur sefînesinin lâzım olan tamirâtının da tamamlanıp Donanma-yı Hümâyûn'a gönderildiği ve Amerikalı Eckford'un inşa ettiği koter ile vapur sefînelerinin Rodos'a ulaştığını ancak henüz

²⁹⁸ BOA, HAT, 27922-n

²⁹⁹ Bkz. (17), KARAL, 120,124, 128, 129, 140-142, 169, 200.

³⁰⁰ BOA, C.BH., 6485.

³⁰¹ De Kay, kaptanın adını Kellie olarak yazmıştır. Bkz. (58), DE KAY, 236-237, 239.

³⁰² BOA, HAT., 364/20151-B

³⁰³ BOA, HAT., 364/20149-G

görmediğini Rodos’a geldiğinde muayene edeceğini bildirmiştir (4 Ağustos 1832)³⁰⁴. İzmir İhtisâb Nâzırı Tahir Bey’in 1 Eylül 1832 tarihli şukkasından anlaşıldığına göre Rodos Limanı’nda bulunan ve İstanbul’dan gelmiş olan elli kıta zahire ve mühimmat yüklü tüccar sefinelerine hainlerin teknelerinin tasallut etmemesi için limana ilk gelen vapur sefinesi Donanma-yı Hümâyûn’dan zincirler getirip liman ağzına zincir çekmiştir³⁰⁵.

1.9.3. Kırım Savaşı

Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa isyanının kesin olarak çözülmesinden sonra yeni Padişah Abdülmecid, 1839’da Gülhâne Hatt-ı Hümâyûn’u ile Tanzimât’ı ilân etti ve böylece yaklaşık 12 yıl süren bir barış devresi yaşandı. Osmanlı İmparatorluğu askerî, idari, adalet, eğitim vs alanlarında ıslahatlara başladı. Ancak Kudüs’teki Kutsal Yerler Sorunu’nu bahane eden Rusya’nın Ortodoks tebaa üzerinde himayesinin Osmanlılar tarafından kabul edilmemesi üzerine 19 Mayıs 1853’te iki devlet arasındaki ilişkiler kesildi. Bunun üzerine Osmanlı Devleti savaş hazırlıklarına başladı. İstanbul’daki Donanma Büyükdere önüne demirledi³⁰⁶. (Bkz. Ek-8).

1853 yılında Osmanlı Donanması’nda iki adet üç ambarlı, üç adet kalyon, dokuz adet fırkateyn, beş adet korvet, on üç adet brik, yedi adet uskuna beş adet koter, sekiz adet mistika, yirmi üç adet vapur ve dört adet nakliye gemisi olmak yetmiş dokuz adet gemi faal durumdaydı. Bu sayıya Akdeniz ve Karadeniz’de görevli ve Basra Tersanesi’nde mevcut gemiler de dâhildi. (Bkz. Ek- 9, 11, 13). Bunlardan başka beş adet brik ile iki adet çekelve kereste naklinde istihdâm edilmişti. (Bkz. Ek- 14). Aynalıkavak tezgâhında ise birer adet kalyon ve vapur inşâ ve bir adet kalyon da tamir edilmekteydi. Ayrıca onarıma muhtaç olan üç adet kalyon, beş fırkateyn, birer brik ve koter Tersâne-i âmire sahilinde bağlı bulunuyordu³⁰⁷. (Bkz. Ek- 12). Osmanlı Donanması’ndan yelkenli gemilerden Mahmudiye³⁰⁸ ve Mesudiye³⁰⁹ üç ambarlı kalyonları, Nusretiye³¹⁰, Peyk-i Meserret ve Memdûhiye

³⁰⁴ BOA. HAT., 359/20045-C

³⁰⁵ BOA. HAT., 362/20129

³⁰⁶ Bkz. (17), KARAL, 218, 227-231.

³⁰⁷ A.M.11/62.

³⁰⁸ Ser mimar Mehmed Efendi tarafından Tersâne’de 1245’te inşâ edilmiştir. Boyu 214,8 kadem, genişliği 59,8 kadem ve derinliği 29, 10 kademdir. İDMK. A.A.Db.No. 497.

³⁰⁹ 1214 yılında Tersâne’de inşâ edilmiştir. Mühendisi Le Brun, mimarı Benuva’dır. 197 kadem boyunda, 50 kadem genişliğinde, 25 kadem derinliğinde olan kalyonun 128 topu ve personel mevcudu 1 280 kişiydi. Bkz. (84), Ali Sami, 33.

kalyonları, Nizamiye, Şihâb-ı Bahrî, Nâvek-i Bahrî, Mukaddeme-i Hayr, Şeref-resân³¹¹, Mir'ât-ı Zafer, Avnullah³¹², Nesim-i Zafer, Kâ'id-i Zafer, Fazlullah³¹³, Suriye, Peleng-i Bahrî firkateynleri, Mesîr-i Ferâh, Ceyrân-ı Bahrî³¹⁴, Necât-fer³¹⁵, Gül-i Sefîd, Feyz-i Ma'bûd³¹⁶, Necm-i Feşân ve Ferâh-nümâ³¹⁷ korvetleri, Câ-yi Ferâh, Şeref-nümâ³¹⁸, Tevfik-i Hüdâ, Fecr-i Sefîd, Serâğ-ı Bahrî, Hicaz, Bedraka, Talî'a, Ber-güzîde, Hümâ-per, Kavs-ı Zafer³¹⁹, Tîr-i Zafer, Feth-i Bülend, Tâb-dâr ve Ahter³²⁰ brikleri, Seyyâre, Nev-eser³²¹, Tarz-ı Nevîn, Tarz-ı Cedîd³²², Ziyet-i Deryâ, Siyah³²³ ve Hüdâ-dâd uskunaları, Bersetû³²⁴ ve Ziver-i Derya

³¹⁰ 1251 yılında Tersâne'de inşa edilmiştir. Mühendisi Rhodes, mimarı Hasan Kalfa'dır. 203 kadem boyunda, 49 kadem genişliğinde, 25 kadem derinliğinde olan kalyonun 64 topu ve personel mevcudu 740 kişiydi. Bkz. (84), Ali Sami, 33.

³¹¹ Ser mimar Mehmed Efendi tarafından Tersâne'de 1245'te inşa edilmiştir. Boyu 111 kadem, genişliği 41 kadem ve derinliği 25 kademdir. 64 topa sahipti ve 2 504 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497. Ali Sami ise firkateynin boyunu 170 kadem, genişliğini 45 kadem, anbar yüksekliğini 24 kadem, mürettebâtını 570 kişi olarak vermekte olup mühendis Mehmet Efendi ve mimarı Hasan Kalfa tarafından inşa edildiğini söylemektedir. Bkz. (84), Ali Sami, 34.

³¹² 1248 yılında Midilli'de mühendis Mehmet Efendi ve mimar Said Kalfa tarafından inşa edilmiştir. Boyu 151 kadem, genişliği 38 kadem, anbar yüksekliği 21 kadem olup 50 adet topu ve 410 kişi mürettebâtı vardı. Bkz. (84), Ali Sami, 35.

³¹³ 1244 yılında Giresun'da inşa edilmiştir. Mimarı Aktaro'dur. Boyu 130 kadem, genişliği 34 kadem, anbar yüksekliği 17 kadem olup 48 adet topu vardı. Ali Sami (1333-1917), Bkz. (84), Ali Sami, 34.

³¹⁴ Ser mimar Mehmed Bey tarafından Sinop'ta 126. Da inşa edilmiş, 133,3 kadem boyunda, 38,4 kadem genişliğinde 21, 4 ambar derinliğinde olup 22 adet topu bulunuyordu ve 1 251 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

³¹⁵ 1247 yılında Sinop'ta mühendis Halife Ali Kalfa ve mimar Şakir Kalfa tarafından inşa edilmiştir. Boyu 113 kadem, genişliği 31 kadem ve anbar yüksekliği 15,5 kadem olup 22 adet topu ve 180 kişi mürettebâtı vardı. Bkz. (84), Ali Sami, 36.

³¹⁶ 1244 yılında Gideros'ta mühendis Ahmet Efendi ve mimar Ahmet Kalfa tarafından inşa edilmiştir. Boyu 123 kadem, genişliği 32 kadem, anbar yüksekliği 16,5 kadem olup 22 adet topu vardı. Bkz. (84), Ali Sami, 36.

³¹⁷ Ser mimar Mehmed Bey tarafından Sinop'ta 1267'de inşa edilmiş, 130,2 kadem boyunda, 38,4 kadem genişliğinde 21, 4 ambar derinliğinde olup 22 adet topu bulunuyordu ve 1 169 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

³¹⁸ Rhodes tarafından Tersane'de 1253'te inşa edilmiştir. 118 kadem boyunda, 33 kadem genişliğinde, 17 kadem derinliğinde olup 12 topu vardı ve 498 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

³¹⁹ Rhodes tarafından Tersane'de 1253'te inşa edilmiştir. 118 kadem boyunda, 33 kadem genişliğinde, 17 kadem derinliğinde olup 12 topu vardı ve 498 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

³²⁰ Ser mimar Süleyman Bey tarafından Sinop'ta 1250'de inşa edilmiş, 118 kadem boyunda, 32 kadem genişliğinde 18,6 ambar derinliğinde olup 22 adet topu bulunuyordu ve 487 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

³²¹ Mimarı Rhodes tarafından Tersane'de 1250 yılında inşa edilmiştir. 90,6 kadem boyunda, 30 kadem genişliğinde, 14,10 kadem derinliğinde olup 8 adet topu bulunuyordu ve 336 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

³²² Rhodes ve Mahmut Kalfa tarafından Tersâne'de 1252 yılında inşa edilmiştir. Boyu 96,5 kadem, genişliği 28 kadem ve anbar yüksekliği 14,5 kadem olup 16 adet topu ve 90 kişi mürettebâtı vardı. Bkz. (84), Ali Sami, 36.

³²³ Ser mimar Mehmed Efendi tarafından Tersane'de 1246 yılında inşa edilmiştir. 71 kadem boyunda, 22,5 kadem genişliğinde, 11,9 kadem derinliğinde olup 10 adet topu bulunuyordu ve 214 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

³²⁴ Rhodes tarafından Tersane'de 1251 yılında inşa edilmiştir. 56,5 kadem boyunda, 17 kadem genişliğinde, 7,10 kadem derinliğinde olup 93 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

koteri, İstanköy³²⁵ mistikası, Şerif Kaptan, Feyzullah ve Mustafa Kaptan ateş gemileri ile Güllebaş koteri savaş sırasında istihdâm edilmiştir³²⁶. Mesudiye, Memdûhiye ve Suriye kalyonları Osmanlı, İngiliz ve Fransız kuvvetlerine hizmet vermek üzere hastahâne gemisine dönüştürülmüştü³²⁷.

Donanmada buharlı gemi olarak da Muhbir-i Sürûr vidalı vapuru, Mecidiye, Taif, Feyz-i Bârî³²⁸, Sâ'ik-i Şâdî, Eser-i Cedîd, Tâ'ir-i Bahrî, Ereğli, Mesîr-i Bahrî, Eser-i Hayr, Eser-i Nüzhed, Vesile-i Ticaret ve Girid vapuru mevcut bulunuyordu. Ayrıca Aynalıkavak'ta Peyk-i Şevket vapuru yeni olarak inşa edilmekteydi. (Bkz. Ek: 10, 11). Dersaadet'te postaya memur küçük vapurlar ise Pesendide, Peyk-i Ticaret, Eser-i Ticaret ve Hümâ-pervâz vapurlarıydı. Hazine-i Hassa Kumpanyası'na bağlı vapurlar ise Vâsita-ı Ticaret, Savn-ı Bârî, Persûd, Nümâyîş-i Ticaret, Şehber ve Medâr-ı Ticaret vapurlarıydı³²⁹.

Donanma-yı Hümâyûn maiyetinde Tersane-i âmire vapurlarından Muhbir-i Sürûr, Sâ'ik-i Şâdî, Feyz-i Bârî, Mecidiye, Ta'if, Eser-i Cedîd, Ereğli, Tâir-i Bahrî, Mesîr-i Bahrî, Pesendide ve Vesile-i Ticaret vapurları ile Darbhâne-i Hassa vapurlarından 900 tonilato olan Vasita-ı Ticaret, 750 tonilato olan Şehber, Nümâyîş-i Ticaret, Medâr-ı Ticaret, 520 tonilato olan Savn-ı Bârî ve 600 tonilato olan Persûd vapurlarının istihdâm edilmesine karar verilmişti³³⁰. Çünkü Donanma-yı Hümâyûn maiyetinde, İstanbul Boğazi'nin muhafaza işinde ve muhaberede kullanılmak üzere vapur seffinelerine çok lüzum vardı. Tersane vapurları ise hem Donanma maiyetinde hem de diğer lüzumlu hizmetlerde istihdâma yetmiyordu. Bu nedenle kumpanya vapurlarının Donanma'ya katılmasına karar verilmişti. Vasita-ı Ticâret vapurunun kazanının değiştirilmesi gerekli olduğundan onun Londra'ya gönderilmesine, Nümâyîş-i Ticâret ve Savn-ı Bahrî vapurlarının da kuvvet ve heyetleri Karadeniz'de kullanılmaya elverişli olmadığı ve bunlar da postadan alıkonulur ise bahriye ticareti yabancıların eline geçeceği için Donanma maiyetinde istihdâm edilmemelerine karar verilmişti. Kaptan Paşa Bâb-ı âlî'ye yazdığı 7 Kasım 1853 tarihli tezkîrede, savaş sona erdiğinde kumpanya ve Tersane vapurları ticâret işine tayin edileceğinden söz ederek irade gereğince kumpanya vapurlarının tamamen Tersane'ye verilmesini hatırlatmış ve Nümâyîş-i Ticâret ve Savn-ı Bahrî vapurlarının İstanbul Boğazi'nin muhafaza ve donanma ile muhabere

³²⁵ Ser mimar Mehmed Efendi tarafından Rodos'ta 126. yılında inşa edilmiştir. 59,7 kadem boyunda, 14,10 kadem genişliğinde, 7,2 kadem derinliğinde olup 68 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

³²⁶ DTA. MUH., 487 (9527)/ 1a-4a, 22b-26b

³²⁷ DTA. MUH., 487/ 33b.

³²⁸ 4 Mart 1854'te Feyz-i Bârî vapurunda Paixhans topları bulunuyordu. DTA. ŞUB., 1851/150b

³²⁹ BOA, A.}M., 11/62

³³⁰ DTA. MKT., 5635/80

hizmetlerinde kullanılacağını, kumpanya vapurlarının asker nakli dışında başka işlerde kullanılmayacağını bildirmiştir³³¹. Satın alınarak Hazine-i Hassa-ı Şâhâne Kumpanyası vapurlarına dâhil edilen 800 toniloluk uskuru ahşap vapur da Ordu-yu Hümâyûnların nakliye hizmetlerinde kullanılması için mukâvelenâme yapılmıştır³³².

Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasındaki ilişkiler gerginleşirken Fransa ve İngiltere, 1841 antlaşmasına göre imparatorluğun Avrupa devletlerinin ortak garantisi altında olduğunu söyleyerek filolarını Çanakkale'ye göndermişlerdir. Yedi büyük savaş gemisi ve yedi adet buharlı gemiden oluşan İngiliz filosu 12 Haziran 1853'te, üç adet üç ambarlı, dört adet kapak ve dört adet buharlı gemiden oluşan Fransız filosunda da 16 Haziran'da Beşike Körfezi'nde demir atmış³³³ ve İngiliz filosundan Retribution vapuru ile Fransız filosundan Mogador vapuru İstanbul'a gelmiştir³³⁴. 2 Ekim 1853'te toplanan Meclis-i Meşveret'te Rusya'ya savaş ilân edilmesi, Memleketeyn'in tahliyesinin talep edilmesi yanında Boğazların Rus tüccar gemilerine kapatılmasına ancak zahire kıtlığı yaşanan Avrupa'da hoşnutsuzluk yaratılmaması nedeniyle Avrupalı tüccar gemilerine açık tutulmasına karar verilmiştir. Meclisin kararları 3 Ekim 1853'te çıkan irade ile onaylanmış ve İngiliz ve Fransız donanmalarının ortak harekât için davet edilmesi emredilmiştir³³⁵. Fransız Amiral Hamelin ve İngiliz Amiral Dundas komutası altındaki müttefik devletler donanması³³⁶ 23 Ekim'de İstanbul'a gelerek³³⁷ Beykoz ile Tarabya'ya demirlemiştir³³⁸.

Osmanlı kuvvetlerine katılmak üzere Temmuz 1853 ortalarında İskenderiye'den hareket eden Patrona Halil Paşa komutasındaki Mısır kara ve deniz kuvvetleri ise Eylül ayının başlarında İstanbul'a ulaşarak Büyükdere önlerine demir atmıştır. Mısır filosunda iki ambarlı Kayyûm ve Miftâh-ı Jadîd, Reşit, Dimyat ve Bahire firkateynleri, Jihâd-ı Peyker korveti, Saike goleti, Cay-ı Terah briği ile Nil ve Pervaz-ı Bahri buharlı gemileri bulunuyordu³³⁹.

³³¹ DTA. MKT., 24 (5847)/ 19-20

³³² DTA. MUH., 330/127a-b

³³³ Ceride-i Havâdis, no. 628, 22 Haziran 1853.

³³⁴ S. Adulphus SLADE, **Türkiye ve Kırım Harbi**, Çev. Ali Rıza SEYFİ, 92.

³³⁵ K. GURULKAN-M. KÜÇÜK, Osmanlı Belgelerinde Kırım Savaşı (1853-1856), 27, 31, 32, 39.

³³⁶ A.H. DUFOUR, Les Turcs et les Russes Histoire de la Guerre d'Orient Ornée de Deux Cartes du Théâtre de la Guerre en Europe et en Asie, 61.

³³⁷ Saim BESBELLİ (1977), **1853-856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı**, 35.

³³⁸ A.H. DUFOUR, Les Turcs et les Russes Histoire de la Guerre d'Orient Ornée de Deux Cartes du Théâtre de la Guerre en Europe et en Asie, 61.

³³⁹ Süleyman KIZILTOPRAK (2005), "Egyptian Troops In The Crimean War (1856-1856)" 47.

Osmanlı Ordusu Rumeli ve Kafkasya olmak üzere iki cephede savaşa girmişti. Tuna Nehri'nin savunulmasıyla görevli Rumeli Ordusu Başkomutanı Ömer Paşa, savunmada kalmıştı. Kasım 1853 ayı içinde Eser-i Nüzhet ve Pesendide vapurları Yergöğü'nde Rus topçuları ile yaptığı savaşta Eser-i Nüzhet vapuru yaralanmıştı. Kafkasya'daki Batum Ordusu Komutanı Selim Paşa 23/24 Ekim 1853'te Rusların elinde bulunan Şevketil'i almış, burayı geri almak üzere yapılan Rus taarruzları Persut vapurunun da destek atışlarıyla sonuçsuz kalmış ancak 26 Kasım'da yapılan çarpışmalar sırasında Osmanlı Ordusu Kars'a doğru çekilmiştir³⁴⁰.

Kara savaşları devam ederken İngiltere sefiri Lord Stratford de Redcliffe tarafından elçilik baş tercümanına verilen 4 Kasım 1853 tarihli talimâtname, müttefik donanmaların getirilmesine hazır olduklarını, üç ambarlıdan başka Osmanlı Donanması'nın Karadeniz'e çıkarılmamasını, mevsim bu kadar ilerlemişken ve Rus donanmasının Sivastopol'de hazır bulunduğu bilinirken Osmanlı donanmasının tehlikeye atılmamasını ve müttefik donanma amirallarının görüşüne göre de bir takım bayağı kapaklar göndermekten ise üç dört kadar büyük vapur sefineleri gönderilmesini bildirmişti³⁴¹.

Bu sırada Osmanlı vapurları nakliyat veya karakol hizmetleri için Karadeniz'e seferler yapıyordu. 22 Kasım 1853 tarihli belgeye göre memuriyetle Varna tarafına gönderilen Tair-i Bahrî süvarisinin Varna, Korana civarında vapur ve yelkenli birkaç adet sefine dolaştığını haber vermesi üzerine Muhbir-i Sürûr, bu mahalleri kontrol ederek geri dönmüştü³⁴².

Amasra açıklarında Rus gemilerinin dolaşmakta olduğu haber alındığında ise Osmanlı Donanması üç filoya ayrılmıştı. Ferik Mustafa Paşa ve Mısır Fırkası komutanı Hasan Paşa iki filoya komutanlık etmesine, kış mevsimi olması sebebiyle de Büyükdere'de bulunan Mahmudiye, Mesudiye ve Memduhiye kalyonlarıyla firkateynlerin ve diğer gemilerin bazılarının Ferik Ahmed Paşa'nın³⁴³ kumandasında kalmasına karar verilmiştir.

Mustafa Paşa, emrine verilen Saik Şâdi, Feyz-i Bârî, Taif ve Ereğli vapurları ile Sinop, Trabzon, Batum ve Çürüksu'ya uğrayarak Batum Ordusu Müşîri paşaya gönderilen

³⁴⁰ Saim BESBELLİ (1977), **1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı**, 37, 39, 41.

³⁴¹ BOA. HR.SYS., 1193/ lef 14.

³⁴² DTA. MKT., 24 (5847)/ 36

³⁴³ Kayserili Ahmet Paşa. Bkz. Ali Haydar Emir (1334), "Kırım Harbi'nin Bahrî Safhalarına Mütallik Resmî Vesikalar", 51.

tahrîrâtı verip Çerkes sahillerine fişek, kurşun ve bir miktar siyah barut, Çerkes İsmail Bey'e Sadrazam tarafından verilen emirnâmeleri sahile çıkardıktan sonra üç vapurla Sinop Limanı'na girmiştir. Daha sonra Patrona-ı Hümâyûn Osman Paşa filosu ile limana gelmiş ve birkaç gün sonra da Hüseyin Paşa'nın filosundaki gemiler parça parça limana dâhil olmuştur. Ayrıca daha önce liman açıklarında Rus donanma gemilerinin görülmeye başlaması üzerine durumu araştırmak üzere İstanbul'dan gönderilmiş olan Persûd vapuru da limanda bulunuyordu Mustafa Paşa, Taif ve Ereğli vapurlarını limanda bırakıp Persûd, Saik-i Şâdî ve Feyz-i Bârî vapurlarını maiyetine alan 22 Kasım 1853 akşamı limandan ayrılmıştır. Böylece vapurlar geri dönerken donanma Sinop'ta kalmıştı. Bu arada müttefik donanma amiralleri bundan sonra yelkenli gemilerin Karadeniz'e çıkmasını doğru bulmadıklarından dolayı Donanma-yı Hümâyûn'dan da büyücek gemilerin çıkmasından vaz geçilmiştir. Ahmed Paşa'nın birkaç gün içinde büyük vapurlardan üç adedini alarak sahilleri dolaşması görüşülürken Osman Paşa'dan gelen tahrîrâtla Rus donanmasının Sinop'u abluka ettiği öğrenilmiştir³⁴⁴. Böylece Kasım ayı ortalarında Sinop Limanı'nda Avnillah, Nizamiye, Nesim-i Zafer, Fazlullah, Navek-i Bahri³⁴⁵, 44 toplu Dimyat ve Kaid-i Zafer firkateynleri, Necm-i Feşân, Feyz-i Mabûd ve Gül-i Sefîd korvetleri ile Ereğli ve Taif vapurları ile iki nakliye gemisi bulunuyordu³⁴⁶.

30 Kasım'da Amiral Nahimov komutasındaki her biri 84 toplu olan Imperatritsa Mariya, Rostislav ve Chesma, 120'şer toplu Parizh, Tri Svyatitelya ve Velikiy Knyaz Konstantin hat gemileri, Kagul ve Kulevchi firkateynleri ile Odessa, Krym ve Khersones buharlı gemileri³⁴⁷ Sinop Limanı'nda yatan Osmanlı Filosu'na saldırdı³⁴⁸.

Fransız Albay Henri-Joseph Paixhans, 1809 yılında denediği obüs topunun tahrip gücü özellikle 1853 Sinop Baskı'nında görüldü. Gemi bordalarına karşı kullanılan ve yatay olarak patlayan mermi atan Paixhans topunun, paralama ve yangın tesiri bulunuyordu³⁴⁹. Tek bir obüs topu bulunmayan Osmanlı filosu, topları arasında ağır Paixhans obüs topları bulunan Rus filosunun hücumuna maruz kaldı ve Osmanlı filosu Taif adlı bir buharlı gemi

³⁴⁴ BOA. İ.HR., 106/5182 lef 4.

³⁴⁵ 1250 yılında Fatsa'da mühendis Sadık Efendi ve mimar Manol Kalfa tarafından inşâ edilmiştir. Boyu 151 kadem, genişliği 44 kadem anbar yüksekliği 23,5 kademdi. Ali Sami 42 topu ve 500 kişi mürettebatı olduğu bilgisini vermektedir. Bkz. (84), Ali Sami, 35.

³⁴⁶ A.M. 11/62; A.H. DUFOUR, *Les Turcs et les Russes Histoire de la Guerre d'Orient Ornée de Deux Cartes du Théâtre de la Guerre en Europe et en Asie*, 57; Fevzi [KURTOĞLU] (1927), *1853-1855 Türk-Rus Harbi ve Kırım Seferi*, 26-27.

³⁴⁷ Candan, BADEM, (2007), *The Ottomans and The Crimean War (1853-1856)*, 111

³⁴⁸ BOA. HR.SYS. 93/2_73.

³⁴⁹ Bkz. (3), GÖVÜL, 36.

dışında imhâ edildi³⁵⁰. Sinop Limanı'nda meydana gelen savaşı Taif vapuru 2 Aralık'ta İstanbul'a ulaşarak haber vermiştir³⁵¹.

Sinop muharebesinden sonra oluşan durumu değerlendirmek üzere toplanan Encümen-i Meşveret'te Anadolu ve Rumeli sahillerinde dolaşmak ve lâzım gelen mahallere asker ve cephane götürüp Osmanlı sahillerini incelemek ve araştırmak üzere büyücek vapurların Karadeniz'e gönderilmesi uygun görülmüştü. Müttefik donanma Osmanlı sahillerinin muhafazası için gelmiş olduğundan Osmanlı Donanması'ndan bazı sefinelerin Karadeniz'e çıkarılacağı ve bu sırada kendilerinin de yardım etmeleri hususunda İngiltere sefâretine tebligâtta bulunulacaktı. Müttefik vapurları Karadeniz'e çıkmayacak olsa da Osmanlı vapurlarının ihrâcı gerekli görülmüştür. Çünkü vapurlar her nasıl olsa kendilerini koruyabilip yani karşılık verebilecek surette düşman gemisi gördüklerinde savaşmaları, düşman gemileri fazla olup karşılık veremeyeceklerini anladıkları anda da savuşabilmeleri mümkündü. Üstelik vapurların Batum'dan itibâren Anadolu ve Rumeli sahillerindeki tüccâr gemilerini korumaları ve durumu araştırıp bunlarla İstanbul'a bildirmeleri iyi neticeler verebilecekti. Encümen-i Meşveret'te Londra'da inşâsı devam eden cenk vapurunun tamamlanmasına çalışılması ve bu vapurun verilmemiş akçesinin istikrâz edilecek akçeden ödenerek bir iki ay içinde ikmâliyle bu tarafa yetiştirilmesinin Namık Paşa'ya yazılması konuşulmuştur. Bu hususlar Sadrazam tarafından 11 Aralık 1853'te Padişaha arz edilmiştir³⁵².

Encümen-i Meşveret'in Karadeniz'e yalnız büyük vapurların çıkarılması şeklindeki görüşünün Padişah'a arz edildiği günlerde Fransa Büyük Elçisi Baraguey d'Hilliers 12 Aralık 1853 tarihiyle Hariciye Nezâreti'ne gönderdiği takrîrinde Osmanlı buharlı gemilerini bir tedbir olmak üzere ittifâk ile sevk etmesinin yararlı olacağından söz ederek Fransa ve İngiltere buharlı gemilerinin Osmanlı memleketlerinin emniyet ve asayişini sağlamak üzere Sinop ve Varna'ya gittiklerini ifade etmiştir³⁵³. 13 Aralık 1853'te çıkan irâde-i seniyye³⁵⁴ ile de Encümen-i Meşveret'in görüşü ve Fransa Büyükelçisi'nin ihtârı doğrultusunda Osmanlı vapurlarının Karadeniz'e çıkması emredilmiştir.

³⁵⁰ Bkz. (6), BLACK, 187; BOA. HR.SYS. 93/2_73.

³⁵¹ BOA. HR.SYS. 93/2_73.

³⁵² BOA. İ.HR, 5133.

³⁵³ BOA. HR.SYS., 1193/2 lef 25.

³⁵⁴ BOA. İ.HR, 5133.

25 Ocak 1854'te Bâb-ı âlî'ye bildirildiğine göre tamir edilenler vs dâhil olmak üzere Donanma'da deryaya elverir 30 gemi bulunuyordu³⁵⁵. Bu sırada uskurlu kalyon ve firkateynler yanında vapurların da bulunduğu müttefik donanma İstanbul Boğazı'nda demirli bulunuyordu³⁵⁶. Ferîk Ahmed Paşa kumandasında altı adet vapurun İngiliz ve Fransız donanmaları ile birlikte hareket ederek Batum ve Anadolu Ordu-yu Hümâyûnları için Batum ile Kars taraflarına gönderilecek mühimmât ve askerleri nakletmesi hususunda irade-i seniyye çıktığı 5 Ocak 1854'te Kaptan Paşa'ya bildirilmiştir³⁵⁷. Ancak irâde çıkmadan önce Ferik Ahmed Paşa komutası altında bulunan Feyz-i Bârî, Sâ'ik-i Şâdî, Tâ'if, Mecidiye, Muhbir-i Sürûr ve Şehber vapurları bir alay Nizâmiye askerini alarak İngiliz ve Fransız donanmaları ile 4 Ocak 1854'te İstanbul'dan Karadeniz'e doğru hareket etmiş bulunuyordu. Vapurlar Anadolu sahili tarafından ve birbirlerinden ayrılmadan ve sancak taraflarına aldıkları sahili görerek iskele taraflarında ise müttefik donanma olduğu hâlde seyretmiştir. Bu şekilde Trabzon'a ulaşan vapurlar, burada iki tabur askeri ihrâc ederek askerî levâzımât ve eşyayı alarak Batum'a gitmiştir³⁵⁸. Müttefik filo ile birlikte giden Osmanlı vapurları askerleri Şevketil'e çıkarmış ve 21 Ocak'ta İstanbul'a dönmüştür³⁵⁹.

Ferik Mustafa Paşa'ya ise komutası altındaki Feyz-i Bârî, Sâ'ik-i Şâdî, Mecidiye, Tâ'if, Muhbir-i Sürûr, Nil, Şehber ve Persûd vapurları ile Trabzon'a 6 000 Nizâmiye askeri ve 460 sandık cephe, Sinop'a ise limanda Rus donanması baskınına uğrayan Donanma-yı Hümâyûn'un eşyasını çıkarmak için dolap sandalı ile yeterli miktarda Bahriye askerini götürme görevi verilmişti. 6 Şubat günü Osmanlı vapurları yedeklerinde 18 nakliye gemisinin bir kısmını çekerek Karadeniz'e çıkmış³⁶⁰ ve bir İngiliz-Fransız filosu ile birleşerek 8 Şubat'ta Sinop'a, 10 Şubat'ta Trabzon'a ve daha sonra da Batum'a geçerek

³⁵⁵ Ali Haydar Emir (1334), "Kırım Harbi'nin Bahrî Safhalarına Mütcellik Resmî Vesîkalar", 530.

³⁵⁶ Ocak 1854'te Boğaz'daki müttefik donanma şu gemilerden oluşuyordu: İngilizlerin 120 toplu Britannia, Queen ve Trafalgar, uskurlu 90 toplu Albion, London, Bedney, Vengeance, 90 toplu uskurlu Agamemnon, 80 toplu Bellerophon, 350 beygir kuvvetinde 70 toplu uskurlu Sans-Pareil, 50 toplu Leander firkateyni ile 6 toplu Firebrand, Fury, Inflexible ve Sampson, 16 toplu Furious ve Tiger, 14 toplu Niger, 400 beygir kuvvetinde 28 toplu Retribution ve Terrible vapurları; Fransızların 120 toplu Paris, Valmy ve Friedland, 100 toplu Henri IV, 90 toplu Iéna, Bayard ve Charlemagne, 86 toplu Jupiter ile her biri 450 beygir kuvvetinde olmak üzere 24 toplu Gomer, 14 toplu Magellan ve Sané, 650 beygir kuvvetinde 16 toplu Mogador, 260 beygir kuvvetinde Caton, 30 toplu Sérieuse ve 18 toplu Mercure buharlı gemileri bulunuyordu. Bkz. A.H. DUFOUR, *Les Turcs et les Russes Histoire de la Guerre d'Orient Ornée de Deux Cartes du Théâtre de la Guerre en Europe et en Asie*, 61; J. JUDENNE, *Malakof Histoire de la Guerre d'Orient Sixième série Ornée d'un Plan Topographique et Pittoresque de Sébastopol*, 5

³⁵⁷ BOA, A.} MKT.NZD., 107/98; DTA. MKT., 24 (5847)/ 61, 65.

³⁵⁸ DTA. ŞUB., 1847/5a

³⁵⁹ Saim BESBELLİ (1977), *1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı*, 52; S. Adolphus SLADE, *Türkiye ve Kırım Harbi*, Çev. Ali Rıza SEYFİ, 102.

³⁶⁰ DTA. ŞUB., 1847/7b

görevini yerine getirmiştir. Dönüş seyri sırasında Sinop'a uğranılıp Sinop Limanı'nda batıklardan çıkarılmış demir ve zincir gomina vs ne kadar eşya varsa vapurlara alınıp 22 Şubat'ta İstanbul'a ulaşılmıştır³⁶¹.

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında barış yapılması için Fransa ve Avusturya'nın yaptığı aracılık teklifleri Rusya tarafından reddedilip orduları da Tuna Nehri'ni geçince İngiltere ve Fransa Rusya'ya verdikleri 27 Şubat 1854 tarihli ultimatome ile Memleketeyn'in boşaltılmasını istemişlerdir. Rusya'nın bunu reddetmesi üzerine 12 Mart 1854'te İstanbul'da Osmanlı Devleti, İngiltere ve Fransa arasında bir askerî yardım antlaşması imzalanmıştır. Antlaşmaya göre müttefikler Osmanlı Devleti'ne deniz ve kara kuvvetleriyle yardım edeceklerdi³⁶².

Ruslar Rumeli Cephesi'nde Tuna Nehri'ni 22 Mart 1854'te geçerek Silistre üzerine yürümeye başlamışlardı. Bunun üzerine Rumeli Ordusu Serdâr-ı Ekremi Ömer Paşa, müttefik amiral ve generallerle görüşerek aldıkları karar sonucunda 24 Mayıs'ta Gelibolu'daki müttefik askerler Varna, Edirne ve İstanbul'a denizden ve karadan sevk edilmeye başlanmıştır. Aynı gün Avusturya ve Prusya'nın ultimatome vermeleri üzerine Rus orduları Tuna'nın kuzeyine çekilmiştir. Bunun üzerine bütün müttefik kuvvetler Varna'da toplanarak 27 Haziran'da burada bir karargâh kurmuşlardır³⁶³.

Kaptan-ı Derya Mehmed Rüştü Paşa tarafından Sadârete 21 Mart 1854'te yazılan tezkirede müttefik devletlerle yapılan ittifaka göre beraber karada ve denizde harekâtta bulunulması gerektiğinden ve müttefik donanma tekrar Karadeniz'e çıkarken Osmanlı donanmasının bu tarafta seyirci gibi durmasının ise kamuoyunda çirkin bir şey olarak görüneceğinden donanma ile kendisinin veya bir kumandanın kurulacak bir filo ile Karadeniz'e çıkmasına izin verilmesini istemiştir. Kaptan Paşa'nın talebi 23 Mart'ta Sadrazam tarafından Padişaha arz edilip³⁶⁴ cevap beklenir ve İstanbul'dan asker ve mühimmât nakli ile İskenderiye'den asker celbi için İskenderiye, Golos ve Preveze'ye gönderilen vapurlar ve diğer gemilerin gelmesi beklenirken 24 Mart'ta müttefik donanma Karadeniz'e çıkmıştır³⁶⁵. 22 Nisan sabahı Odesa, buharlı ve yelkenli gemilerden oluşan bir

³⁶¹ S. Adolphus SLADE, **Türkiye ve Kırım Harbi**, Çev. Ali Rıza SEYFİ, 104-107, 110-112.

³⁶² Saim BESBELLİ (1977), **1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı**, 52-53.

³⁶³ Saim BESBELLİ (1977), 1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı, 58.

³⁶⁴ BOA. HR.SYS, 903/2_77,78.

³⁶⁵ Ali Haydar Emir (Teşrin-i evvel 1334), "Kırım Harbi'nin Bahrî Safhalarına Mütcellik Resmî Vesikalar", 537.

İngiliz-Fransız filosu tarafından bombardıman edilmiştir³⁶⁶. Müttefikler tarafından kendi donanmaları Sivastopol dışında bulunmakta ise de faydasız olduğundan Osmanlı Donanmasının Sünne Boğaz ile Karadeniz Boğazı arasında olan sahilleri dolaşıp muhafaza etmesi bildirilmiştir³⁶⁷.

Bu sırada karakolda bulunan Peyk-i Ticaret vapuru, Tuna Nehri'nin kuzey tarafında Sünne Boğazı'nda bulunan düşman karakolhânelerinin beş adedinin top atışıyla harap edilmesi için 23 Haziran 1854 günü müttefik devletler vapurlarıyla birlikte harekâta katılmış, karaya gönderilen filikalar üzerinden düşmana doğru tesirli top atışı yaparak özellikle İngiliz donanmasından Firebrand vapur firkateynine yardımcı olmuştur³⁶⁸.

Müttefik amirallerine göre Karadeniz'de donanma tarafından yapılacak hizmet Rus tersanesi ile donanmasının abluka edilmesi ve sahiller ile denizin emniyetinin muhafazasından ibaretti. Buna müttefik donanma kâfi olacağından Karadeniz'de bulunan Osmanlı gemilerinin Varna'nın muhafazası, karaya asker ve mühimmât vs nakline yardım etmek üzere görevlendirilmesi ihtâr edilmişti. Rusların denizce olan durumu ve müttefik devletlerin aldığı düzene göre Karadeniz'de büyük bir savaş beklenmiyordu ve sahiller de emin olduğundan Osmanlı gemilerinin Karadeniz'de bir işi bulunmuyordu. Bu sırada Yunan gemileri korsanlığa çıkıp Akdeniz'in emniyet ve asayişini bozup sahillere, adalara ve yolculara zarar ve hasar vereceklerinden bunların takip edilip araştırılıp engellenmesi gerekiyordu. Bu hizmette Osmanlı gemileri yanında müttefik devletlerin vapurları da istihdâm edilmişse de korsan gemilerinin çok sayıda olması ve Akdeniz, adaların arası yanında çok köşe bucak olması nedeniyle mevcut gemiler bunların takibine yeterli olmuyordu. Üstelik Girit Adası'nın mevkiinin nezâketi arttığından adanın da asayişinin sağlanması ve adadaki Yunanistan taraftarlarına güç gösterisinde bulunulması için büyücek gemilerden oluşan bir filonun dolaştırılmasının faydalı olacağı düşünülmüştü. Bunun üzerine müttefik amirallerin istekleri doğrultusunda Varna'da Teşrikiye³⁶⁹ ve Peyk-i Meserret kapakları ile mümkün olduğu kadar sandal bırakılmasına, donanma maiyetinde vapurlara çok lüzum olduğundan Çerkes ve Gürcistan sahillerine Feyz-i Bârî ve Mecidiye vapurlarının

³⁶⁶ Saim BESBELLİ (1977), 1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı, 54-56.

³⁶⁷ Ali Haydar Emir, "Kırım Harbi'nin Bahrî Safhalarına Mûteallik Resmî Vesikalar", **Risâle-i Mevkûte-i Bahriyye**, C. 4, Teşrin-i evvel 1334, No. 12, s. 539.

³⁶⁸ DTA. ŞUB. 1851/127b, 128a; Ali Haydar Emir, Kırım Harbi'nin Bahrî Safhalarına Mûteallik Resmî Vesikalar, **Risâle-i Mevkûte-i Bahriyye**, C. 4, Teşrin-i evvel 1334, No. 12, s. 544.

³⁶⁹ Ser mimar Mehmed Bey tarafından Tersâne'de 1269 yılında inşâ edilmiştir. 198,2 kadem boyunda, 55,4 kadem genişliğinde, 27,8 kadem derinliğinde, 80 toplu olup 4 013 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A. Db.No. 497.

tayin edilmesine, Varna ile Karadeniz Boğazı arasında karakol için Mısır fırkasından Bahîre ve Câ-yı Ferâh briklerinin dolaştırılmasına, Varna ile İstanbul arasında muhaberede Peyk-i Ticâret vapurunun görevlendirilmesine ve diğer gemilerin de Karadeniz Boğazı dâhilinde ve münasiplerinin de Akdeniz’de istihdâm edilmesine karar verilmiştir. Hasan Paşa’ya Akdeniz’e gidecek filoya, Ahmet Paşa’ya Karadeniz’de görev yapacak Osmanlı filosuna komutan atandığı 25 Haziran 1854’te bildirilmiştir³⁷⁰. Bunun üzerine görev verilen gemiler dışındaki Türk-Mısır gemileri 3 Temmuz 1854’te Boğaz’dan içeri girmiştir³⁷¹.

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında savaş durumunun ortaya çıkmasından itibaren Yunanlılar, Osmanlı Devleti’nin sınırdaki askerleri çekmesiyle sınır geçme gibi harekâta bulunmaya başlamışlardı³⁷². 1854 yılı başlarında Rusya’nın tahrikiyle Narda, Preveze ve Suli havalisinde başlayan ayaklanma haberleri geldiğinde seri olarak bastırılması için tedbirler alınmıştır³⁷³. Ancak bir süre sonra Yunanlıların Sisam Adası, Ayvalık ve Midilli taraflarını tahrik etmek vs zararına çalışmakta oldukları bildirilmişti. Bunun üzerine Anadolu sahillerinde görevlendirilen süfün-i şâhânenin başbuğu olarak Mısır fırkasından Riyâle-i Hümâyûn Mustafa Bey komutası altındaki iki filoda riyâle maiyetinde Tâir-i Bahrî vapuru, Kaïmmakâm Zühdü Bey’in kumandası altındaki ikinci filoda Girit vapuru bulunuyordu. Girit vapuru Cezîr-i Bahr-i Sefîd valisinin emriyle gerektiğinde dolaşacaktı. Rumeli sahillerine memur süfün-i şâhânenin başbuğu ise Riyâle-i hümâyûn Ahmed Bey olup iki filoya ayrılmıştı. Ahmed Bey’in komutası altında bulunan birinci filoda riyâlenin maiyetinde Persûd vapuru görevlendirilmişti. İkinci filo ise Kumandan Edhem Bey’in kumandası altında olup bu filodaki Savn-ı Bârî vapuru kumandanın maiyetinde olmayıp Preveze’de görevliydi³⁷⁴. Ayaklanma kısa sürede bastırılmıştı³⁷⁵.

Müttefikler Rusları bir barış yapmaya zorlamak için Kırım’a çıkarma yapıp Sivastopol’a taarruz edilmesine karar vermiştir. Böylece Rus Karadeniz filosu tahrip edilecekti³⁷⁶. Bu arada Rumeli Ordusu Serdâr-ı Ekremi ile müttefik devletler mareşal ve amirallerinin aldıkları karar üzerine Ahmet Paşa fırkası vapurlarla Çerkes ve Çürüksu sahillerine askerler ile top vs mühimmâtın sevk edilmesinde görevlendirilmiştir (17 Temmuz

³⁷⁰ Ali Haydar Emir, Kırım Harbi’nin Bahrî Safhalarına Mûteallik Resmî Vesîkalar, **Risâle-i Mevkûte-i Bahriyye**, C. 4, Teşrîn-i evvel 1334, No. 12, s. 541-542.

³⁷¹ Saim BESBELLÎ, 1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı, 65.

³⁷² S. Adolphus SLADE, **Türkiye ve Kırım Harbi**, Çev. Ali Rıza SEYFÎ, 114-116.

³⁷³ BOA. HR.TO. 52/55.

³⁷⁴ DTA. ŞUB., 15/13b, 14a, 15a-b, 16a, 17a

³⁷⁵ BOA. HR.TO. 52/55.

³⁷⁶ Saim BESBELLÎ, 1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı, 66-67.

1854)³⁷⁷. Fransız Ordusu Ser-askeri Arnom, Kaptan-ı Derya'ya yazdığı mektupta Devlet-i âliyye'nin bazı vapurlarının Osmanlı nizâmiye askerlerini Varna tarafına naklettikten sonra boş olduklarında Gelibolu'daki Fransız donanması nakliye gemilerini de Varna'ya çekip götürmelerinin Kaptan-ı Derya tarafından vaat edildiğini hatırlatarak kendisine gelen son haberlere göre Fransız nakliye gemilerinin haylicesinin Gelibolu tarafında birikmiş olduğunu, Fransız donanması vapurları da asker nakline tahsis edildiği için Gelibolu tarafına birkaç adet Fransız vapuru gönderilebileceğinden Osmanlı vapurlarından boş olanların bir an önce Gelibolu'ya gönderilmesini rica etmiştir³⁷⁸. Bunun üzerine Kaptan Paşa 9 Ağustos 1854 tarihli bir nâme ile Osmanlı vapurlarına ait bir defteri Arnom'a göndermiştir. Mareşal de 21 Ağustos 1854 tarihli nâmesinde Şirket-i Hayriyye'nin Şehber vapuru ve şirketin diğer ufak vapurlarının bulunduğu yere gönderilmesini talep etmiştir³⁷⁹. Ayrıca Kırım üzerinde bulunan Fransız ordusuna gönderilen zahire gemilerini Kampaş Limanı ağzından içeri çekmek üzere talep edilen Peyk-i Ticaret vapuru verilen teminât üzerine teslim edilmiştir³⁸⁰. Buharlı gemilerden Persud ve Eser-i Hayr vapurları Ağustos- Ekim 1854 arasında³⁸¹ daha sonra Persud vapuru yalnız olarak 2 Aralık 1854 - 1 Şubat 1855 tarihleri arasında Batum Ordu-yu Hümâyûnu maiyetinde istihdâm edilmişti³⁸².

Müttefik donanma Eylül 1855'te Karadeniz'e Sivastopol Kalesi bombardımanı için geri dönmüştür³⁸³. Osmanlı, İngiliz ve Fransız savaş gemileri ve nakliye gemileri Varna'dan asker ve mühimmât olarak 12 Eylül 1854 günü Gözleve önlerine demirlemiştir. Müttefik donanma biri uskurlu olmak üzere 8 adet üç ambarlı, 6'sı uskurlu 20 kapak, ikisi uskuru 7 firkateyn, 30 kadar çarklı savaş vapuru, bir çoğu makineli olmak üzere birkaç yüz nakliye gemisinden oluşuyordu. Aynı gün Türk ve Fransız kuvvetleri şehri işgal etmiş ve 14 Eylül'de Sivastopol üzerine yürüyüşe geçilmiştir. 17 Ekim'de gerçekleşen Sivastopol'un ilk bombardımanına vapurların yedeğinde gelerek yerlerini alan 15 İngiliz ve 10 Fransız kalyon ve kapağı yanında Mahmudiye ve Teşrikiye kalyonları da katılmış ve bombardımandan bir netice alınamadan sona ermiştir³⁸⁴. (Bkz. Ek- 17).

³⁷⁷ Ali Haydar Emir, Kırım Harbi'nin Bahrî Safhalarına Mütcellik Resmî Vesîkalar, **Risâle-i Mevkûte-i Bahriyye**, C. 4, Teşrîn-i evvel 1334, No. 12, s. 544.

³⁷⁸ DTA. ŞUB. 1851/130b, 131a

³⁷⁹ DTA. ŞUB. 1851/109b

³⁸⁰ A.AMD., 59/81

³⁸¹ DTA. MUH.. 388/35b

³⁸² DTA. MUH.. 388/40b

³⁸³ Bkz. (6), BLACK, 187.

³⁸⁴ Saim BESBELLİ, 1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı, 69-70, 72-73.

Bu sırada Sardunya (Piemonte) Krallığı 26 Ocak 1855'te imzalanan bir antlaşma ile müttefiklere katılarak Kırım'a asker göndermiştir. Rumeli Cephesi'ndeki çatışmalar sona erdiği için Ömer Paşa'nın ordusunun Anadolu Cephesi'ni takviye etmek üzere buraya nakli düşünülürken müttefiklerin müracaatı üzerine Rumeli Ordusu'nun bir kısmının Kırım'a geçirilmesine karar verilmiştir³⁸⁵. Kırım tarafına memur asâkir-i şâhânenin ve gerekli olan erzâk ve eşyanın nakli için tayin edilecek vapurların idâresine ve bununla ilgili işlere bakmak üzere bahriye ümerâsından bir kişinin daimi olarak görevlendirilmesi gerekli görülmüştü. Bu mevsimde Karadeniz'de yalnız vapurlar bulunacak ise de ilkbaharda yelkenli donanma gemileri de çıkarılacağından aralıkta vapur ile Çerkes sahilleri de dolaşılacak ve o havâlinin durumunu araştırmak, teftiş etmek ve bu tarafa bildirmek üzere Bahriye Feriki Ahmed Paşa vezirlik rütbesi tevcih edilerek görevlendirilmiştir. Ahmed Paşa'ya, Kırım'da bulunan asâkir-i şâhâne için Sinop'ta müretteb olan erzâk ve eşya hususu ile ilgilenmeleri için burada ikâmet etmek üzere Ser-asger tarafından atacak zâbitânın kendisinin kumandası altında olacağı 28 Aralık 1854'te bildirilmiştir³⁸⁶. Ahmed Paşa'ya verilmek üzere Bahriye Meclisi'nde 21 Ocak 1855 tarihli bir talimâtname kaleme alınmıştır. Talimâtnameye göre paşanın maiyyetine Feyz-i Bârî, Muhibir-i Sürûr, Sâ'ik-i Şâdî, Tâ'if, Şehber, Savn-ı Bârî ve Peyk-i Şevket vapurları ile hastahâne hizmetinde kullanılmak üzere Şeref-resân fırkateyni, nakliye hizmeti için Ferah-nümâ korveti, Bedreka ve Hümâ-per birikleri ile üçüncü numarada bulunan brikler ve tüccâr sefinelerinden de 8-10 000 kilelik mâhiyeli beş adet sefine tayin edilmiştir. Paşanın emrindeki vapurlar içinde Tâ'if vapuru geçkince olması ve Peyk-i Şevket vapurunun da biraz küçük olması cihetiyle diğerleri gibi şiddetli dalgaların çarpmasına dayanamayacağından bunların şiddetli havalarda muhafazaları sağlanacaktı. Bu sefineler taşıdıkları kömür ve diğer eşyayı icap eden mahallere ihrâc ettikten sonra duruma göre hareket edeceklerdi. Daha önce İskenderiye'ye gönderilen Feyz-i Cihâd vapuru ve Tunus'a gitmiş olan Tunus vapurları geri geldiğinde bunlar da Ahmed Paşa'nın emrine gönderilecekti.

Paşanın esâs görevi Karadeniz tarafında bulunan Nizâmiyye askerlerinin tayinâtını idare Anadolu ve Rumeli sahillerinde bulunan bazı iskelelerden ve bu taraftan gönderilecek olan zahireler ile mühimmât ve diğer eşyanın nakledilmesi idi. Ahmed Paşa Sivastopol Ordu-yu Hümâyûnu maiyyeti memurlarından bulunacağından emrindeki vapurlar ve diğer sefineleri hâlin ve mahallin icâbı İngiliz ve Fransız kumandan ve amiralleri ile mümkün

³⁸⁵ Saim BESBELLİ, 1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı, 81-82.

³⁸⁶ DTA.TER. 541/16

mertebe muhabere ve istişâre ederek istihdâm edecekti³⁸⁷. Ferik Ahmed Paşa'nın 4 şubat 1855 tarihli raporuna göre Varna'dan Feyz-i Bârî vapuruna 300 neferden fazla topçu askeri ile alabildiği kadar çeşitli levâzım alarak hareket edip Balçık'a ulaştıklarında Peyk-i şevket vapurunda bulunan Nizâmiye askerlerinin elbise vs eşyaları Balçık'a çıkarılmış, vapurlara maden kömürü alınmıştır. Levâzımât ile maden kömürü humûlesiyle bir sefine Feyz-i Bârî vapuruna bağlanarak Peyk-i şevket vapuru ile Balçık'tan hareket edilip 29 Ocak 1855'te Gözleve'ye ulaşmışlar ve burada askerler ile eşyaları karaya ihrac etmişlerdir. 1 şubat 1855 günü Feyz-i Bârî vapuruyla Gözleve'den kalkmış ve müttefik devletlerin donanmalarının bulunduğu Kersons Limanı'na ulaşmışlardır. Ahmed Paşa Fransız amirali ile görüşmüş ancak İngiliz amirali ve ordu kumandanlarıyla görüşememiş, Sinop'ta tesviye edilecek işleri geciktirmemek için onlarla dönüşte görüşmek üzere 2 şubat günü Sinop'a gitmiştir³⁸⁸.

Kırım cephesinde savaş devam ederken 2 Mart 1855'te Rus Çarı Nikola I vefat etmiş yerine geçen Çar Aleksandır II, savaşa son verilmesi için Viyana'da bir konferans toplanmasını kabul etmişse de 15 Mart – 4 Haziran 1855 tarihleri arasındaki görüşmelerde Rus Karadeniz Filosu'nun sınırlandırılması konusunda anlaşmaya varılamadığından konferans dağılmıştır³⁸⁹.

Tair-i Bahri ile Selanik'ten gelmek üzere olan Savn-ı Bârî vapurları Kırım'a gitmek üzere haftada bir İstanbul'dan kalkıp daimi suretle dolaştırılmasında isihdâm edilmiştir (14 Mart 1855)³⁹⁰. Diğer taraftan 9 Nisan- 17 Nisan arasında gerçekleşen Sivastopol'ün karadan ve denizden ikinci bombardımanı devam ederken³⁹¹ Fransız Amiral Hamelin, Kaptan Paşa'ya gönderdiği 13 Nisan 1855 tarihli mektupta Ferik Ahmed Paşa'nın bindiği kapakla birlikte İstanbul'a gönderilmesinin kendileri tarafından tensip olunduğunu, Gözleve'de bırakılan Osmanlı muhâfaza askerine bir Osmanlı kapağının yeterli görüldüğünü, ancak paşanın kumandasında bulunan üç vapurdan hiç olmazsa iki adedinin de burada bırakılmasının işlerine daha çok yarayacağını beyan etmiştir. Amiral hatta bu esnâda iki tabur Osmanlı askeri Gözleve'ye seri olarak gönderileceğinden bu vapurların askerleri oraya götürüp sonra Varna'ya uğrayarak Miralay Koçelski komutasında olan Osmanlı süvari alayını alıp Sivastopol'a getirmelerinin de beklendiği belirtmiştir³⁹².

³⁸⁷ DTA. şUB., 1847/25a, 26a

³⁸⁸ DTA. şUB., 1848/5

³⁸⁹ Saim BESBELLİ, 1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı, 82.

³⁹⁰ BOA, A. şMKT.MHM. 66/99

³⁹¹ Saim BESBELLİ, 1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı, 87.

³⁹² DTA. şUB., 1851/104b

1855 yılında Osmanlı vapurları nakliye hizmetinde kullanılmaya devam edilmiştir. Örneğin, Hazine-i hassa vapurlarından Ömer Paşa vapuru 21 Eylül 1855'te verilen talimâta göre İstanbul'da bulunan Nizâmiye askerlerini alıp 22 Eylül'de hareketle doğruca Beyrut'a giderek askerleri ihrâc ettikten sonra kömürünü alıp İskenderun'a gidip bir tabur redîf askerini alarak İstanbul'a getirmek üzere görevlendirilmiştir³⁹³. Mecidiye vapuru Sivastopol taraflarında bulunan Ordu-yu Hümâyûn'a mühimmât naklederken (1 Ocak 1855)³⁹⁴, Taif vapuru Sivastopol'den Hassa Ordu-yu Hümâyûnu ve Sâik-i Şâdî vapuru Gözleve taraflarında bulunan Ordu-yu Hümâyûn³⁹⁵ personelinden hasta olanları İstanbul'a getirmiştir. Bu nakliyat işinde Tâir-i Bahrî vapuru gibi Şehber vapuru da istihdâm edilmiş hatta Şehber'in, daha önce Gözleve'de yapılan muharebede düşman tarafına haylice gülle atışıyla Ordu-yu Hümâyûn'a büyük yardımı görülmüştü³⁹⁶. Persud vapurunun ise İstanbul'dan üç mavnayı çekerek Süzebolu'ya götürmesine karar verilmişti (25 Şubat 1855)³⁹⁷.

1855 yılı Aralık ayında Avusturya Rusya'ya bir ültimatome vererek barış şartlarını bildirmiş, Rusya ise 16 Ocak 1856'da görüşmeyi kabul ettiğini bildirmiştir. 25 Şubat'ta Paris'te toplanan konferansa Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Sardunya, Avusturya, Rusya ve Prusya katılmış ve 30 Mart 1856'da Paris Antlaşması imzalanmıştır³⁹⁸.

1.9.3.1. Paris Antlaşması Sonucunda Yeni Tip Buharlı Gemiler İnşası

30 Mart 1856 Paris Antlaşması'nın 11. maddesine göre Karadeniz'in tarafsızlığı tanınmıştır. Karadeniz bütün ticaret filolarına açık olacaktı. Savaş durumunda Karadeniz ve ona dökülen nehirler ile limanlar resmen ve daimi olarak Karadeniz'de sahili olsun veya olmasın harp hâlinde bulunan bütün devletlerin harp gemilerine kapalı olacaktı. Ancak bunun istisnâsı olmak üzere Rusya ve Osmanlı Devleti, sahillerinin müdafaası için lâzım olan ufak gemilerini Karadeniz'de bulunduracaklardı. Paris Antlaşması'nın 14. maddesinde Osmanlı Devleti ve Rusya'nın Karadeniz'de bulunduracakları gemilerin büyüklüğü ve sayısı hakkında imzaladıkları protokolün muahedeye eklendiği açıklanmıştır. Bu protokole göre

³⁹³ DTA. ŞUB., 1847/55

³⁹⁴ DTA. MUH., 388/ 20a

³⁹⁵ DTA. MUH., 388/37a

³⁹⁶ DTA. ŞUB., 24/21

³⁹⁷ MKR. 28A (5851)/13b.

³⁹⁸ Fuat Andıç, Süphen Andıç, **Kırım Savaşı Âli Paşa ve Paris Antlaşması**, 47, 66-67, 69.

her iki devlet Karadeniz’de 50 m boyunu aşmayan ve en fazla 600 ton ağırlığında olmak şartıyla buharlı altı gemi ve 200 tonu geçmemek şartıyla iki yelkenli gemi bulundurabilirlerdi³⁹⁹.

Paris Antlaşması hükümleri gereği Karadeniz’de bulunan Devlet-i âliyye sahillerinin muhâfazası için tedarik edilip hazırlanması lâzım gelen sefâin-i hafîfenin Londra’ya sipariş edilmesi hususuna dair Kaptan Paşa’nın tezkiresi toplanan Meclis-i Meşveret’te okunmuştur. Mecliste söz konusu sefinelerin bu tarafta da inşâsı mümkün ise de makine, top vs demir edevâtının Londra’dan getirilmesi lâzım geleceği ve teknelerinin burada ve edevâtı Londra’da yapıldığı takdirde bir takım nakliye masrafı olacağı mütalaa edilmiştir. Bundan dolayı bu sefinelerin ilk önce heyet ve şekilleriyle makineleri kuvvetinin, top ve diğer edevâtının ne şekilde olacağının, masraflarının miktarıyla ödeme suretinin görevli olarak Londra’da bulunan Ferik Salih Paşa ile birlikte münasip mimar ve fabrikatörler ile kararlaştırılarak bu tarafa sonucun ve çizimlerinin gönderilmesi hususunun Londra Sefâret-i Seniyyesi’ne yazılması ve bu konuda gereken yardımın yapılması için İngiltere Sefareti’nden de Admiralty’ye bir mektup da alınması uygun görülmüştür. Bu hususlar 5 Ocak 1857’de Sadrazam tarafından Padişaha arz edildiğinde tezkire-i samiyede yazılı hususların yerine getirilmesi yolunda 6 Ocak 1857’de irade-i seniyye çıkmıştır. Bu vapurların imâl ve inşası doğrudan doğruya Bâb-ı âlî’den sipariş edilmiş olup⁴⁰⁰ bütün masrafları Maliye hazinesinden ödenecekti.

Kaptan Paşa tarafından Londra’da bulunan Salih Paşa’ya ve Londra sefîrine yazılan 16 Mart 1857 tarihli tahrîrâtta, Londra’da inşa ettirilecek olan vapurların özellikleri ele alınmıştır. Antlaşma gereğince su kesiminden yukarıda elli metre uzunlukta ve en fazla sekiz yüz tonilatoluk büyüklükte altı adet vapur sefinesiyle yine her biri iki yüz tonilatoluk büyüklüğü geçmeyecek dört adet duba vapuru olarak toplam on adet vapur inşa ettirilecekti. Bunların, daha önce Admiralty tarafından verilen çizim ve heyete göre Mösyö Baltacı Esiridion ve Mösyö Custinyani bâzergânlar marîfetiyle inşâsına karar verilmiştir. Yalnız vapurların sağlamlıklarına, dayanıklı olmalarına, derecelerine, çap ve endâzesine uygun sûretle inşâ edilmesine Salih Paşa ve Osmanlı Sefiri nezâret edecekti⁴⁰¹.

³⁹⁹³⁹⁹ Fuat Andıç, Süphen Andıç (2002), **Kırım Savaşı Âli Paşa ve Paris Antlaşması**, 82, 83.

⁴⁰⁰ DTA.ŞUB.1865/2; DTA. MKT., 33 (5856)/ 7

⁴⁰¹ MKT, 31/101

Vapurların inşa masrafı makine, top ve diğer edevâtlarıyla beraber tahminen 210 000 lira olacaktı. Bu masraflar Maliye Hazinesi'nden tesviye edilecekti. Londra Sefâret-i seniyyesiyle muhabere edilerek on vapurun inşası kararlaştırıldıktan sonra Kaptan Paşa işe başlanması için sadarete tezkire yazmıştır. Kaptan Paşa'nın tezkiresi Sadrazam tarafından 18 Haziran 1857'de Padişaha arz edildiğinde bu vapurların o şekilde inşa ettirilmesi, taksitlerinin zamanı geldiğinde ödenmesinin Maliye Nezâreti'ne havale edilmesi ve vapurların tonilatosisunun farklı olmasının sebebinin de Kaptan Paşa tarafından Londra Sefâret-i Seniyyesi'nden sorulması konusunda 20 Haziran 1857'de irade-i seniyye çıkmıştır⁴⁰². Vapurların inşasına nezaret edecek olan Salih Paşa bir süre sona İstanbul'a döneceğinden İstanbul'a döndükten sonra bunların inşâiyyece dayanıklılık ve sağlamlığına Kadri Bey'in bakmasının tasvip edildiği 26 Temmuz 1857'de Londra Sefiri'ne bildirilmiştir⁴⁰³.

İngiltere devleti Tersane Nâzırı Kaptan B. W. Walker, süratli ve battal toplara tahammüllü olarak Karadeniz için inşası tasarlanmış olan altı adet cenk gemisinin çizimlerinin hazırlanması sırasında düşüncelerini Londra Sefâret-i Seniyyesi'ne yazdığı 26 Ağustos 1857 tarihli mektupta açıklamıştır. Walker, bu vapurların su kesimi boyu mutlaka 50 metre olacağından bu boyda olan bir sefinenin 600 tonilatodan fazla tahammülü olamayacağının mimari kaide gereğinden bulunduğunu ifade etmiştir. Bu vapurlar, Londra sefâretine gönderilen çizimlere göre inşa edilecek olursa hem 200 beygir kuvvetinde ve 10 buçuk mil sürati, hem de ağır ve battâl toplara tahammülü olabilecekti. Walker'a göre bu şekilde olan vapurlar Karadeniz'de Devlet-i âliyye'nin hizmetini görebilir ve bunlar diğerine tercih edilebilirdi. Bu şekilde 800 tonilatoya tahammülü olup su kesimi 50 metre olan sefinelerin ancak 10 buçuk mil sürati ve topları da fazla olabilir ise de hafif toplardan olması gerekiyordu⁴⁰⁴.

Walker'ın Karadeniz için sipariş edilen on adet vapurdan altı adedinin tonilatosisu hakkındaki mütâlaasını kapsayan Londra Sefâreti'nin tahrirâtı, Padişaha sunulmak üzere tezkire ile Kaptan Paşa tarafından Bâb-ı âlî'ye gönderilmiştir. 28 Eylül 1857'de Sadrazam tarafından Padişaha takdim edilen tezkire-i sâmi'de; antlaşma hükümleri gereğince Karadeniz'de bulunacak vapurlar 800 tonu büyüklükte olacak ise de bunların 50 metre uzunluğunda ve 600 tonu yaptırılması kullanılmalarında kolaylığa ve büyük toplar

⁴⁰² DTA.ŞUB.1865/6; DTA. MKT., 33 (5856)/11

⁴⁰³ LBA, Dosya No. 11

⁴⁰⁴ DTA. ŞUB., 1851/25a

konulabilmesi gibi faydalara sebep olacağı gerek Londra’da ve gerek burada Tersane-i âmire’de erbâb-ı vukûfe tarafından ifade edildiğinden ve bu vapurların muayyen olan büyüklüğünden ufarık yapılmasıyla ahid hukuku kaybolmayarak ileride lâzım gelecek olursa Karadeniz’de yine hadd-ı meşrûtu büyüklüğünde vapurlar kullanılabileceği açık olmasından dolayı bu altı vapurun 600 tonu büyüklüğünde inşa ettirilmesinin Hariciye Nezâreti ile Kaptan Paşa’nın aralarında münasip gibi gördüklerini arz etmiştir. 29 Eylül 1857 çıkan iradede altı vapurun 600 tona büyüklüğünde yapılması için gerekli izin verilmiştir⁴⁰⁵.

1 Şubat 1858’de çıkan irade de ise Karadeniz için yaptırılacak vapurlardan dördünün İngiltere Devleti Umur- ı Bahriye Nezâreti’nin tensibi vechle 800 tonu üzerine inşasının buraca da tasvib edilmiş olduğu ve diğer altı seffinden ikisinin evvelki karar gereğince 600’er ve dört adedinin de 200’er tonu olmak üzere inşa ettirilmesi emredilmiştir⁴⁰⁶. Londra Sefiri’nden gelen 9 Temmuz 1858 tarihli telgrafta, on adet vapur seffinelerinin ve makinelerinin kontratlarının imzalanarak inşalarına başlandığı ve beş taksitte ödenmesi gereken bahâlarının birinci taksitleri olarak 47 055 lira 19 şilin 1 pensin Baltacı tarafından ödendiği bildirilmiş ve Custiyani bu meblağın poliçesini Bahriye Meclisi’ne ibrâz ettiğinden dolayı irâde gereğince bunun Maliye hazînesinden verilmesi Kaptan Paşa tarafından istenmiştir (24 Eylül 1858)⁴⁰⁷.

Karadeniz için Londra’da inşa edilmekte olan vapurların inşası tamamlanmak üzere olduğundan bunlara denize indirilmeden önce birer isim verilmesi gerekli görülmüştür. Sadrazam ile Kaptan Paşa’nın birlikte hazırladığı isim listeleri 18 Şubat 1859’da tezkire-i sâmiyye ile Padişaha arz edilmiştir. 22 Şubat 1859’da çıkan ferman-ı âlî ile bu vapurlara Bursa⁴⁰⁸, Edirne, İzmir⁴⁰⁹, Şevket-nümâ, Seddülbahr, Sinop, Varna, Akka, Beyrut ve Sünne isimleri verilmiştir⁴¹⁰. Bursa, Edirne ve Sinop, kıçtan çarhlı ahşap korvetler olarak inşa edilip 800 isti’ab tonosu, 9-10 mil sürati vardı⁴¹¹. Sultan Abdülaziz (1861-1876) dönemine tarihlenen bir kuvvet cetveline göre Edirne ve Sinop korvetleri eş gemi olup her ikisinin de

⁴⁰⁵ DTA.ŞUB.1865/9; DTA. MKT., 33 (5856)/ 13

⁴⁰⁶ DTA.ŞUB.1865/15

⁴⁰⁷ DTA.ŞUB.1865/20

⁴⁰⁸ 172,6 kadem boyunda, 30,9 kadem genişliğinde, 18,11 kadem derinliğinde, kıçta su irtifâsı 15 kadem, baştan su irtifâsı 12,9 kadem olup 16 adet topu bulunuyordu ve nihâyet tonası 1 080 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

⁴⁰⁹ 172,6 kadem boyunda, 30,9 kadem genişliğinde, 18,11 kadem derinliğinde, kıçta su irtifâsı 15 kadem, baştan su irtifâsı 12,9 kadem olup 16 adet topu bulunuyordu ve nihâyet tonası 1 080 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

⁴¹⁰ DTA. ŞUB., 28/28a; DTA. MKT., 39/16

⁴¹¹ Ahmed DTA. MUH.tar, Rehber-i Muzafferiyât-ı Bahriyye, Karabet Matbaası, Kostantiniye Mart 1316, s. 39.

kâimeden kâimeye boyu 172,6 kadem, genişliği 30,9 kadem, derinliği 18,11 kadem, kıçta su irtifâsı 15 kadem, baştan su irtifâsı 12,9 kadem, nihâyet tonası 1 080 İngiliz tonu olup 150 beygir kuvvetinde makineye ve güvertede 12 kıyyelik 16 adet topa sahiptiler.

Beyrut ve Seddülbahir navileri⁴¹² ise eş gemi olup kâimeden kâimeye boyu 173,6 kadem, genişliği 26,6 kadem, derinliği 16 kadem, kıçta su irtifâsı 13 kadem, baştan su irtifâsı 11,6 kadem, nihâyet tonası 710 İngiliz tonu, humûle tonası 601 İngiliz tonu olup 160 beygir kuvvetinde makineye ve güvertede 12 kıyyelik 8 adet topları bulunuyordu.

Şevket-nümâ, Sünne, Akka ve Varna navileri de eş gemi olup bunların kâimeden kâimeye boyu 112 kadem, genişliği 19,2 kadem, derinliği 10,6 kadem, kıçta su irtifâsı 9,3 kadem, baştan su irtifâsı 7,9 kadem, nihâyet tonası 275 İngiliz tonu, humûlesi tonası 200 İngiliz tonu olup 60 beygir kuvvetinde makine ve güvertede 7 kıyyelik 4 adet top konulmuştu. Hepsinde de birer adet 22 kıyyelik Paixhans topu vardı⁴¹³.

Mayıs 1859'a gelindiğinde vapurlardan dört tanesi daha önce denize indirilerek makineleri konulmakta olup iki adedinin de Mayıs- Haziran ayının içinde denize indirilmeleri bekleniyordu. Londra'da görevlendirilen Yaver-i Harb-i Kapûdânî Hasan Efendi, 23 Mayıs 1859 tarihli talimâtta da belirtildiği gibi Londra'da makinesi konulmakta olan Şadiye kalyonuyla inşa ve imâl edilmekte olan on adet vapurun bir ân önce işlerinin tamamlanarak İstanbul'a getirtilmesini ve bu gemilerin getirilmesi içinde bulunan zaman ve durum gereğinden olduğundan dolayı hızla tamamlanmasını sağlamakla görevlendirilmişti. Mayıs- Haziran ayında denize indirilecek olan iki adet vapurun tekne ve makine, top ve diğer edevâtının süratle imâline de gayret etmesi istenmiştir. Hasan Efendi, henüz tezgâhlarda inşa edilmekte olan dört adedinin de seri olarak tamamlanmasıyla denize indirilmesi ve denize indirildikten sonra lâzım olan tanzimâtının süratle icrâsı için makine ve arma takımlarının şimdiden imal ettirilmesi ve tamamlanmasına çalışacaktı.

Mösyö Baltacı ile yapılan kontrata göre vapurların imâli sona erdiğinde Londra'da Devlet-i âliyye memuruna teslim edilecekti. Ancak kontrata uygun imâl edildikleri hakkında Admiralty tarafından şehâdetnâme verildikçe Hasan Efendi teslim alacaktı. Vapurların İstanbul'a getirilmesi için de bir kumpanya ile pazarlık ve mukavele yapılacaktı ve bu

⁴¹² Üç direkli, pruva direği kabasorta diğer direkleri sübye donanım olan gemidir. Bkz. (14), GÜRÇAY, 42.

⁴¹³ İDMK. A.A.Db.No. 497

masrafları Mösyö Baltacı karşılayacaktı. Vapurların makineleri fabrikatörler tarafından on sekiz ay müddetle kefalet altında ise de sonradan herhangi bir uygunsuzluk ve iddianın ortaya çıkmaması için her bir vapurda istihdâm edilecek birinci ve ikinci çarhcıların, makinelerini imal eden fabrikanın elemanlarından alınarak ikişer sene müddet için kontrata bağlanmasına karar verilmiştir⁴¹⁴. Paris Antlaşması gereğince Karadeniz'in muhafazası hizmetinde kullanılacak vapurlarda çarkçı-ı evvel ve çarkçı-ı sâni olarak istihdâm edilmek üzere tedârik ve gönderilmesi daha önce bildirilmiş olan İngiliz çarhcı ustaları da vapurlarla beraber İstanbul'a gelmiştir. Çarhcı-ı evvellere 22 lira, çarhcı-ı sânilere 20 lira maaş ödenecekti Bu vapurlardan Edirne korvetinde, Bursa, Sünne, Şevket-nümâ, Akka ve Varna vapurlarında 29 Ağustos 1859, Beyrut ve Sinop uskurlu vapurlarında 24 Ekim 1859; Seddülbahr ve İzmir vapurlarında 18 Şubat 1860'dan itibâren istihdâm edilen İngiliz çarkçılarla Bahriye Nezâreti'ne vekâleten Hasan Efendi ayrı ayrı mukavelenâme yapmıştır. Bu mukavelenâmelere göre çarhcılar iki sene istihdâmı kabul etmişlerdir. Bu müddet dolmadan mukâvelenâme fesh edilemeyecekti. Bahriye Nezâreti tarafından her ne zaman bu gibi veya diğer bir sefînde veya karada fabrikalarda hizmet etmeleri teklif edilirse çarkçılar yerine getireceklerdi. Çarhcılar maiyetlerine tayin edilen şâkirdânın çarhcılık ilmini tahsil etmesi hususunda yardım edeceklerdi. İdare ettikleri makineler tamire muhtaç olduğunda icrâ edecektiler.⁴¹⁵

Karadeniz sahillerinin muhafazası için inşa edilen vapurlar tamamlandıktan sonra peyder pey İstanbul'a sevk edilmiştir. Akka vapuru 2 Kasım 1859⁴¹⁶, Varna vapuru 9 Kasım 1859⁴¹⁷, Edirne⁴¹⁸, Şevket-nümâ⁴¹⁹, Sünne⁴²⁰ ve Bursa⁴²¹ vapurları 25 Kasım 1859⁴²², Beyrut vapuru 25 Kasım 1859⁴²³, Sinop vapuru 3 Ocak 1860⁴²⁴, İstanbul'a birlikte gelen Seddülbahr navi vapuru ve İzmir vapuru⁴²⁵ 17 Nisan 1860⁴²⁶ tarihli Kaptan Paşa'nın emirleriyle

⁴¹⁴ DTA. ŞUB., 24a/22b,c

⁴¹⁵ DTA. MUH., 330/139b-140b.

⁴¹⁶ DTA. MUH., 458/13a-14a

⁴¹⁷ DTA. MUH., 458/17b

⁴¹⁸ DTA. MUH., 458/9b-11a

⁴¹⁹ DTA. MUH., 458/11b-12a

⁴²⁰ DTA. MUH., 458/8a-9a

⁴²¹ DTA. MUH., 458/14b-16a

⁴²² DTA. MUH., 458/11a

⁴²³ DTA. MUH., 458/18a-19b

⁴²⁴ DTA. MUH., 458/20a-22a

⁴²⁵ DTA. MUH., 458/24a

⁴²⁶ DTA. MUH., 458/22b-26a

Muhasebe, Liman ve Fabrikalar Müdürü defterlere kaydedilmiştir. Ayrıca vapurları getiren kaptanlara da senet verilmiştir⁴²⁷.

Karadeniz için Londra'dan getirtilen vapurların masrafları, daha önce tahmin edilen 211 000 liradan fazla çıkmıştır. 14 265 liralık bu fazlalık vapurların son taksidi ile kontrattan hâriç bazı alet ve edevât bahâsı ve komisyondan kaynaklanmıştır. Bu vapurların masrafları için Maliye hazinesi daha önce 211 000 ve sonradan bahse konu masrafların kûsûruyla komisyona karşılık olmak üzere 42 500 lira bu kadar şilin vermiştir. İrade gereğince Maliye hazinesinin vereceği 2 068 lira 4 şilinin üst tarafı olan 12 000 bu kadar liranın ise Tersane-i âmire hazinesinden verilmesinin mümkün ve kâbil olamayacağı anlaşılmıştır. Bundan dolayı masrafların tamamının Maliye hazinesinden verilmesi hakkında irâde-i seniyye çıktığı 24 Temmuz 1860'a Kaptan Paşa'ya bildirilmiştir⁴²⁸.

Tuna nehrinin seyrüsefer maddesinin düzenli bir kaide altına alınması için Paris Muahedesi gereğince nehre sahili bulunan Osmanlı Devleti, Avusturya, Bavyera ve Wurtemberg devletleri memurlarıyla Memleketeyn ve Sırbistan emâretleri tarafından tayin edilen görevlilerden oluşan komisyon Viyana'da toplanmış ve müzâkereler sonucunda kaleme alınan mukâvelenâme müsveddesi kabul edilmiştir. Bu müsveddeye göre Tuna Nehri'nde seyrüsefer maddesi iki surette olup biri sefinelerin denizden girip nehrin bir veya birkaç mevkiine yolcu ve eşya götürmesi ve oralardan aynı şekilde yüklenip denize açılması şeklinde ve diğeri ise sefinelerin nehir dâhilinde sahil ticareti denilen ve denize çıkmadan nehrin bir limanı ile diğerleri arasında işlemesi suretinde seyrüsefer yapmaları şeklinde gerçekleşecekti. Birinci surete Paris Antlaşması'na göre her devletin ticaret sefineleri mezun olup ikinci surete göre Tuna Nehri dâhilinde sahil ticareti için yapılacak seyrüseferin yalnız nehre kıyısı olan devlet ve tüccâr sefinelerine munhasır olması yani bunların birbirine ait olan nehir kıyılarında sahil ticareti yapmaya mezun tutulması Paris Antlaşması'nın sekizinci maddesinde yazılıydı. Bu maddeler, 24 Ekim 1857 tarihli irade-i seniyye ile onaylanmıştır⁴²⁹.

Viyana Kongresi'nde Tuna Nehri'nde ticari seyrüseferin tamamen serbest olması ve nehir üzerindeki seyrüseferi düzenlemek için bir daimi komisyon (Sahil Komisyonu) bir de geçici komisyon (Avrupa Komisyonu) kurulması kararlaştırıldı. Paris Antlaşması'nın Tuna Nehri hakkındaki 15. maddesi Viyana Kongresi'ne atıfta bulunarak çeşitli devlet arasında

⁴²⁷ DTA. MUH., 458/11a.

⁴²⁸ DTA.ŞUB.1865/45

⁴²⁹ DTA. MKT., 33 (5856)/11

akan veya sınır teşkil eden nehirler için tespit edilen prensibin Tuna Nehri için de geçerli olduğunu ve nehir üzerindeki seferlerin kontrol ve karantina nizâmnâmeleri dışında sınırlandırılmayacağını beyân etmiştir. Paris Antlaşması'nı imzalayan bütün devletlerin dâhil olduğu geçici komisyonun görevi Tuna ağzındaki ve civarındaki yerleri kumlardan ve diğer mânialardan temizletmek, nehirdeki ve limanlardaki seyrüseferler için en iyi şartları temin etmek şeklinde 16. maddede açıklanmıştır. Bu işlerin ve bunları yapacak kuruluşların masrafları için komisyon, ücret ve vergi tayin edecek ve bunlar bütün gemilerden eşit oranda alınacaktı. Antlaşmanın 17. maddesinde daimi komisyonun seyrüsefer ve nehir polisi nizâmnâmesi hazırlayacağı ifade edilmiş olup bu nizâmnâmelerin tatbikini teminat altına almak için de antlaşmayı imzalayan devletlerin Tuna ağzında daimi olarak ikişer adet küçük savaş gemisi bulundurmak hakkına sahip olduğu 19. maddede ifade edilmiştir⁴³⁰.

Tuna Muvakkat Komisyonu Reisi, Tuna Nehri'nde zâbıta işlerinde ve diğer hizmetlerde kullanılmak üzere iki adet nehir vapuru gönderilmesinin lüzumunu beyân etmiştir. Bunun üzerine Kaptan Paşa, bu vapurların Londra'da bulunan Ferîk Salih Paşa nezâretiyle imâl ettirilmesi ve Tuna vapurları bahâsının Maliye hazînesi tarafından tesvîye edilmesi için izin istenmesini Sadrazama bildirmiştir. Sadrazam Kaptan Paşa'nın tezkîresini 27 Mayıs 1857'de Padişaha sunmuş ve 27 Mayıs'ta çıkan irâde-i seniyye ile vapurların satın alınması Salih Paşa'ya havale edilmiş ve masraflarının da tezkîrede belirtildiği gibi Maliye hazînesinden ödenmesi emretmiştir⁴³¹.

Salih Paşa daha önce 1855 yılında Londra'da görevliyken Londra'da nehir için icat edilmiş olan vapurun tecrübe edilerek görülen güzellikleri cihetiyle İngiltere devleti tarafından imal ettirilmekte bulunmasından dolayı birer adet modelini yaptırarak görülmek üzere tarifnamesiyle beraber göndermişti⁴³². Tuna için inşa edilecek iki adet ahşap vapur hakkındaki tarifnâmeğe göre bu vapurlar nehir vapuru olacağından ahşap, altı düz ve bakır kaplı, boyları 150 İngiliz kademi, enleri 21 İngiliz kademi, derinliği yani iç karinasından anbar ağzına kadar yüksekliği 9 İngiliz kademi olmak üzere inşâ ettirilecekti. Vapurlar bütün humulesini aldığı anda kışları en fazla 4 kadem su çekmesi lâzım gelecekti. Vapurların güverteden aşağıda kış kamarasıyla başta sefinenin askerinin yatması için bir münasip mahalli ve sefinenin tahammülü miktar yük alır anbarı ve güvertelerinde de Şirket-i Hayriyye vapurlarında olduğu gibi kış üzerinde yerleştirilmiş köşk yani bir sütun güverte

⁴³⁰ Fuat ANDIÇ- Süphan ANDIÇ (2002), **Kırım Savaşı ve Âli Paşa ve Paris Antlaşması**, 84- 86.

⁴³¹ DTA. MKT., 33 (5856)/11

⁴³² BOA. HR.SFR.(3), 18/13_8

kamarası olacaktı. Vapurların çizim ve endâzeleri Salih Paşa marifetiyle Admiralty tarafından tanzim ettirilecek, onlara tatbik edilerek noksansız ve kusursuz olarak inşa edilecekti. Bu vapurların metin ve keresteleri âlâ ve matlûba muvâfık olarak imâl edildikleri Ferik Salih Paşa tarafından ara sıra kontrol edilecekti. Vapurların makineleri 125 beygir kuvvetinde ve pervaneleri müteharrik yani icâbında biri başa diğeri kıça işleyecek şekilde ve kazan, boru ve silindir vs aleti Tersane-i âmire Çarkcı Başısı Hadad Bey tarafından tanzim edilen tarifnameye göre imal edilecekti (17 Mart 1857).⁴³³

Tuna için gerekli olan vapurlar Misi Yani marifetiyle Londra'da imâl ettirilmiştir. İki vapurun tekne ve makine bahâsı komisyon ile birlikte 32 004 lira tutmuş, bunun 18 260 lirası daha önce Maliye hazînesinden ödendiği, geri kalan 13 744 liranın borsa fiyatından bedeli olan 25 yük 70 128 kuruşun da tesviyesi 3 Kasım 1858'de Maliye Nezâreti'ne bildirilmiştir⁴³⁴. Osmanlı devleti tarafından iki adet vapurun Sünne'de daimi surette bulundurulması ahden meşrût olduğundan şimdi orada bulunan Fâl-ı Hayr vapurunun yanına Londra'dan getirilmiş olan top dubası vapurlarından Şevket-nümâ vapurunun da gönderilmesi Kaptan Paşa tarafından talep edilmiş ve 27 Temmuz 1860'da irade çıkmıştır⁴³⁵.

⁴³³ DTA. ŞUB., 1861/7

⁴³⁴ DTA. MKT., 39/42.

⁴³⁵ DTA. MKT., 33 (5856)/53

2. BÖLÜM

USKURU GEMİLERİN KABULÜ

Çarhlar, buharlı gemilerin ortaya çıkmasından sonraki çeyrek yüzyıl boyunca kullanıldıktan sonra İngiliz mühendis Robert Wilson (1803- 1882) geminin kıçında çalışan bir gemi pervanesi yaratmıştır. Gemiye simetrik olarak yerleştirilmiş olan pervane, geminin yan yatmasından çok az etkileniyordu. Pervane, bordada bulunan çarktan daha etkili bir itici güç olarak kabul edildiğinden buharla çalışan savaş gemileri düşünülmesi mümkün olmuştur⁴³⁶. 1844-1845 yıllarında Amerikan donanmasında Pirinceton ve 1843 yılında İngiliz donanmasında 1 110 tonluk Rattler isimli gemilerde bu alet uygulandı. Fransız donanması ise 2 010 tonluk Pomone yelkenli gemisini buharlı gemiye dönüştürerek ilk uskurlu savaş gemisine sahip oldu. Fransızlar Şubat 1848’de 5 120 tonluk uskurlu savaş gemisi Napoléon’u inşa etmeye başlarken İngilizler kısa süre önce tezgâha koydukları yelkenli savaş gemisi Agamemnon’u 5 080 tonluk uskurlu bir savaş gemisi hâlinde yeniden tasarlamıştır. Gemiler inşâları sona erdiğinde 11- 12 deniz mili hız yapabiliyorlardı. 1848 devrimi Fransızların donanma harcamalarını kısıtlamalarına sebep olurken Britanya, hem donanmasındaki mevcut yelkenli gemileri dönüştürerek hem de yeni gemiler inşa ederek uskurlu gemi sayısında üstünlük kazanmakla birlikte bu konuda Fransa yine ikinciliğini korumuştur. 1852’ye kadar diğer devletler uskurlu savaş gemisi üzerinde çalışmaya başlamıştır⁴³⁷.

Başlangıçta yelkene yardımcı sevk edici kuvvet olmak üzere gemilere konan stim kuvveti donanma gemilerinde süratle uygulamaya başlandı. Çünkü o zamana kadar kullanılan makineler ağır, buna karşılık düşük kifayetli idi. 1830’lardaki gemi makineleri saatte her beygir kuvveti için 5,5 kg kömür ve 1860’taki makinelerde ise 2 kg kömür sarf ediliyordu⁴³⁸. Rüzgâr uygun olduğunda kömürden tasarruf etmek için yelkenle seyir yapıldığından uskurun, geminin hızını düşürmemesi için “Baca aşağı uskur yukarı!”

⁴³⁶ Bkz. (1), ASIMOV, 286.

⁴³⁷ Bkz. (6), BLACK, 186- 187.

⁴³⁸ Bkz. (3), GÖVÜL, 2.

komutuyla pervane sudan çıkarılıp teknenin boşluğuna yerleştirilirdi⁴³⁹. Makinenin beher ton ağırlığına karşılık temin edilen beygir kuvveti 1830'da yaklaşık olarak 1,25 hp ve 1860'da ise 6 hp idi. Bütün bu ağırlık ve eksikliklerine rağmen pervanenin meydana çıkması üzerine savaş gemilerinde stim makinesi kullanılması hızla devam etti⁴⁴⁰. Diğer yandan çarklı gemiler bordalarda farklı bir tasarımı gerektirirken uskuru çalıştıran makineler, geleneksel yelkenli firkateynlerden ve savaş gemilerinden fazla farklı olmayan gemilere yerleştirilebiliyordu. Üstelik çarkların kaldırılmasıyla geleneksel top bordasının geri gelmesi geminin savaş gücünü iade etmiştir. Uskur, çarkın yaptığı gibi yelkenle seyri de fazla engellemiyordu⁴⁴¹. (Bkz. Ek- 6). Buhar makinelerinin yanında arma donanımı, savaş için bir engel oluştursa da uzun süre muhafaza edilmiştir⁴⁴². Büyük mermi atan ilk topların geliştirilmesi ile bunların ahşap savaş gemileri üzerinde yapacağı tesir tartışılırken uskurun icat edilmesiyle kullanım süreleri uzayan ahşap savaş gemileri, 1850'li yıllara kadar Avrupa donanmalarının merkezinde kalmıştır⁴⁴³.

XIX. yüzyıl ortalarına gelindiğinde "...Tersane-i âmire tezgâhlarında inşa edilmekte olan sūfūn-ı hūmāyūn yelkenle kullanılacak usulde yapılmakta ..." ⁴⁴⁴ devam ediliyordu. Oysa "... diğer devletler donanması sefâini ise uskur olmak üzere başka vâdide inşa kılınmakta ..." ⁴⁴⁵ bulunuyordu. Artık 60-70 kadem boyunda olan yelkenli geminin hem seyir süratinin artırılması hem de makine konulacak yer bulunması için teknelerin boydan 20-25 kadem fazla ve genişliği de ondan devşirmeli ve diğer mahallerinin ona göre kullanışlı yapılması lâzım geliyordu. Yabancı devletlerin tersanelerinde eski usulde bulunan sefineler vasatlarından kesilip ara yerleri genişletilerek yeni şekle konulmaktaydı ⁴⁴⁶. Çıkan irâde-i seniyye ile "... bundan böyle Donanma-yı Hūmāyūn sefinelerinin de uskur olması..." ⁴⁴⁷ emredilmişti. Böylece donanmanın ana unsurları olan savaş gemilerinin de uskur olarak inşasına başlanmış oluyordu.

⁴³⁹ Bkz. (1), MACKENZIE, 14-15.

⁴⁴⁰ Bkz. (3), GÖVÜL, 2.

⁴⁴¹ Bkz. (6), BLACK, 186.

⁴⁴² Ethem Ziya, **Gemi Topçuluğunun Geçirdiği Safhalar**, 35.

⁴⁴³ Bkz. (6), BLACK, 185.

⁴⁴⁴ BOA. A. }AMD., 57/29; LBA, Dosya No: 16.

⁴⁴⁵ A.AMD., 57/29; LBA, Dosya No: 16.

⁴⁴⁶ DTA. MKT., 28 (5851)/8a.

⁴⁴⁷ A.AMD., 57/29; LBA, Dosya No: 16.

2.1. Peyk-i Zafer Kalyonunun Uskuruya Dönüştürülmesi ve Fethiye Uskuru Kalyonunun İnşâsı

Yeni olarak inşa edilecek ve külliyyetli tamire muhtaç olarak yenilenmiş gibi onarılacak donanma sefinelerinden üç anbarlı, kalyon ve firkateynlerin dâhilleri ve kıcı vidalı makine konulacak surette inşa ve tamir edilerek ileride bu gibi sefinelerin hepsinin makineli olması için gerekli önlemler alınacaktı. “Mukaddeme-i eser-i celîl-i cenâb-ı pâdişâhî olmak üzere” de ilk önce, tamir edilmekte bulunan Peyk-i Zafer⁴⁴⁸ kalyonu ile yeni olarak yapılacak olan Fethiye kalyon-ı hümayûnunun makine konulacak şekilde inşâsı Bahriye Meclisi’nde görüşülmüştür⁴⁴⁹. Buna göre iki kalyona icap eden 500’er beygir kuvvetinde iki adet makine Londra’dan getirilecekti. Ancak bu durum yalnız bunlara mahsûs olacak ve bunlardan sonra gerekecek sefîne makinelerinin Zeytinburnu Fabrika-ı hümayûnunda imâl ettirilmesi için fabrikanın alet ve edevâtından noksanı varsa tamamlanması gerekecekti. Bir de bu gibi sefinelerden birkaç adedinin birden tamir ve inşâ edilerek öyle büyük birkaç adet makine bahâsının karşılığının bulunmasına o esnâda hazinelerin durumu uygun olmazsa böyle vidalı makine konulacak gemilerin teknesi adetâ yelkenli sefîne şekil ve heyetinde yapıp fakat kıcıda ve dâhilinde makine ve pervane konulacak mahalleri açık bırakılarak bu durumda da kullanılabileceğinden makineleri tedarik oluncaya kadar bir müddetçik yelken ile kullanılmak üzere mutlaka yine o şekilde yapılacaktı. Bu usûlün bundan sonra uygulanması hakkında 13 Ağustos 1852 tarihli Bahriye Meclisi mazbatası kapudanlık makamından tezkire ile Bâb-ı âlî’ye takdim edilmişti. Tezkîrenin havale edildiği Meclis-i Hass-ı Vükelâ’da, Bahriye kuvvetinin matlûb derecesinde tutulmasının herkes tarafından kabul edilmiş olan önemi bakımından donanma sefinelerinin yelkenli olarak kalmasının ve yeniden yelkenli gemi yapılmasının bunlara ayrılacak meblağı adetâ denize atmak demek olacağı konuşulmuştu. Böyle makine konulacak gemilerin yelken vs edevâtı yine eski sefineler gibi mükemmel olacağı sebebiyle bunları masraflarından arındırıp da dâhillerine yerleştirilecek vapur aletlerine para yetiştirilmesine Tersane-i âmire’nin şu anki mürettebâtına göre mahâl olmadığından dolayı Londra’dan getirilecek iki adet makinenin bahâsının Maliye hazinesinden ödenmesine karar verilmiştir. Ancak çıkan irâdede makinelerin şimdilik getirtilmesinden vaz geçilmekle

⁴⁴⁸ 1257 yılında Sinop’ta inşa edilmiştir. Mühendisi Rhodes, mimarı Hüseyin Kalfa’dır. 216 kadem boyunda, 72 kadem genişliğinde, 28,9 kadem derinliğinde olan kalyonun 86 topu vardı ve personel mevcudu 750 kişiydi. Bkz. (84), Ali Sami, 33-34.

⁴⁴⁹ DTA. ŞUB. 14 (1845)/206a

beraber bu kalyonların dâhillerinin ve kıçlarının makine ve pervane konulacak surette yapılması emredilmiştir⁴⁵⁰.

Peyk-i Zafer kalyonunun kıç ve dâhili makine konulacak surette havuzda tamir edilirken İnşâiye Meclisi tarafından kalyonun dâhiline makine konulacak şekilde ambar taksimlerinin yapılabilmesi için makine çizimine ihtiyaç olduğu bildirilmiştir. Konu Bahriye Meclisi'nde görüşüldüğünde kalyona 500 beygir kuvvetinde makine konulmasına daha önceden karar verildiğinden sefinenin yaptırılan bir çiziminin Londra'ya gönderilerek orada meşhur olan bir fabrikatöre dahilî çiziminin yaptırılmasına karar verilmiştir (6 Ocak 1853)⁴⁵¹. Bunun üzerine Mister Maudslay'e 500 beygir kuvvetinde makine konulmak üzere kalyonun dahilî taksîmât çizimleri hazırlanmış ve bu çizimlerde olduğu şekilde⁴⁵² Tersâne-i âmire'de atîk havuzda yeni hükmünde vidalı olarak inşâ ve tamîr edilen Peyk-i Zafer kalyonunun havuzca tesviyesi sona erdikten⁴⁵³ sonra 22 Ekim 1853 günü havuzdan çıkarılmıştı⁴⁵⁴.

2.2. Peyk-i Zafer Kalyonu İçin Makine Arayışları

Fabrikalar Müdürü Halil Paşa'nın hazır olduğu Tobhâne-i âmire Meclisi toplantısında Tersane-i âmire'de yeni hükmünde tamir edilmekte olan Peyk-i Zafer kalyonu için Avrupa'dan bir takım vidalı buhar makinesi getirilmesi kararı mütâlâa edilerek makinenin başka memleketten getirilmesinden ise Zeytinburnu fabrikasında imâl edilmesinin fabrikaca imâlâtın bir kat daha ilerlemesiyle beraber başka bir çok güzelliklere sebep olacağı şüphesiz görülmüştür. Toplantıda fabrika ustabaşları tarafından verilmiş olan raporun tercüme ve hulâsas da ele alınmıştı. Söz konusu raporda makinenin Zeytinburnu'ndaki fabrikada en fazla iki sene zarfında 8 881 kese 318 kuruşa imâl edilebileceği ve Avrupa'dan getirildiği takdirde masrafları 10 400 kese kadar olacağı tahmîninde bulunuluyordu. Buna göre makine, Zeytinburnu fabrikasında imâl ettirilirse 1 518 kese 182 kuruş Hazine yararı olacaktı. Fakat sözkonusu masraflar iki senede tamamen ödenmek üzere aylara bölünecek, ödemeler ise gecikmeli olarak fabrikaya teslim edilebilecekti. Tobhâne-i âmire Meclisi'nin müzekkeresi ile gerekirse Halil Paşa'nın da

⁴⁵⁰ DTA. ŞUB. 14 (1845)/206a

⁴⁵¹ DTA. ŞUB., 1842/149

⁴⁵² DTA. ŞUB., 24/17a

⁴⁵³ DTA. MKT, 24 (5847)/4, 7.

⁴⁵⁴ DTA. MKT, 24 (5847)/11

hâzır bulunacağı Tersane-i âmire Meclisi'nde de ayrıntılı olarak mütâlaa edilip incelenebileceği teklifi Tobhâne-i âmire Müşîri tarafından Kaptan Paşa'ya bildirilmiştir.

Makinenin Zeytinburnu Fabrikası'nda imâl ettirilmesi Bahriye Meclisi'nde görüşüldüğünde çıkan irade gereğince Peyk-i Zafer kalyonunun kışının ve dâhilinin makine konulabilecek şekilde tamirinin kısa süre zarfında sona ereceği gibi Fethiye kalyonu da bu şekilde makineli yapılmak üzere postaları hazırlanmış olduğundan ve Padişahın asrına ait böyle güzelliklerden sayılacak güzel eserlerin bir an önce gerçekleşmesi vasıtalarının elde edilmesine çalışılması kulluk icâbından olacağından dolayı müşîrin bu konuda olan ifadeleri yolunda ve isâbetli görülmüştür. Bahriye Meclisi'nde Zeytinburnu Fabrikası ustabaşlarının raporu okunduğunda makinenin Fabrika-ı hümayûnda imâli hâlinde beher beygir kuvvetinin 5 551 kuruşa çıkacağı ancak Peyk-i Zafer kalyonu için 800 beygir kuvvetinde bir makine olacağı değerlendirilerek 1 800 kese hesaplandığı anlaşılmıştır. Ancak bu kalyona 500 beygir kuvvetinde makine konulmasına karar verilmiş olduğundan makinesinin bahâsının 5 551 keseye varacağı ortaya çıkmıştır.

Bu hesaba göre makinenin Zeytinburnu Fabrikası'nda yaptırılması memleket bakımından manevî faydalar meydana gelmesine sebep olacağından başka bahâsında da ehveniyet görülmüştü. Ayrıca en fazla iki yılda imâl edilecekse de Avrupa'dan getirtilenlerin de yine az vakitte ele geçmeyeceği emsâli delâletiyle aşikâr olmuştu. Rapor incelendiğinde bir makinenin imâlinin başlangıcında kalıplarının hazırlanmasına çok fazla masraf yapılmakla birlikte bu gibi kalyonlara konulacak makinelerin 500'er beygir kuvvetinde olması daha önce kararlaştırıldığından dolayı ikinci ve üçüncü defa yapılışında bahâları ilk yapılanın bahâsından oldukça noksan ve ehven olacağı ve az vakitte meydana getirilebileceği anlaşılmıştı. Üstelik fabrika-ı hümayûnun meydana getirilip buharlı makinenin de memâlik-i mahrûsa-ı şâhânede yeni olarak inşâ ve imâli fikri vücut bulduğu gibi bunun ilerletilerek bundan sonra bu gibi eşyanın diğer memleketlerden getirilmesine asla ihtiyaç hissettirilmemesi vasıtalarının sağlanması ve tamamlanması, kalyonların makineleri gibi büyücek buharlı makinelerin ve diğer eşyanın yapılması için her ne gerekirse onların da tanzim ve ikmaliyle imâl ettirilmesine bağlı görülmüştü. Bu nedenle Zeytinburnu'ndaki fabrikaya bir makine sipariş edilecek olduğunda Halil Paşa ile fabrika memurları Bahriye Meclisi'ne gelerek imâl edilecek makinenin ne surette ve ne heyette yapılacağına, hangi mahallerinde pirinç kullanılacağı ve hangi parçalarının dökme demirden ve helondan döküleceğine karar verilerek bir adet çizimi yaptırılarak Bahriye Meclisi'nde

saklanarak sonra bu çizim gereğince makinenin imaline başlanması duruma ve maslahata uygun görünmüştür. Ancak bu makine konulacak gemilerin diğer alet ve edevâtı yine eski tarzda tam ve mükemmel olacağından bu cihetle makine bahâsının da tesviyesine Tersane-i âmire hazînesinin şu anki mürettebâtı kâfi gelmeyeceğinden ve hazinelerin hepsi Padişahın olduğundan sözkonusu makine bahâsının daha önce Meclis-i Vâlâ'da konuşulduğu üzere Maliye Hazînesi'nden tesviyesiyle aylara bölünerek fabrikaya ödenmesi lazım geleceği mazbatada ifade edilmiştir (2 Mart 1853)⁴⁵⁵.

Kaptan Paşa, 6 Mart 1853'te Bâb-ı âlî'ye yazdığı tezkirede Bahriye Meclisi'nin mazbatasında yazılı hususların icrâsı ve makinenin Zeytinburnu Fabrikası'nda yapılması için irâde-i seniyye çıkarsa bahâsının Maliye hazînesinden ödenmesini talep etmiştir⁴⁵⁶. Konu, Meclis-i Vâlâ'da görüşülmüş ve makinenin Zeytinburnu'nda imâl ettirilmesiyle masraf ve bahâsının da Kaptan Paşa tarafından Tersâne-i âmire tahsîsâtı içinden tesviye edilmesi veya bu mümkün olmazsa yarısının denkleştirilmesi şeklinde karar alınmıştır. Meclis-i Vâlâ'nın kararının uygulanması hakkında çıkan ferman Bahriye Meclisi'ne havale edilmiştir. Mecliste yapılan görüşmelerde Bahriye Muhâsebesi'nin hazırladığı defterler incelendiğinde Tersane hazînesinin aylık vâridâtının 35 yük 46 340 buçuk kuruş olup bunun tahminen 22 yük 57 958 kuruşu Bahriye zâbitân ve neferleriyle Tersâne-i âmire memurlarının maaşlarına, Tersâne ve riştehânde mevcut amelelerin ücretlerine, müretteb olan kereste bahâsına ve bazı esnâfın matlûbuna mahsûben sarfedildiği görülmüştür. Geri kalan 12 yük 88 300 kuruş da Basra, Cidde ve Tuna vapurlarıyla Aynalıkavak, İzmit ve Sinop'ta kalyonlar ve firkateyn inşâlarıyla diğer sefînelerin tamir masraflarına ve mevcut borçların ve diğer masrafların ödenmesine yeterli olmayıp Hazîne'nin bir taraftan borcu artmakta bulunduğundan hem mevcut masraflarının tesviyesi hem de biriken borçlarının ödenmesi hususlarında güçlük çekmekte olduğu hâlde Peyk-i Zafer için yaptırılacak makinenin masrafının tesviyesinin imkânsız olduğu anlaşılmıştır. Mecliste hem Maliye hazînesinin bir çok masrafı arasında fazla akçe vermemesi hem de işin kolaylıkla görülmesi için makine imâl masraflarının dörtte birinin Tersâne-i âmire hazînesinden kalanının da Maliye hazînesinden verilmesinin uygun olacağı mütâlâa edilmiştir. Bahriye Meclisi'nin mazbatası 5 Nisan 1853'te Sadrazama sunulmuştur⁴⁵⁷.

⁴⁵⁵ DTA. ŞUB. 14 (1845)/206a.

⁴⁵⁶ DTA. MKT., 21(5844)/30.

⁴⁵⁷ DTA. MKT., 21 (5844)/ 49.

Bahriye Meclisi'nde Zeytinburnu Fabrikası'nda Peyk-i Zafer kalyonu için imâl ettirilmesi düşünülen makinenin masraflarının tesviye çareleri görüşülürken 1854 yılı başlarında Bahriye Feriki Ahmed Paşa, Muhbir-i Sürûr vapuru makinesinin Peyk-i Zafer kalyonuna konulması teklif etmiştir. Ancak Peyk-i Zafer kalyonunun dâhili Fabrikatör Maudslay tarafından gönderilen çizimlere göre tanzim ve inşa edilmiş olduğundan Muhbir-i Sürûr vapurunun makinesinin kalyona yerleştirilmesinin uygun olmayacağından ve kazanları da çok kullanılmış olduğundan yerinden çıkarılarak yeni bir gemiye konulmasında gerek güvertelerin kesilmesi gerek meydana gelecek diğer zahmetten dolayı bu düşünceden vazgeçilmiştir. Üstelik gerek vapurun çarkcı mühendisleri gerek kazancılarının ifadelerine göre söz konusu kazanların bir sene müddetten fazla kullanılma kabiliyeti olmamasından başka bu makinelerin kuvvetinin Peyk-i Zafer kalyonu gibi bir sefineyi hareket ettirmeye kâfi olmayıp kalyonun en az 750 beygir kuvvetinde bir makineye muhtaç olduğu, makine bu kuvvetten noksan olursa kalyonun sâkin havalardan başka zamanda hareket edemeyeceği Baker tarafından da ihtâr edilmiştir. Ancak 1854 yılı sonlarına gelindiğinde Tersane-i âmire fabrikalarında istihdâm edilmiş olan ser-çarkcı üstâdı James Herdman'dan aynı husus hakkında yazı ile tekrar bilgi talep edilmiştir. Bunun üzerine Herdman Bahriye Meclisi Reisi Mustafa Paşa'ya takdim ettiği 6 Aralık 1854 tarihli müzekkeresinde dokuz ay önceki istişâreden bahsederek bu hususu onaylamadığını belirtmiştir⁴⁵⁸.

2.3. Uskuru Şadiye Kalyonu ve Keyvân-ı Bahrî Firkateyninin İnşası

Uzun süreden beri tamire muhtaç olup Tersane-i âmire sahilinde bağlı bulunan Keyvân-ı Bahrî⁴⁵⁹ ve Şadiye firkateynlerinin sırası gelip havuza konularak tamirleri yapılamadığından dolayı çok fazla köhneleşip tamir salâhiyetleri kalmadığı için Bahriye Meclisi'ne göre fesh edilmelerinden başka çare kalmamıştı. Diğer taraftan mevcut firkateynlerin miktarına göre Donanma-ı Hümâyûn filo tertibi gereğince kalyon sayısı az görünüyordu. Bu sebeplerden dolayı Bahriye Meclisi tarafından bunların yerlerine endâze-i cedîde tatbik edilerek yine o isimlerle bir kalyon ve bir firkateynin yeniden inşa edilmesi uygun görülmüştür. Sinop sahasında inşa edilip bu kere gelmiş olan Avnillah firkateyni ve Feyz-i Ma'bûd korveti inşa masraflarından anlaşıldığı üzere amele ücreti ve kereste nakli

⁴⁵⁸ DTA. ŞUB., 1851/121b

⁴⁵⁹ 1241 yılında Ereğli'de mühendis Ahmet Efendi ve mimar Ahmet Kalfa tarafından inşa edilmiştir. Boyu 164 kadem, genişliği 41 kadem, anbar yüksekliği 22,5 kadem olup 40 adet topa sahipti ve 480 kişi mürettebâtı vardı.

masrafları açısından İstanbul fiyatından oldukça ehven olacağı için kalyon İzmit tersanesinde ve firkateyn Sinop'ta inşa edilecekti. Bu sefinelere gerekli olan kerestenin şimdiden kesilmesi ve iskelelere nakliyle bu mahallerde kurulup inşalarına başlandığı hakkında mahalleri meclislerinden mazbatalar geldiğinde köhneleri Tersane-i âmire'de fesh edilecekti. Bahriye Meclisi bu yeni inşa edilecek kalyon ile firkateynin de kıcıyla dâhillerinin makine konulacak heyette yapılması hakkında mazbata hazırlamıştır. Kaptan Paşa tarafından mazbata Sadrazama sunulmuş, Sadrazam da 30 Aralık 1852'de Padişaha arz etmiş ve 1 Ocak 1853'te çıkan irâde ile bu gemilerin inşâsına izin verilmiştir⁴⁶⁰.

Şadiye kalyonu 1857-1858 yılında Ser-mimar Mehmed Bey tarafından İzmit'te inşâ edilmiştir. Kalyonun kâimeden kâimeye boyu 219,6 kadem, genişliği 57,6 kadem, anbar derinliği 28,9 kadem, kıçta su irtifâsı 27,6 kadem, baştan su irtifâsı 23,1 kadem olup 86 topu bulunuyordu. Nihayet tonası . 918 İngiliz tonu, humûle tonası 3 256 İngiliz tonuydu⁴⁶¹.

Keyvân-ı Bahrî firkateyninin inşâsına 14 Mayıs 1853'te Sinop'ta başlanmıştır⁴⁶². Ser-mimar Mehmed Bey tarafından 1854-1855 yılında inşâ edilen kalyonun kâimeden kâimeye boyu 191,6 kadem, genişliği 48 kadem, anbar derinliği 24 kadem, kıçta su irtifâsı 22,1 kadem, baştan su irtifâsı 20,9 kademdi. Firkateynde 34 topu bulunuyordu ve nihayet tonası 3 022 İngiliz tonu, humûle tonası 1 017 İngiliz tonuydu⁴⁶³.

Sinop Baskını'ndan kısa bir süre önce 22 Ekim 1853'te İzmit Tersanesi'nde Şadiye kalyonu ve Sinop Tersanesi'nde Keyvân-ı Bahrî firkateyninin vidalı olarak inşâları devam ediyordu. Tersâne-i âmire'de Aynalıkavak sahasında kara tezgâhında aynı şekilde vidalı olmak üzere Fethiye kalyonu kurdurulmuştu⁴⁶⁴.

30 Kasım 1853 günü Türk-Mısır filosu Rus Karadeniz filosu tarafından Sinop'ta imhâ edilmişti⁴⁶⁵. Bu sırada Sinop'ta Keyvân-ı Bahrî firkateyninin inşâsı devam ediyordu. Firkateynin inşâsında Sinop batıklardan çıkarılan eşyadan 445 004 buçuk kuruş 4 para değerinde olan sütun çemberi, loça, kastanyola, zincir gomana, zincir pıranga, mayıstra ve tirinkete loçası, bakır mismâr ve cıvata, dövme maden perçin gibi ahen edevât da

⁴⁶⁰ DTA. MKT., 5635/62

⁴⁶¹ AA.Db.No. 497

⁴⁶² DTA. MUH., 487 (9527)/62b.

⁴⁶³ AA.Db.No. 497

⁴⁶⁴ MKT, 24 (5847)/11

⁴⁶⁵ BOA. HR.SYS. 93/2_73.

kullanılmıştır⁴⁶⁶. Keyvân-ı Bahrî firkateynine inşâsının başladığı tarihten 12 Temmuz 1855 tarihine kadar Sinop batıklarından çıkarılan ahen eşya da dâhil toplam 3 500 662 buçuk kuruş 4 buçuk para harcanmıştır. Bu meblağ, fevkalâde masraflar tertibinden olmak üzere Maliye hazînesinden verilmiştir⁴⁶⁷.

2.4. Fethiye ve Şadiye Kalyonları ile Keyvân-ı Bahrî Firkateyni İçin Londra'ya Makine Siparişi

İnşa edilmekte olan Fethiye ve Şadiye adlı 82'şer top çeker kapaklarına ve Keyvân-ı Bahrî adlı 36 top çeker firkateyne⁴⁶⁸ gerekli olan makinelerin Londra'da imâl ettirilmesine karar verilmiş ve bunların imâl ettirilmesi suretini kararlaştırmak üzere Salih Paşa tayin edilmiştir. Paşaya 25 000 kuruş gidiş dönüş harcırahı ile orada bulunduğu müddetçe aylık 100 lira maaş tahsisi ve bunun imâlât-ı harbiyye tertibatından ödenmesi hakkında beyaz üzerine 20 Ekim 1854 fermân-ı 'âlî çıkmıştır⁴⁶⁹.

Salih Paşa makineler yanında sefineler için ahen toplar da satın alacaktı. Salih Paşa'ya bu memuriyeti ile ilgili Bahriye Meclisi tarafından hazırlanan 24 Eylül 1854 tarihli bir talimâtnâme verilmiştir. Salih Paşa'dan, kontrat yapmak üzere İngiltere'ye görevli olarak gönderilmişse de şimdi Avrupa'da bu makinelerin ne şekilde kontratı yapıldığı bilinmediğinden gerekli incelemeyi yapıp mütâlaa etmesi ve ayrıntılı olarak İstanbul'a bildirmesi ve İstanbul'dan gelecek emre göre hareket etmesi istenmiştir.

Talimâtnâmeye göre kalyonlar ile firkateyn için uskuru nev'inden olarak dört adet makine satın alınacaktı. Salih Paşa makinelerin siparişi için İngiltere'de vapur ve makinelerce bilgi sahibi, bu gibi şeyler için yapılan kontrat usulünü lâyıkıyla bilen ve orada görüşmesi için eline mektup ve tavsiyenâme verilen zâtla ve özellikle Osmanlı sefâret-i seniyyesi ile Manchester'da bulunan Devlet-i âliyye şebhenderi Abdullah Efendi ile konuşup görüşlerini alacaktı⁴⁷⁰.

⁴⁶⁶ DTA. MUH., 487 (9527)/62b.

⁴⁶⁷ DTA. MUH., 487 (9527)/62a-64b.

⁴⁶⁸ DTA. MUH., 330/96a

⁴⁶⁹ DTA. MUH., 388/9b

⁴⁷⁰ DTA. ŞUB., 1847/18a, 19a

Salih Paşa makinelerin imalini 23 Ekim 1853 günü İstanbul'a İngiliz filosuyla gelen⁴⁷¹ ve Karadeniz'e çıkmış bulunan⁴⁷² 90 toplu uskurlu Agamemnon kalyonunun⁴⁷³ makinesini imâl eden fabrikatör Mister Pen'e teklif edecekti. Makineler kime sipariş edilirse edilsin Agamemnon kapağının makinesi gibi icâp ettiği takdirde âdî kuvvetinin iki üç misli kuvvette işleyecek surette ve kazanlar da 45 dakika zarfında buhar hâsıl eden Agamemnon kalyonunun kazanı gibi yaptırılacaktı. Eğer İngiliz kapağının makinelerinin aynısı yapılamazsa beher saatte âdî tazyik ile limanlık havada 9,5-10 mil mesafe kat' edecek kuvvette imâl ettirilecekti. Salih Paşa'dan güvenilir kişilerden duyulduğu gibi Londra'da yeni inşâ edilen vapurların kazanlarının beş dakika zarfında tamamen buhar hâsıl ettiği haberinin araştırılması da istenmiştir. Çünkü bu haber gerçekse ve İngiltere devleti bu vapurlardan yaptırmış veya tecrübe ederek kabul etmişse yaptırılacak makine ve kazanlar bu şekilde imal ettirilecekti.

Salih Paşa, fabrikatörlerle kalyonların ve firkateyn için gerekli olan makinelerin kaçar beygir kuvvetinde, ne kadar sürede imâl edileceğini ve tutarını kararlaştırıp, münâsip taksitlere bağlayacaktı. Makinelerin imâlâtı sona erdiğinde İngiltere Devleti'nin muteber mühendislerinden bir ikisi vasıtasıyla muayene ettirilerek bunların mukaveleye ve matlûba uygun olduğuna dair birer tasdiknâme hazırlanarak İstanbul'a gönderilecekti. Gemilerin makineleri yerleştirilmek üzere İngiltere'de gönderilmesi hâlinde havuz ve sefinelerin teknelerinin dâhilinde makine ve kazanlarla ilgili yapılması gereken işlerin masraflarını ve makineler İstanbul'da yerleştirilmek üzere getirildiğinde ne miktar navl ve sigorta masrafı verileceğini de Salih Paşa'nın araştırıp bildirilmesi istenmişti⁴⁷⁴.

Salih Paşa Londra'ya gitmiş ve İngiltere Devleti Bahriye Nezâreti tarafından kendisine yardım etmek üzere Amiral Walker tayin edilmiştir. Walker ile müzâkere edilerek makinelerin imali için teklif veren fabrikatörler arasında Mister Napier'ın talep ettiği fiyat kabul edilmiştir⁴⁷⁵. Fethiye ve Şadiye kapakları ile Keyvân-ı Bahrî firkateyninin makinelerinin kontratı 12/13 Haziran 1855 tarihinde İngiltere'nin Scotland Eyaleti'nde bulunan Glasgow'daki Robert Napier and Sons Şirketi ile Osmanlı devleti adına Londra Sefâret-i Seniyyesi sefiri Musuri Bey, Manchester'da mukim Osmanlı Şehbenderi Abdullah

⁴⁷¹ Saim BESBELLİ (1977), 1853-856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı, 35.

⁴⁷² DTA. ŞUB., 1847/18a, 19a

⁴⁷³ A.H. DUFOUR, *Les Turcs et les Russes Histoire de la Guerre d'Orient Ornée de Deux Cartes du Théâtre de la Guerre en Europe et en Asie*, 61.

⁴⁷⁴ DTA. ŞUB., 1847/18a, 19a

⁴⁷⁵ LBA, Dosya No. 11

Efendi ve Tersane-i âmire tarafından görevli olarak gönderilen Salih Paşa arasında imzalanmış⁴⁷⁶ ve kontrat 12 Temmuz 1855 tarihinde İstanbul'da onaylanmıştır.

Mukavelenâmeye göre kalyonlar için iki takım 650'şer beygir kuvvetinde, fırkateyn için de 500 beygir kuvvetinde üç kıt'a yahut fabrika tabiriyle üç çift uskuru makinesi yani vida pervaneli bahriye makineleri imal edilecekti. Makineler ya İngiltere'de Clayde adlı mahalde sefinelerin içine konularak son tecrübesi Clayde Nehri'nde icrâ edilecek veya İstanbul ve Glasgow Limanı'nda Osmanlı görevlilerine teslim edilecekti⁴⁷⁷. Fırkateynin makinesi kontrat tarihinden altı buçuk ay, kalyon makinelerinden biri yedi buçuk ay ve diğer makine de sekiz buçuk ay sonra teslim edilecekti⁴⁷⁸.

Makinelerin beher beygir kuvveti yedeklikleriyle beraber 52 lira ve yedeklikleri istenilmediği hâlde 47 lira 5 şiline yapılacaktı. Napier'ın fabrikası İskoçya'da Glasgow şehrinde olduğundan fırkateynin gönderilmesi hâlinde makinelerini kendi havuzunda yerleştirecek olup kalyonun makinesi de aynı şehir civarında tehlikesiz bir limanda yerleştirilecekti. Makineler İngiltere Devleti'nin en iyi vidalı makinelerinden olmak üzere imal edilecekti. Fabrikatör, fırkateyn için 15 000 lira ve kalyon makinesi için de 20 000 lira kefâlet gösterecekti. Buna karşılık Devlet-i âliyye tarafından Custiyani bâzergânın İngiltere'deki kardeşi makinenin masraflarını ödemeye kefil yapılmıştır. Bu sefinelerin makinelerinden başka yaptırılacak iki adet kalyon makinesi de Napier'e sipariş edilirse bu fiyatlar üzerinden birini sekiz buçuk ve diğerini on ayda imâl ve ikmâl ederek teslim etmesine karar verilmişti.

Salih Paşa'nın gönderdiği evrâkların Bahriye Meclisi'nde görüşülmesi sırasında Bahriye ümerâsı, Müşâvir Paşa, İnşâiyye Meclisi üyesi, Vapurlar Müdürü Vekili ve Tersane-i âmire Çarkcıbaşı Hadad Bey hâzır bulunmuşlardır. Meclis tarafından Salih Paşa'nın makine fennine âşinâ olması ve Devlet-i âliyye Vapurlar Müdürü olması hasabiyle yaptığı mukavelenin kabul edilmesine karar verilmiştir. Bu sırada devam etmekte olan Kırım Savaşı nedeniyle bir sene sonra İstanbul'a gönderilecek olan makinelerin nakliyat ve sigorta masrafı araştırılamamakla birlikte havuz ücretlerinin uygun olduğu düşünüldüğünden Keyvân-ı Bahrî fırkateyninin makinesinin Londra'da konulmasının bir çok faydasının görüleceği düşünülmüştü. Bu durum tercih edilerek her şeyden önce makine sefîneye kontrata göre üç

⁴⁷⁶ DTA. MUH., 330/96a

⁴⁷⁷ DTA. ŞUB., 1851/74b, 75a-b, 76a-b

⁴⁷⁸ DTA. MUH., 330/96b

ayda tamamen yerleştirildiği takdirde kısa sürede bir uskuru firkateyn edinilmiş, ikinci olarak makine fabrikatör marifetiyle sefîneye konularak provası yapılmış, üçüncü olarak sefîne İstanbul'a geri dönerken Londra'dan gelecek toplardan imâl edilmiş olanları alarak getireceğinden savaş nedeniyle bunlar için verilecek külliyetli navl Tersane-i âmire Hazinesi'ne çıkmamış, dördüncü olarak bu sefînenin geri dönerken sarf edeceği maden kömürü bahâsı, makinenin İstanbul'a getirilmesi hâlinde verilecek navl ve burada makineyi koymak üzere getirilecek çarkcı ustaları maaş ve harcırahlarından haylice noksan olacağından dolayı Hazine faydası elde edinilmiş olacaktı. Bu sebeplerden dolayı firkateynin deryaya indirilmesiyle İstanbul'a geldiğinde donatılıp yelken ile hemen İngiltere'ye gönderilmesine karar verilmiştir.

İngiltere devleti usûlü üzere makinelerin beheri için birer takım yedeklik tedarik edilmesi de lâzım geliyordu. Ancak Meclis'te, İngiliz vapurları Hind ve Çin gibi uzak mahallere gönderilmekte olup bu sipariş edilen makinelerin konulacağı Osmanlı sefîneleri ise öyle uzak mahallere sevk olunamayacağından firkateyn makinesi için bir ve kalyon makinelerinin hepsi aynı kuvvette olacağından bunlar için de bir takım ki, toplam iki takım yedekliğin imal ettirilmesi yeterli görülmüştür.

Peyk-i Zafer kalyonunun makinesinin ne kuvvette olacağı henüz kararlaştırılmamış olduğundan dolayı bu kalyonun makinesinin kuvvet miktarına karar verildiğinde yedeklik icâb edip etmeyeceğinin ve sipariş şartlarının düşünülmesi ifade edilmiştir. Meclis, 16 kıyyelik topların ise balyemez olarak imâl ettirilmesine karar vermiştir. Bahriye Meclisi'nde alınan kararlar Halil Paşa tarafından Londra Sefîri'ne 8 Şubat 1855 tarihli tezkire ile bildirilerek Salih Paşa ile birlikte işlerin görülmesi hususunda gayret göstermesi istenmiştir⁴⁷⁹. Kazanlar sac, boruları bakır, vida yahut uskurusu tunçtan imal edilecek olup kuvvet, şekil ve üslubu da İngiltere donanmasında bu büyüklükte olan sefînelerin dâhiline yerleştirilen makinelerin ve kazanların aynısı olacaktı⁴⁸⁰.

Keyvân-ı Bahrî firkateyni makinesinin yerleştirilmesi için beher beygir kuvvetine bir İngiliz lirası, kapak kalyonlarının makinelerinin yerleştirilmesi için de beher beygir kuvvetine iki İngiliz lirası ödenecekti. Havuz ücreti, sefînenin havuzda bulunduğu müddetçe lâzım gelen ağaç ve direk masrafları, makine ve kazanları mahalline koymak için lazım gelen marangoz masrafları ve kalafat vs bu ücrete dâhil edilecekti. Bütün işlemler sona

⁴⁷⁹ LBA, Dosya No. 11

⁴⁸⁰ DTA, MUH., 330/96a

erdikten sonra İngiliz donanmasından üç mühendis ve fabrikanın baş mühendisi tarafından kontrol edilip tasdik edilecekti.

Makineler İstanbul'da yerleştirilirse Kırım Savaşı nedeniyle İstanbul'da bulunan İngiliz donanması gemilerinde görevli üç mühendis ya da onlar olmadığı surette İngiliz kumpanyası vapurları mühendislerinin şahitliği geçerli olacaktı⁴⁸¹. Sefineler İngiltere'ye ulaştıklarında makinelerin sefîneye tamamen konulması üç rumî ayı geçemeyecekti⁴⁸².

Kazanların imâli başlamış ve Napier and Sons Fabrikası 26 Şubat 1856'da Şadiye kalyonu ile Peyk-i Zafer firkateyninin makine ve kazanlarının yarı bitmiş duruma geldiklerini bildirmiştir⁴⁸³. Şadiye kalyonun inşâsı bitmek üzere iken Sultan Abdülmecid (1839-1861)'in, kalyonu seyretmek üzere İzmit Tersânesi'ni ziyaret edeceği ilgililere bildirilmiş ve gerekli hazırlıkların yapılması emredilmiş⁴⁸⁴ ve 21 Haziran 1857'de ziyaret gerçekleşmiştir⁴⁸⁵.

2.5. Kalyonlar ile Firkateynde Tadilat Yapılması

Londra'da makineleri konulan sefinelerin kontratına memur Salih Bey'in gönderdiği evraklar hakkında Bahriye Meclisi'nde konuşulan bir diğer konu da makineli olacak gemilerin pervane mahallinin genişçe olması konusuydu. Ancak Şadiye kalyonu ile Keyvân-ı Bahrî firkateyni yapılmış olduğundan bunların pervane mahallinin eski usulden üçer pus kadar genişletilmesi mümkün olduğu, Fethiye'de pervanelerin döneceği mahal henüz yapılmadığından bunun bildirildiği şekilde eski usulden bir kadem açık olarak inşa ettirilmesi, Londra'dan gönderilen resimlere göre sefinelerin cephâne vs mahallerinin düzenlenmesi uygun ve inşâiyye usulüne mutâbık olduğu görüldüğünden gereğinin yapılması hususunun İnşâiyye Meclisi'ne havale edilmesine karar verilmiştir.

Peyk-i Zafer kalyonunun makinesinin daha önce getirtilen çiziminde bacası pruva⁴⁸⁶ ile grandi⁴⁸⁷ arasında bulunuyordu. Sonradan mayıstranın lâyıkiyla kullanılması için İngiliz Agamemnon kalyonunda olduğu bacaların grandi ile mizana arasına yerleştirilmesi

⁴⁸¹ DTA. MUH., 330/97a

⁴⁸² DTA. MUH., 330/97b

⁴⁸³ TC Londra Büyüelçiliği Arşivi Dosya No: 18

⁴⁸⁴ DTA. MKT. 31 (5854)/ 145

⁴⁸⁵ DTA. MKT. 31 (5854)/ 166

⁴⁸⁶ Gemilerin baştan birinci direklerine denilir. Bkz. (14), GÜRÇAY, 325.

⁴⁸⁷ Gemilerin baştan ikinci direklerine denir. Bkz. (14), GÜRÇAY, 183.

İstanbul'da bulunan İngiliz subaylar tarafından ifade edilmiştir. Ayrıca Londra'da bulunan Salih Paşa'ya da aynı durum tenbih edilmişti. Oysa daha sonra Londra'dan gelen çizimlerde bacaların tekrar pruva ile grandi arasında olacağı gösterilmiştir. Londra'dan gelmiş olan mühendis Süleyman Efendi'nin ifadesine göre Agamemnon'da olduğu gibi bacaların yerleştirilmesine geminin istifi uymuyordu. Bundan dolayı hem bu mahzurun ortadan kaldırılması hem de mayıstranın lâyıkiyla kullanılması için bacanın grandiden pruvaya doğru 43 kadem uzak mahalle konulmasına karar verilmiştir. Bu arada Londra'dan gelip Karadeniz'e giden bir üç ambarlı ve bir kapağın bacalarının da böyle pruvaya yakın ve grandiden uzak olarak konulduğu görülmüştür. Üstelik Süleyman Efendi'de de bu usulün, sonradan tecrübe olunan faydaları sebebiyle İngiltere Devleti tarafından bundan sonra uygulanacağı bilgisini aldığını söylemişti. Bunun üzerine Bahriye Meclisi tarafından, Osmanlı gemilerinin bacalarının da bu şekilde yaptırılmasının onaylandığı Halil Paşa tarafından Londra Sefiri'ne 8 Şubat 1855 tarihli tezkire ile bildirilmiştir⁴⁸⁸.

Kapaklar ile firkateynlerin anbarlarının, makinelerin yerleştirilmesine uygun surette düzenlenmesi Tersane-i âmire tarafından yapılacaktı. Bunun için sefinenin makine yerleştirilecek mahalleri, fabrikatör tarafından çizilip verilen çizim ve talimâta tatbik edilerek gerekli incelemeler yapıp aynen inşa edilecekti. Bu çizimler ve tarifler İngiliz devleti gemilerine verilen çizim ve tariflere uygun olacaktı. Makine yerleştirilmeden önce tekne de yapılması gereken her türlü hazırlık, fabrikatör tarafından çizilip yazılarak zamanında verilecekti⁴⁸⁹. Sefinenin anbarlarını makine konulmasına uygun surette düzenlemek, sintine⁴⁹⁰ borularını takmak, kısaca sefneyi makine konulmasına hazırlamak için lazım gelen işlere nezâret etmek üzere fabrikatör tarafından ehliyetli ve muktedir mühendis seçilerek İstanbul'a gönderilecekti⁴⁹¹. Bu düzenlemeler ve hazırlıklar bitirildikten sonra sefineler makinelerinin yerleştirilmesine tamamen hazır olduklarında Londra'ya ya birer birer ya da üçü birden gönderilecekti⁴⁹².

⁴⁸⁸ Belgede Agamemnon kalyonunun bacalarının kuntra mizana ile grandi arasında yer aldığı belirtilmiştir. Bu kalyon üç direkli olup bacası grandi ile mizana arasında yer almaktadır. Ayrıca dört direkli gemilerde direkler baştan kıça doğru pruva, grandi, mizana ve kuntra mizana olarak sıralandığından belgede bacaların yerinin yanlış olarak tarif edildiği ortaya çıkmaktadır. Bkz. LBA, Dosya No. 11

⁴⁸⁹ DTA. MUH., 330/97a

⁴⁹⁰ Gemi makine ve kazanlarının bulunduğu kısmın zemininin altında, gemi içinden sızan sularla makine ve kazan dairelerinden akan yağ yakıtlarının toplandığı en alt kısım. Bkz. (57), ZALOĞLU, 349.

⁴⁹¹ DTA. MUH., 330/97b

⁴⁹² DTA. MUH., 330/97a

Napier Şirketi Devlet-i âliyye Sefiri Musurus Bey ile Salih Paşa'ya 28 Temmuz 1855 tarihli mektupla birlikte Fethiye ve Şadiye kalyonları ile Keyvân-ı Bahrî firkateyninin makine mahallerinin ne şekilde tertip ve tanzim edileceğini gösteren ve bu işi yapacak olan Tersane-i âmire mimarlarına bir delâlet olmak üzere gereken bilgilerin çizimlerini göndermişti. Buna göre Keyvân-ı Bahrî firkateyninin kazanları dört adet olup iki adedi ön ve iki adedi de kıç tarafa yerleştirilecekti. Firkateynin kazanlarının büyüklükleri⁴⁹³ eşit olmadığı için anbar ağzının büyücek bırakılması icâp edecekti. Fethiye ve Şadiye kalyonlarının⁴⁹⁴ kazanları ise dörder adet olup birbirine eşit büyüklükte olduğundan dolayı bunların sefîne dâhiline konulması için güverte üzerinde tertip edilecek anbar ağızları da küçük olacaktı.

Kalyonların vida pervaneleri birbirinden farklı olduğu için Şadiye kalyonunun vida pervanesi yuvasının genişliği 6 kadem 10 pus, Fethiye kalyonunun pervanesinin yuva genişliği 7 kadem 7 pus olacaktı. Sefînelerin İngiliz devleti harb sefînelerinde yapıldığı gibi sefîne bahçesi derûnunda bulunacak boru ile bodoslamalarının etrafı gerektiği gibi takozlarla doldurulacak ve kıç taraflarında deniz muslukları ve tahliye boruları bulunacaktı⁴⁹⁵.

Ancak Aynalıkavak tezgâhında inşa edilmekte olan Fethiye kalyonunun bodoslaması⁴⁹⁶ makinesinin çizimine bazı mertebe uymayacak şekilde yapılmış olduğu ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine Fabrikatör Robert Napier tarafından Salih Paşa'ya gönderilen varakada İstanbul'dan gönderilen çizine göre kalyonun makinesinin imaline başlandığını ve buna göre Tersane tarafından bilinmesi gereken çizimlerin yapılarak gönderildiği, Şadiye ve Keyvân-ı Bahrî'nin makinelerinin imâli işinde de daha önce göndermiş olduğu çizimlerin lâıykıyla mütâlaa edilerek ve incelenerek inşâ edilmesini istemiştir. Bunun üzerine kalyonun bundan böyle çizimlere muhalif olmamak üzere inşası hususu İnşâiyye Meclisi'ne havale edilmiştir (24 Ekim 1855)⁴⁹⁷.

⁴⁹³ Sefînenin ön tarafına yerleştirilecek olan kazanların boyları 11 kademe yakın, genişlikleri 11 kadem ve yükseklikleri 11 kadem 5 pus; kıç taraftaki kazanların boyları 18 kademe yakın, genişlikleri 11 kadem 9 pus ve yükseklikleri 11 kadem 5 pus olacaktı. Bkz. DTA. ŞUB., 1851/82a-b, 83a

⁴⁹⁴ Kazanların boyları 18 kadem 4 pus, genişlikleri 11 kadem ve yüksekliği de 12 kadem 9 pus olarak imal edilecekti. Bkz. DTA. ŞUB., 1851/82a-b, 83a.

⁴⁹⁵ DTA. ŞUB., 1851/82a-b, 83a

⁴⁹⁶ Tekne omurgalarının baş ve kıç taraflarından yukarıya doğru uzanan kısımlardır. Bkz. (57), ZALOĞLU, 45.

⁴⁹⁷ DTA. ŞUB., 24/17a.

2.6. Keyvân-ı Bahrî Fırkateyninin Makinesinin Yerleştirilmesi

Keyvân-ı Bahrî'nin Londra'ya gönderilmesi için Padişah'ın izin verdiğini bildiren tezkire-i sâmiyyeye cevap olarak hazırlıklara başlanacağı Kaptan Paşa tarafından 26 Ağustos 1855'te Bâb-ı âlî'ye bildirilmişti⁴⁹⁸. Keyvân-ı Bahrî fırkateyninin makinesinin konulması için Londra'ya gönderilmesi hakkında irâde-i seniyye çıktığında Süvari Mustafa Bey'e on altı bendden oluşan 25 Ekim 1855 tarihli talîmât verilmiştir. Talîmâtâ göre fırkateyn önce Liverpool'a gidecek burada bulunan büyük kuru havuza konularak su kesiminden aşağıda bulunan deniz muslukları vs.si konulacaktı. Sefîne kuru havuzda iken altına kaplanmak üzere bu taraftan verilmiş olan bakır levhaların da havuzda kaplanması hakkında Osmanlı Londra Sefâreti'nin cevabını bekleyecekti.

Keyvân-ı Bahrî fırkateyni kuru havuzdaki işleri bittikten sonra makinesi, İskoçya'daki Glaskow Limanı karşısında bulunan Mister Napier'in fabrikasının önünde bulunan havuzda konulacaktı. Sefîne makinesi ve kazanlarının ne şekilde konulacağına dair fabrikatör tarafından yapılarak İngiliz Bahriye Nezâreti tarafından tasdik ve teslim edilen çizim yeni görevlendirilecek baş mimarda bulunacak ve gerektiğinde bu çizime müracâat edilecekti⁴⁹⁹. Çünkü uskur sefîne inşâsı konusunu incelemek üzere Londra'ya gönderilen Tersâne-i âmire Başmimarı Mehmed Bey Londra'da vefat etmişti. Ancak Mehmed Bey'in yerine yeni başmimar değil inşaiyye zâbitânından Miralay Kadri Bey 12 Ekim 1855 tarihli irade-i seniyye ile görevlendirilmişti⁵⁰⁰. Kadri Bey, Keyvân-ı Bahrî fırkateyninin makinesinin dâhiline konulmasında marangoz ve kalafat kısaca inşâiye bakımdan yapılacak işlerine nezâret edecek olup makinesinin konulmasında da çalışacaktı⁵⁰¹.

Makine ve kazanlar sefîneye alınırken sefînde bulunan Bahriye askerleri tarafından gerekli yardım yapılacaktı. Ayrıca makinelerin tamamen yerine konulmasına kadar gönderilen Osmanlı çarkcı subayları da istihdâm edilerek makinelerin nasıl yerleştirildiği hakkında malûmât elde etmelerine süvari nezâret ve dikkat edecekti. Fırkateynde bulunan askerî esnâf ile kereste ve diğer eşya yetersiz gelirse bunlar İngiltere'den tedârik edilecekti.

⁴⁹⁸ DTA. MKT. 28A (5851)/13b.

⁴⁹⁹ DTA. ŞUB., 1847/35-38

⁵⁰⁰ BOA. İ.HR., 124/6234; DTA. ŞUB. 15/38a

⁵⁰¹ DTA. ŞUB. 15/38a-41a

Makinenin son taksidinin ödenmesi, makine tamamen sefineye konularak prova edildikten sonra kontrata uygun olduğu İngiliz Bahiye Nezâreti tarafından bu makinenin imali işine nezaret etmek üzere görevlendirilen subay tarafından tasdik edilmiş senet vermesine bağlıydı⁵⁰².

Keyvân-ı Bahrî firkateyni Londra'ya giderken Cezayir açıklarında fırtınaya yakalanmış su kesiminden iki kulaç aşağı mahallinde su gösterip bir limana sığınmak zorunda kalarak Malta Adası açıklarına gitmiştir. İngiltere devletine ait bir vapur tarafından limana sokulmuştur. Bu durumda yoluna devam edemeyeceğinden adada bulunan İngiltere devletine ait havuzda onarılması ve Londra'da kaplanmak üzere firkateyne yüklenmiş olan bakır levhaların da bu sırada kaplanması uygun görülmüştü. Firkateyn havuzdan çıktıktan sonra Girit Adasına giderek kış mevsimini orada geçirip ilkbaharda yoluna devam edecekti. Ancak havuzda bulunan bir geminin işi iki ay süreceğinden bu konuda bir karar verilmesi Kaptan Paşa tarafından Bâb-ı âliden istenmiştir⁵⁰³.

Vapurlar Nâzırı ve Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne Nâzırı Salih Paşa, Mahmudiye kalyonuna konulması düşünülen makineyi sipariş etmek ve refâkatinde bulunan mühendis şâkirdânını İngiltere'de mekteplere yerleştirmek ve diğer hususları halletmek üzere İngiltere'ye gönderilmiştir. Mehmed Ali Paşa'nın Londra Sefiri'ne yazdığı 7 Eylül 1856 tarihli tahrîrâtta Salih Paşa'nın⁵⁰⁴ Fabrikatör Mister Napier'a sipariş edilen ve yapılan kontrata göre şimdiye kadar tamanen imâl edilmiş olması gereken iki adet kalyon ve bir adet firkateyn makinelerinin kontrat hükümleri gereğince seri' olarak tamamlanmasına ve makine konulmak üzere Londra'ya gönderilmiş olan Peyk-i Zafer ve Keyvân-ı Bahrî adlı firkateyn-i hümayûnu makinelerinin hızla yerine konulmasına gayret edeceği ifade edilmişti. Keyvân-ı Bahrî'nin ve Peyk-i Zafer'in ser'i olarak tesvîye ve ıslâhâtına nezâret edecekti⁵⁰⁵. Çünkü Keyvân-ı Bahrî firkateyni Liverpool'da bulunan Sendon Grivik adlı kuru havuza alınarak çark odası, mihver yolu ve anbar ağızları tesvîye olunurken Fabrikatör Napier'ın gönderdiği görevliler sefineyi muâyene ederek kış tarafının muhâlif olduğunu beyan etmişlerdi⁵⁰⁶. Fabrikatör bu durumda firkateyne makine konulmasının uyamayacağını bildirmişti. Bunun üzerine keyfiyet Londra Sefiri tarafından Admiralty'ye bildirilmiştir. Admiralty tarafından tayin edilen görevliler marifetiyle sefine keşf ve muâyene edildiğinde sefinenin kış tarafının

⁵⁰² DTA. ŞUB., 1847/35-38

⁵⁰³ DTA. MKT. 28 (5851)/48b-49a.

⁵⁰⁴ LBA, Dosya No: 16

⁵⁰⁵ LBA, Dosya No: 16

⁵⁰⁶ LBA, Dosya No. 16

bazı mertebe değiştirilmesi ve düzenlenmesi lâzım geleceği ortaya çıkmıştır. Bundan dolayı icâbının yapılmasına başlanmıştır (8 Eylül 1856)⁵⁰⁷. Firkateynin komutanı Mustafa Bey Keyvân-ı Bahrî firkateyninin makine ve kömürlük mahalleri tamamlanarak havuzdan çıkarılıp makine konulmasına başlandığı ve bunların yakında tamamlanacağını bildirince firkateynin işinin tamamlanması hususuna gayret edilmesi hakkında firkateyn komutanı Mustafa Bey'e ve Süvarisi Mehmed Bey'e Kaptan Paşa tarafından 7 Ocak 1857 tarihli özel şukka yazılmıştır⁵⁰⁸.

Keyvân-ı Bahri firkateynine makine yerleştirilmesi işi bitmiş ve son tecrübesi 30 Mart 1857 günü Murs Nehri'nde yapılmıştır. Admiralty'de görevli Çarkcı-ı evvel Muavini Robert Hughes, 1 Nisan 1857 tarihli takririnde bu tecrübe ile ilgili bilgiler vermiştir. Uzun müddet süren son tecrübeye makine kazanlarının hareket şekli hoşnut edici bulunmuş, makine takımının imalinde kullanılan eşyanın gayet iyi ve güzel, imâlâtının da sağlam ve muntazam surette yapılmış olduğu tespit edilmiştir. Yedeklik vida pervanesi ile diğer takımının yerlerine konulmuş, çarklara ait alet vs.nin de mevcut olduğu görülmüştür. Makine ve kazanların itibârî kuvvetinin 500 beygir kuvvetinde olup kısaca firkateynin makinesinin kontrat şartları gereğince inşâ ve imâl edilip denize çıkmaya hazır bir hâlde bulunduğunu belirtmiştir. Hughes, firkateynin hız tecrübesi hakkında kaleme aldığı ikinci takririnde tecrübe sırasında vapurun süratinin parakete-i hâlî ile ölçülüp dokuz İngiliz düğümü veya 10,5 mil olarak gerçekleşmiş olmasına rağmen bu süratin buharlı geminin azamî sürati veya makinesinin derece-i nihâyede olan kuvveti olmadığını vurgulamıştır. Çünkü tecrübe esnâsında seffinenin baş tarafı kış tarafından iki kademden fazla su çektiğinden seffineye mahsus olan istif ve tesviyesi gayet noksan bulunmuş ve bir de zarûret sebebiyle vapurun lâyıkiyla tecrübe edilmesi için gereken müddet kadar suyun müsaadesi olmamıştır. Ayrıca bu kadar su çeken bir seffinenin nehir üzerinde hareket sureti güççe bir madde olduğundan kılavuz tarafından bazen makinenin süratinin değiştirilmesi bazen de hareketinin tamamen durdurulmuş olması cihetiyle makine 10 veya 15 dakikadan fazla tam kuvvet icrâsında bulunamamıştır. Bu şekilde makinenin kısa süre zarfında beher dakikada icrâ ettiği en fazla devir hareketinin adedi 61 defa olup makine kuvvetinin mizânında 1 500 beygir kuvveti ortaya çıkmıştır. Makine büyük bir kolaylık ve süratle hareket etmiş ve çalışması esnâsında hiçbir tarafı ısınmayıp güzel bir şekilde hareket etmiştir. Kazanları hafif ateşle çok fazla buhar hâsıl edip asla buhar ile beraber suyun gitmesi vukû' bulmamıştır. Hughes, adi surette zahmetle 20 lbs kuvvetinde buhar basıncı elde edilebileceği kısaca seffinenin istifi lâyıkiyla

⁵⁰⁷ LBA, Dosya No. 16

⁵⁰⁸ DTA. MKT., 31/43.

tesviye olunarak makineleri de kendi kuvvetinde çalıştıgında firkateynin çok fazla sürat kazanacağını şüphesiz olacağını eklemiştir⁵⁰⁹.

2.7. Peyk-i Zafer Kalyonunda Tadilat Yapılması ve Makine Yerleştirilmesi

Peyk-i Zafer kalyonu, Amerikalı Foster Rhodes⁵¹⁰ tarafından Sinop'ta inşâ edilerek 1257 (1841-1842)'de denize indirilmişti. Kalyonun kâimeden kâimeye boyu 210 kadem, genişliği 57,8 kadem, anbar derinliği 28,9 kadem, kıçta su irtifâsı 27,2 kadem, baştan su irtifâsı 25 kadem olup 62 topu bulunuyordu. Nihayet tonası 5 300 İngiliz tonu, humûle tonası 3 118 İngiliz tonuydu⁵¹¹.

Dâhiline makine konulmak üzere kıçına vida mahalli açılmış olan Peyk-i Zafer kalyonunun makinesi sipariş edilmemişti⁵¹². Vapurlar Müdürü Salih Paşa Londra'ya giderken Peyk-i Zafer kalyonuna ne kuvvette makine konulması icap edeceği kararlaştırılmak üzere kalyonun şu anki dâhilî ve haricî heyeti ve makine mahallini gösteren çizimler verilmişti. Paşa Londra'ya gittiğinde bu çizimleri Amiral Walker'a gösterdiğinde⁵¹³ amiral, kalyona 650 beygir kuvvetinde makine konulmasını uygun görmüş ve bu makine ile pek de sürâtı aranılmadığı sûrette saatte sekiz buçuk mil katedeceğine dâir 15 Şubat 1855 tarihiyle bir varaka vermişti. Fabrikatör Napier da bu durumu onaylayıp sefine için 650 beygir kuvvetinde bir makine çizimini yapıp 16 Şubat'ta takdîm etmiştir. Çizim Amiral Walker'a verildiğinde bu çizime göre sefinenin şimdiki dâhilî heyet ve bölmelerinden değiştirilmesi gereken mahallerini gösteren bir çizimini yaptırarak vermişti⁵¹⁴.

Çizimler Ferik Salih Paşa tarafından Tersane-i âmire'ye gönderildiğinde kalyonun dahilî taksimâtı daha önce Mister Napier tarafından 500 beygir kuvvetinde makine konulmak üzere hazırlanmış olan çizimlerde olduğu şekilde inşâ edilmiş olduğundan dolayı şimdi 650 beygirlik makine çizimine tatbikinde bazı mahallerinin değiştirilmesi ve inşâ edilmesi lâzım geleceği anlaşılmıştır. Bahriye Meclisi, bu değişikliğe ne miktar masraf gideceği anlaşılmaması için yeni çizimleri İnşâiye Meclisi'ne havâle etmiştir. İnşâiye Meclisi kalyonun yeni çizime tatbiki hâlinde dahilî taksimâtının kaç kuruşa değiştirileceğini veya dahilî taksimâtının

⁵⁰⁹ DTA. ŞUB., 1851/33a-b

⁵¹⁰ Bkz. (69), SELIG, 83-85.

⁵¹¹ İDMK. AA.Db.No. 497

⁵¹² DTA. ŞUB. 15/38a-41a

⁵¹³ DTA. ŞUB., 24/17a

⁵¹⁴ DTA. ŞUB. 15/38a-41a

tamamına dokunulmayarak yalnız makine mahalli genişletilerek mihver inşâ edildiğinde ne kadar masraf olacağını tespit edecekti (24 Ekim 1855)⁵¹⁵.

Fethiye ve Şadiye kalyonları Kırım Savaşı'ndan dolayı inşâları tamamlanamamış olduğundan Londra'ya gönderilememişti⁵¹⁶. Kontrat hükümlerine göre Fethiye kalyonunun Londra'ya sipariş edilmiş olan makinesinin imâli birkaç aya kadar bitecekti. Bu kalyonun inşâsının tamamlanması ise savaş nedeniyle daha uzun zaman sürebilirdi⁵¹⁷. Çünkü bu kalyonların inşâsı için gerekli olup İzmit dağlarından müretteb olan keresteler ile dümen ânâsı ve omurga gibi kebîr ağaçlar zamanında dağlardan indirilememişti. Ağaç kesimi ile mükellef olan kereste kesen kazalar ahâlisinin çoğu asker olup bir kısmı da Nizâmiye askerlerine ve matbah-ı âmireye hatab naklettiklerinden kalyonlar için gerekli keresteler nakledilemeyip oldukları yerde kalmışlardı. Ancak kereste kesen olmayan kazalardan adam verilerek nakliyâta yardım edilmesi gerekirken bunun bir semeresi görülemedi. Kalyonların makineleri ise bir süre sonra imâl edilerek hâzır olduğundan teknelerin süratle tamamlanması ve şimdiye kadar gönderilmesi gerekirken henüz yarısı imâl edilmişti ve bu durum fabrika ile yapılan kontrata aykırı olduğundan dolayı kereste işinin süratlendirilerek zamanında yapılması için İzmit Kaymakamı'ndan taahhütnâme alınması gerekli görülmüştü⁵¹⁸.

Amiral Walker'ın verdiği rapora göre, Fethiye'nin makinesi 650 beygir kuvvetinde olduğundan dolayı bu makine Peyk-i Zafer kalyonuna yerleştirilebilecekti. Bahriye Meclisi'nde Fethiye kalyonunun inşâsının tamamlanmasına uzun süre bulunduğu için bu makinenin imâli bittikten sonra kalyonun inşâsının bitirilmesine kadar fabrikada bekletilmesi yerine Peyk-i Zafer kalyonunun vida mahalli hazır açılmışken makinenin buna yerleştirilmesi, Fethiye kalyonuna gereken makinenin de sonradan sipariş edilmesi duruma ve maslahata uygun bulunmuştu⁵¹⁹.

Vefat eden Tersâne-i âmire başmimarı Mehmed Bey'in yerine uskur sefine inşâsını öğrenmek üzere 12 Ekim 1855 tarihli irâde-i seniyye gereğince Londra'da araştırma ve incelemelerde bulunmak üzere görevlendirilen Miralay Kadri Bey'den⁵²⁰ Fethiye kalyonu

⁵¹⁵ DTA. ŞUB., 24/17a

⁵¹⁶ LBA, Dosya No. 16

⁵¹⁷ DTA. ŞUB. 15/38a-41a

⁵¹⁸ DTA. MKT. 28A (5851)/ 74-75.

⁵¹⁹ DTA. ŞUB. 15/38a-41a

⁵²⁰ BOA. İ.HR., 124/6234; DTA. ŞUB. 15/38a

için imâl edilmekte olan makinenin Peyk-i Zafer kalyonuna yerleştirilmesi için görüşmelerde bulunması istenmiştir. Kadri Bey Londra'ya ulaştığında herşeyden önce bu işi Londra Sefâret-i Seniyyesi'ne ifade edip Amiral Walker, fabrikatör, makinelerin kontratının düzenlenmesinde istihdâm edilen bilgi sahibi ameleler ve şehbender Abdullah Efendi ile konuşup danışarak bu makinenin Peyk-i Zafer kalyonuna konulması için pervane ve milinde yapılacak tadîlâtı tespit edip bu iş için fabrikatörün para talep edip etmeyeceğini de araştıracaktı. Makinenin Peyk-i Zafer'e yerleştirilmesi kararlaştırıldıktan sonra bu makinenin sefîneye ne şekilde konulacağına dâir fabrikatörden güzel ve doğru bir çizimini alıp Amiral Walker'a da bir manzara çizdirirerek bu tarafa gönderecek ve kapûdânî tarafından verilecek emre göre hareket edecekti⁵²¹.

Kadri Bey ile Londra Sefîri'nden bu konuda bir bilgi gelmemesi üzerine Mehmed Ali Paşa tarafından Londra Sefîri'ne 12 Şubat 1856 tarihli bir takrîr gönderilmiştir. Takrîrde Kadri Bey'e verilen talîmât hatırlatılarak Peyk-i Şevket kalyonu vakit geçmeksizin İngiltere'ye gönderileceğinden kontrata göre Fethiye ve Şadiye'nin makineleri gibi Peyk-i Zafer'in makineleri de Uskoça şehrinde konulursa İngiltere devlet havuzlarından hangisine alınacağına kararlaştırılması, deniz muslukları vs teknesi dâhilinde yapılacak değişikliklerin masraflarının bildirilmesini istemiştir⁵²².

Peyk-i Zafer kalyonu havuzda hazır olduğunda makine mahalleri İngiltere devlet ser-mimârî tarafından muayene edilmiştir. Taşradan otuz amele tertîb olunup sefînede bulunan esnâf-ı bahriyeler de onların ma'îyyetinde bulunduğu hâlde kalyonun makine konulacak olan mahallerinin inşâsına 29 Ekim 1856'da başlanmış⁵²³. 21 Mayıs 1857'de İngiliz çarhıcılarla kontrat yapılmasından⁵²⁴ anlaşıldığına göre bu tarihte Peyk-i Zafer kalyonu makinelerini almış ve İstanbul'a doğru hareket etmek üzeredir.

2.8. Şadiye Kalyonu Makinesinin Fethiye Kalyonuna Yerleştirilmesi

Fethiye kalyonu 1855-1856 yılında Ser-mimar Mehmed Bey tarafından Tersâne-i âmire'de inşâ edilmişti. Kalyonun kâimeden kâimeye boyu 219,6 kadem, genişliği 57,6 kadem, anbar derinliği 28,9 kadem, kıçta su irtifâsı 27,6 kadem, baştan su irtifâsı 26,1 kadem

⁵²¹ DTA. ŞUB. 15/38a-41a

⁵²² LBA, Dosya No. 16

⁵²³ LBA, Dosya No. 16

⁵²⁴ DTA. MUH., 330/133b-134a

olup 86 topu bulunuyordu. Nihayet tonası 4 8.. İngiliz tonu, humûle tonası 3 256 İngiliz tonuydu⁵²⁵.

Fethiye kalyonunun makinesi Peyk-i Zafer kalyonuna yerleştirilmekte olduğundan bu kalyon için de bir makinenin ısmarlanması hakkındaki Kaptan Paşa'nın tezkîresi Encümen-i Mahsûs'ta okunmuştur. Buharlı gemilerin sayısız güzellikleri olması bakımından şimdilerde denizci devletlerin indinde yelken sefinelerinin bayağı terk edilmiş hükmüne girerek dâhillerine makine konulmasına ve bunun Osmanlı Devleti tarafından da usûl kabul edilmesiyle buharlı gemilerin çoğaltılmasına çalışılmakta olduğundan Fethiye kalyonuna da emsâli gibi makine konulması lâzım geleceği ifâde edilmiştir. Fethiye kalyonu, Şadiye kalyonundan önce tamamlanıp denize indirilmiş ve savaş nedeniyle zorunlu olarak inşâsı tamamlanamayan Şadiye kalyonunun da daha birkaç aylık işi olduğundan ve onun için sipariş edilmiş olan makine şimdi fabrikasında hâzır ve fabrikatör alınmasını beklediğinden bu makinenin Fethiye kalyonuna konulması mümkün olacaktı.

Gerek imâli bitmiş makinenin fabrikada beyhûde durmaması gerek fabrikatörün bir takım masraf taleb etmesinin engellenmesi için bu makinenin Fethiye kalyonuna konulması ve Şadiye kalyonu için de bir makine siparişi uygun görülmüştür. Encümen-i Meşveret'te konuşulan hususlar Sadrazam tarafından 21 Aralık 1856'da Padişaha arz edilmiş ve 22 Aralık 1856'da çıkan irâde-i seniyye ile Şadiye kalyonunun makinesinin Fethiye kalyonuna konulması için izin verilmiştir⁵²⁶.

Kaptan-ı deryâ Mehmed Ali Paşa tarafından Londra Sefiri'ne yazılan 7 Eylül 1856 tarihli tahrîrâtta Londra'ya gönderildiği bildirilen Mekteb-i Bahriyye Nâzırı ve Vapurlar Müdürü Salih Paşa'nın Londra'daki bahriye meselelerini tesviye edecek⁵²⁷ ve Şadiye'nin makinesinin Fethiye'ye konulması uyabildiği sûrette bu konuda fabrikatör vs lâzım gelenlerle görüşecekti⁵²⁸.

Salih Paşa İngiltere'ye gittiğinde Fabrikatör Napier, Şadiye kalyonunun şimdiye kadar o tarafa gönderilmemesinden dolayı bazı iddiâyâ kalkışacağını beyan etmiştir. Ancak sonunda Fethiye kalyonunun Eylül ayı ortasına kadar Londra'ya ulaşacağını Salih Paşa

⁵²⁵ AA.Db.No. 497

⁵²⁶ LBA, Dosya No. 28; DTA. MKT., 31/50; DTA. MKT., 33 (5856)/ 6

⁵²⁷ Londra T.C. Büyükelçiliği Arşivi, Dosya No: 16

⁵²⁸ Londra T.C. Büyükelçiliği Arşivi, Dosya No: 16

taahhüt edince fabrikatör, makinenin yalnız vida takımının kalyona uyamayacağını söylemiştir. Fabrikatöre göre vidanın değiştirilmesi gerekliydi ve bunun için 475 lira ödenecekti. Vida değiştirilmeden de makine konulması mümkün ise de o durumda kalyonun bodoslamasına bir ağaç parçası ilâvesi icâp edecekti. Fabrikatör, Şadiye kalyonu için kendisine üç aya kadar makine sipariş edilirse elindeki vidayı Şadiye'ye konulmak üzere saklayıp Fethiye kalyonu için gereken vidayı masrafsız imâl edeceğini ifade etmiştir. Ancak Admiralty tarafından kalyonun bodoslamasına parça ağaç ilâvesinin mahzûru olacağı bildirilmiştir⁵²⁹.

Kaptan-ı Derya Mehmed Ali Paşa keyfiyeti Meclis-i Bahriyye'ye havale ettiğinde mecliste yapılan görüşmelerde Şadiye kalyonu kısa sürede tamamlanacağından Fethiye kalyonu için vida takımının hemen imâlinin fabrikatöre sipariş edilmesine karar verilmiştir. Meclisin aldığı kararlar Mehmed Ali Paşa tarafından Salih Paşa'ya ve 25 Aralık 1856 tarihli tahrir ile de Londra Sefîri'ne bildirilmiştir⁵³⁰.

İngiltere Bahriye Nezareti'nin ihtârına göre Fethiye kalyonu, boru ve kazanlarının tertibi için önce Davenport Limanı'na gidecek, orada olan işleri tamamlandıktan sonra makinesinin yerleştirilmesi için Clayde adlı yere geçecekti. Londra Sefîri'ne 2 Ocak 1857'de bildirildiğine göre kalyon harekete hazır bulunarak hemen şu günlerde gönderilecekti⁵³¹. Peyk-i Zafer kalyonunun Devnport Tersanesi'nde gerekli olan değişiklikler yapılırken Tersane'nin işlerine sekte vermesinden dolayı bir ara Fethiye kalyonunun münasip bir tüccâr havuzuna konulması gündeme gelmişse de çok fazla masrafa neden olacağı gibi çeşitli zorluklara da yol açacağından dolayı Amiral Dokar'ın iltiması ile Devnport Tersanesi'ndeki havuza çekilmesi onaylanmıştır. Bunun üzerine kalyonun doğruca söz konusu tersaneye gönderileceği Salih Paşa'ya 23 Ocak 1857 tarihli tahrîrâtla haber verilmiştir⁵³².

Fethiye kalyonunun techîz edilip Londra'ya gönderilmek üzere bulunduğu 26 Temmuz 1857'de Londra Sefîri'ne bildirilmiştir⁵³³. Ancak Fethiye kalyonu Londra'ya giderken seyir esnasında şiddetli fırtınaya tesadûf ettiğinden dolayı sakatlanmış ve tamir edilmek üzere İspanya'nın Krol Tersanesi'ne gönderilmiştir. Daha sonra kalyonun Londra'ya götürülmesi için İngiltere Tersanesi'nden iki adet vapur gönderilmiştir (20 Mayıs

⁵²⁹ LBA, Dosya No. 28

⁵³⁰ LBA, Dosya No. 28

⁵³¹ LBA, Dosya No. 28

⁵³² LBA, Dosya No. 28

⁵³³ LBA, Dosya No. 11

1858)⁵³⁴. İngiltere'ye götürülen Fethiye kalyonu 17 Aralık 1858 günü havuzdan ihrâc edilip maçuna⁵³⁵ altına giderek kazanlarını almaya başlamıştır⁵³⁶.

Fethiye ve Şadiye kalyonlarında mevcut zâbitân ve askerlerin maaşları ve tayinât bedellerinin Londra'dan verilmesi Misi Yani ile kararlaştırılmış olup oğlu Pisihari tarafından aydan aya 2 200'er lira ödenmekteydi⁵³⁷. Salih Paşa'dan Kaptan Paşa'ya gelen tahrîrâtta Misi Yani'nin Tersane tarafında olan matlûbâtına karşılık akçe alamadığı için oğluna Londra'da Tersane-i âmire'nin işlerinin tesviyesi için lüzumlu olan parayı vermemesini bildirdiği ifade edilmiştir. Kaptan Paşa tarafından durum 12 Ekim 1858'de Bâb-ı âlî'ye bildirilerek ödeme yapılmasının emredilmesi istenmiş⁵³⁸ ve talep edilen hususla ilgili gerekli iradenin alındığı 11 Kasım 1858'de bildirilmiştir⁵³⁹. Ancak Londra'dan kalyonlara iki aydan beri 500'er lira verildiği, bu meblağla maaşların ödenebildiği tayinât ve diğer masraflara yetmediği, İstanbul'a gelmek üzere olan Fethiye'nin de kömür vs levazımının satın alınması için de oldukça fazla akçeye muhtaç bulunduğu haber verilmişti. Kaptan Paşa tarafından Bâb-ı âlî'ye 16 Şubat 1859'da bildirdiğine göre kömür ve levazım verilmemesinden dolayı kalyonun boş yere bekletilmemesi için Pisiyani'nin ödeme yapmasının sağlanması gerekiyordu⁵⁴⁰. Sadrazam, Fethiye kalyonunun işinin biterek o taraftan harekete hazır olduğunu Padişah'a 1 Mart 1859'da arz etmiştir⁵⁴¹. Fethiye kalyonunda istihdâm edilecek İngiliz çarkçılarla 26 Nisan 1859'da kontrat yapılmış olması⁵⁴² kalyonun Londra'dan ayrılmaya hazır olduğunu göstermektedir.

Fethiye ve Şadiye kalyonları ile Keyvân-ı Bahrî firkateyni için makine imâl ettirilmesi hakkında yapılan kontrata göre Custiyani bâzergânın İngiltere'deki kardeşi makinenin masraflarını ödemeye kefil yapılmıştı⁵⁴³. Custiyani bâzergân marifetiyle Londra'ya imali sipariş edilen vapur kazanlarının tutarını ödeyecek olan Londra'daki kardeşi Pol Custiyani 1857 yılında iflâs etmiştir. Bunun üzerine Kaptan Paşa siparişler için Custiyani'nin ne miktar akçe verdiği araştırılarak bildirilmesi için Londra'da bulunan

⁵³⁴ DTA. ŞUB. 31/179a

⁵³⁵ Buharla çalışan iki ayak ve bir mesnedden meydana gelmiş makaslara maçuna denir. Bkz. (14), GÜRÇAY, 277-278.

⁵³⁶ LBA, Dosya No. 28

⁵³⁷ DTA. MKT., 39/132.

⁵³⁸ DTA. MKT., 39/28.

⁵³⁹ DTA. MKT., 39/47.

⁵⁴⁰ DTA. MKT., 39/28, 132.

⁵⁴¹ DTA. MKT., 33 (5856)/ 37.

⁵⁴² DTA. MUH., 330/136b-137a

⁵⁴³ LBA, Dosya No. 11

Salih Paşa'ya emirnâme göndermiştir. Salih Paşa'dan gelen cevaba göre bâzergânın taahhüdüyle Napier'e imal ettirilmiş olan iki adet kalyon ve bir adet firkateyn makineleri tutarına mahsuben üç taksit, çeşitli tarihlerde verilen meblağlar ile imâl ettirilen 612 adet ahen topun tutarı olarak Custiyani'nin toplam olarak 96 194 lira 16 şilin 8 bakır verdiği anlaşılmıştır. Durum Bahriye Meclisi'nde görüşüldüğünde Custiyani'nin Tersane-i âmire ile ilgili olarak alıp verdiği paranın muhasebesi yapılmış ve Tersane hazinesine 4 813 lira 3 şilin 6 pens bakır borcu olduğu ortaya çıkmıştır. Custiyani'nin borcu Ereğli vapurunun taksidine karşılık tutularak bâzergânın bundan sonra Londra'daki Tersane işleriyle ilgili taahhüdünün kabul edilmemesine karar verilmiştir.

Bahriye Meclisi'nde Keyvân-ı Bahrî ve Peyk-i Zafer makinelerinin yedeklik ile birlikte son taksitleriyle techîz masrafları olan 17 457 liranın karşılığının başka bir şekilde bulunmasına ve Fethiye kalyonunun da son taksidi ve techîz masrafları olan 9 166 lira 13 şilin 4 bakırın ileride fabrikatöre ödenmesi için şimdiden gereğinin yapılması gerekeceğinden bu meblağın Pisihari tarafından fabrikatörlere verilmesi uygun görülmüştür (25 Eylül 1857)⁵⁴⁴.

2.9. Şadiye Kalyonuna Makine Yerleştirilmesi

Şadiye kalyonunun makinesinin Fethiye kalyonuna yerleştirilerek yeni bir vida imâlinin sipariş edilmesine karar verilen Meclis-i Bahriyye'nin toplantısında, birkaç gün önce Şadiye kalyonunun deryaya indirildiğinden söz edilerek sıkı bir çalışma ile birkaç ay zarfında direk, arma ve diğer levâzımâtının tamamlanacağı ve taahhüt edilen vakitten önce İngiltere'ye gönderilebileceğinden dolayı Şadiye kalyonuna makine yaptırılmasına karar verilmişti. Bunun için gerekli işlemlerin yapılması Mehmed Ali Paşa tarafından Salih Paşa'ya ve 25 Aralık 1856 tarihli tahrir ile de Londra Sefiri'ne bildirilmiştir⁵⁴⁵. Şadiye kalyonunun makinesinin Fethiye kalyonuna yerleştirilmesinin görüşüldüğü Encümen-i Meşveret'te Kaptan Paşa'nın, Kırım Savaşı sona erdiği için şimdi her tarafta eşyanın fiyatı düştüğünden yaptırılacak makinenin 33 800 lira masrafla imâl edilebileceği haber verildiğinden dolayı makinenin tutarının 1273 (1857-1858) senesi vâridât ve mesârifâtı muvâzenesi defterlerine dâhil edilmesi isteği kabul edilmiştir. Encümen-i Meşveret'in kararı Sadrazam tarafından 21 Aralık 1856'da Padişaha arz edilmiş ve 22 Aralık 1856'da çıkan irâde-i seniyye ile makinesi Fethiye kalyonuna konulacak olan Şadiye kalyonu için şimdiden

⁵⁴⁴ DTA. ŞUB., 31/18b-19a.

⁵⁴⁵ LBA, Dosya No. 28

bir makine siparişinin bütçeye dâhili için gerekli işlemlerin yapılması Maliye Nezâreti'ne havale edilmiştir⁵⁴⁶.

Kaptan-ı Derya Mehmed Ali Paşa Şadiye kalyonu için imâl ettirilecek makinenin aralarında karar vererek evvelkilerden daha düşük fiyatla kontrata bağlanmasını Salih Paşa'ya ve Londra Sefâret-i Seniyyesi'ne 4 Ocak 1857'de emretmiştir⁵⁴⁷. Ancak daha sonra Şadiye kalyonu makinesinin Misiyani Bey marîfetiyle sipariş edilmesine karar verilmiştir ve makinenin geçici kontratı Misiyani Bey'in Londra'da bulunan oğlu Devlet-i âliyye şehbenderi Pisihari ile fabrikatör Napier arasında imzalanmıştır. Kontrat Bahriye Meclisi'nde incelendiğinde daha önce Salih Paşa marîfetiyle sipariş edilen makinelerin kontratlarıyla birkaç bend dışında uyduğu, bu makinenin de diğerlerinin aynısı olacağı anlaşılmıştır. Makine 650 beygir kuvvetinde olarak beher beygir kuvveti için 47 lira 5 şilin ve yedeklik takım bahâsı için 3 087 lira 10 şilin fiyat uygun bulunmuştur. Makineler Londra'da bulunan Devlet-i âliyye memurlarına teslim edilecek olup Misiyani'ye bu husus karşılığında yüzde sekiz komisyon verilmesi kararlaştırılmıştır. Yedeklikle birlikte makinenin bahâsı olan lira irâde-i seniyye gereğince Maliye hazînesinden taksitle ödenecekti. Kontratla yapılan bazı değişiklikler düzeltilmiş ve asıl kontratın hazırlanarak taraflara imzalatılması Mehmed Ali Paşa tarafından 22 Aralık 1857 Londra Sefiri'ne bildirilmiştir⁵⁴⁸.

Londra'da Napier Fabrikası'nda imâl ettirilmek üzere Yani Pisihari marifetiyle Şadiye kalyonu için sipariş edilen kazan ve yedeklik ile birlikte bir takım uskur ve makineye dair Bahriye Meclisi'ne Yani mühürlü olarak verilen 18 Aralık 1857 tarihli kontratla, daha önce Londra'da bulunan ortağı Dimitraki Pisihari marifetiyle geçici olarak imzalanan 21 Haziran 1855 tarihli mukavelenamenin bazı maddeleri değiştirilmiştir. Yeni mukavelenâmeye göre kalyonun bahâsının beşte biri 30 Ocak 1858'de, beşte biri makinenin imali yarı derecesine geldiğinde ve geri kalanının üçte biri makinenin imali bittiğinde ve üçte ikisi de provasının icrasıyla şahâdetnâmesi verildiğinde lira olarak ödenecekti. Makinenin 30 Ocak 1858 tarihinden itibaren beş ayda imal edilmesi için Pisihari ile fabrikatör arasında mukavele yapılmıştır. Taksitler Pisihari tarafından ödenecek, Pisihari'ye de Maliye hazinesinden aynen lira veya ödeme gününün borsa fiyatı üzerine hesaplanarak kuruş olarak ödenecekti. Bu makine Londra'da Devlet-i âliyye memurlarına teslim edilmek üzere yaptırılarak esmânı bâzergân tarafından tesviye edileceğinden dolayı poliçe vs masrafları

⁵⁴⁶ DTA. MKT., 33 (5856)/ 6

⁵⁴⁷ LBA, Dosya No. 28; DTA. MKT., 31/50

⁵⁴⁸ LBA, Dosya No. 28

karşılığında ve sarrâfiye olmak üzere yüzde beş komisyon verileceğinden her taksidin poliçesi geldiğinde bu komisyon eklenerek ödeme yapılacaktı.

Şadiye kalyonunun makinesinin masrafları için komisyon ile birlikte 35 400 lira tahsis edilmişti. Kalyonun makinesi 30 712 buçuk liraya ve yedekliği 3 087 buçuk liraya imâl edilmişti. Bu masrafların toplamı olan 33 800 liranın beher ay yüzde beş komisyonu 1 690 lira olarak hesaplanmış ve makinenin imâl masrafı toplam 35 490 liraya ulaşmıştır. Sonradan çıkan irade-i seniyye üzerine kalyon Londra'ya gönderilip makinesi orada yerleştirilmişti. Makinenin sefineye konulma ve donatım için 1 950 lira 15 şilin, kütük bahâsı için 25 lira masraf çıkmış, bunların üzerine komisyon, faiz ve sigorta masrafı eklendiğinde toplam 2 352 lira etmiştir. Böylece Şadiye'nin makinesinin imali ve sefineye yerleştirilmesi için 37 842 lira masraf yapılmıştı. Kalyonun makine masrafları için Maliye hazinesinden iki defada toplam 29 575 lira alınmış ve bu meblağ ile dört taksit ödenmişti. Geriye kalan son taksit ile makine yerleştirilme ve donatım masrafı olan 8 267 liranın Yani'ye ödenebilmesi için Maliye Hazinesi'nden verilmesini Kaptan Paşa talep etmiştir (16 Ocak 1860). Bâzergânın kontrat hârici istediği faizden vazgeçmemesi üzerine konu uzamış, nihâyet tamamın tesviyesi hususunun Maliye Nezâreti'ne havalesi için irade-i seniyye çıktığı 30 Nisan 1860 tarihli tezkire-i sâmiye ile Kaptan Paşa'ya bildirilmiştir⁵⁴⁹.

Kaptan Paşa, Şadiye kalyonunun Plymouth'a ulaştığının Hariciye Nezâreti tarafından bildirildiğini 24 Eylül 1858'de Sadârete arz etmiştir⁵⁵⁰. Bir süre sonra Kaptan Paşa Mehmed Ali Paşa, İngiltere'de bulunan Fethiye ve Şadiye kalyonlarının bundan böyle meydana gelecek masraflarının miktarının ve kalyonlara makine yerleştirilmesinin ne zaman sona ererek geri döneceklerinin araştırılıp bildirilmesi hakkında Londra Sefâreti'nden bilgi istemiştir. Abdülkâdir Bey'den gelen 12 Aralık 1858 tarihli cevapta Fethiye ve Şadiye kalyonlarının süvarileriyle görüşerek Fethiye kalyonunun masrafları İngiltere devleti tarafından tesviye edildiğinden şimdilik gerçek miktarı bilinemeyip tahminen 4 000 liraya ulaşacağı ve 1859 yılının Şubat ayının sonuna doğru işinin tamamlanarak İstanbul'a döneceği, Şadiye kalyonunun makinesinin yerleştirilmesi ile icâb edecek mahallerin onarılması ve düzeltilmesinin 3 000 lirayı geçeceği ve altı aya kadar hazırlanabileceği bildirilmiştir. Ayrıca kalyonlarda istihdâm edilmiş olan Bahriye askerlerinin birikmiş maaşlarıyla erzak ve diğer masraflarını gösteren ve kalyonların süvarileri tarafından verilen pusulada yazılı meblağın ve kalyonlarda yapılacak tamir ve diğer masraflar için gerekli olan

⁵⁴⁹ DTA. YOK. 302/13-15; LBA, Dosya No. 28

⁵⁵⁰ DTA. MKT., 39/16

akçenin verilmesi hususunun da Mösyö Pisihari tarafına bildirilmesinin gerekeceği ifade edilmiştir. Sefâretten gelen pusula incelendiğinde masrafların birazının askerlerin maaş ve tayinâtları vs, 1 565 lirasının Fethiye kalyonunun geri dönüşünde sarf edilmek üzere alınacak kömür ve çark levâzımâtı bahâsı olduğu anlaşılmıştır. Mehmed Ali Paşa Londra Sefâreti'ne Bahriye askerlerinin maaş ve tayinât bahâlarının aydan aya verilmesi daha önce pederi Misiyani Bey tarafından Pisihari'ye yazılmış olduğundan bu 1 565 liranın ve bundan sonra kalyonların tamir ve başka türlü ortaya çıkacak masraflarının da verilmesinin bildirilmesinin istendiğini 28 Ocak 1859'da haber vermiştir⁵⁵¹.

Fethiye kalyonu 17 Aralık 1858 günü havuzdan çıktıktan sonra bu havuzun tezgâhları düzeltilerek 20 Aralık günü Şadiye kalyonu havuza alınmıştır⁵⁵². 1859 yılına gelindiğinde Londra'da makinesi konulmakta olan Şadiye kalyonuyla birlikte 1856 Paris Antlaşması hükümleri gereğince Karadeniz'in muhafazası için demir ve tunç topları, kundak ve cephâne sandıkları ile on adet vapur inşa edilmekteydi. Londra'ya memur olarak görevlendirilen Yaver-i Harb-i Kapûdânî Hasan Efendi'ye verilen 23 Mayıs 1859 tarihli talimâtta bu inşâât ve düzenlemelerin tamamlanarak kalyon ve vapurların İstanbul'a getirilmelerinin "vakt-i hâl icâbından olmasından" dolayı hızla tamamlanarak İstanbul'a ulaştırılmalarının sağlanması emredilmiştir. Şadiye kalyonunun kamarasının Londra'da imâl ettirilmesi Kapûdân Paşa tarafından emredilmiş ise de sefinelerin süratle getirtilmesinde aşikâr olan ehemmiyet cihetiyle kalyonun tekne ve makinesince olan işleri tamamlanıncaya kadar kamarasının da imâlinin tamamlanması ve tamamlanamadığı surette kalyonun kamarası için orada bekletilmemesi hususuna dikkat etmesi istenmiştir⁵⁵³. Sadrazam'ın Padişah'a 1 Mart 1859'da arz ettiğine göre Fethiye kalyonunun işi biterek o taraftan hareket etmek için hazırda ve Şadiye kalyonu da tadîl edilmekteydi⁵⁵⁴. Fethiye kalyonuyla birlikte gelecek İngiliz çarkçılarla 12 Ekim 1859 kontrat imzalanması makinelerin yerleştirilmesinin bittiğini göstermektedir⁵⁵⁵. (Bkz. Ek- 7).

2.10. Uskurlu Donanma Gemilerinin Masraflarının Tesviyesi

İngiltere'ye tadîlât için gönderilmiş olan kalyonların masraflarıyla makinelerinin tutarından ve sefinelerdeki askerlerin maaş, tayinât, elbise ve satın alınan eşya bahâlarından

⁵⁵¹ LBA, Dosya No. 28

⁵⁵² LBA, Dosya No. 28

⁵⁵³ DTA, ŞUB., 24a/22b-c

⁵⁵⁴ DTA, MKT., 33 (5856)/ 37.

⁵⁵⁵ DTA, MUH., 330/140b

dolayı gelmekte olan poliçeler bedelinin karşılığının bulunup ödenmesi gerekiyordu. Bunlara karşılık olarak Tersâne-i âmire hazînesinin Maliye ve Nizâmiye hazîneleriyle Tobhâne-i âmire'de 35 203 kese alacağı varsa da şu aralık bu hazînelerden borcunu alması kâbil görünmüyordu. Bu nedenle hazînede mevkûf bulunan 68 941 buçuk liranın ta'vîzen sarfi durum icâbından bulunmuş olduğundan Fethiye ve Şadiye kalyonlarının bundan sonra Londra'da bulunacakları 4- 5 ay zarfında yapılacak onarım masraflarının daha sonra İngiltere devleti tarafından verilecek defter geldiğinde icâbına bakılmas, söz konusu meblağın aylık ikişer bin liradan 10 000 lirasının askerlerin eski aylara ait maaşlarının ve tayinâtlarının poliçeleri geldikçe ertelemekten ödenmesine karşılık olarak ayrılmak üzere geri kalan meblağın İngiltere devleti tarafından talep edilen 4 000 bu kadar lira derhâl verilmek şartıyla Misiyani Bey'in gelen poliçelerden dolayı olan alacağına ve seren ve direk bahâsına mahsûben verilmesi, Tersâne hazînesinin diğer hazînelerden alacağı meblağ elde edildikçe işbu liranın yerine konulması hakkında irâde-i seniyye çıkmıştır (4 Kasım 1858)⁵⁵⁶.

Londra Sefiri'nin 10 Mayıs 1860 tarihli tarîrâtında, İngiltere devleti tersanesine kabul edilerek tamirâtları yapılan Fethiye ve Şadiye kalyonlarının eşyalarıyla tamirleri için yapılan masraflarının Admiralty tarafından talep edildiği bildirilmiştir. Muhasebesi tamamlandığında Fethiye kalyonunun 10 671 lira 15 şilin masrafı ile Şadiye kalyonun masraflarının kûsûru olarak 95 lira 3 şilin borç ortaya çıkmıştır. Bu meblağın İstanbul'dan havalesiyle Londra'da alındığı takdirde Tersane-i âmire hazinesinin kambiyo akçesi vs.den dolayı bir takım fazla masrafı olacağından dolayı bu hazinenin beyhude masraftan kurtarılması için buradan havale edecek banker Hanson'a teslimi hususunun Admiralty'ye teklif edilmesi Mehmed Ali Paşa tarafından Londra Sefiri'ne bildirilmiştir (21 Mayıs 1860)⁵⁵⁷. Ancak bu teklif, Admiralty tarafından kabul edilmeyerek adi bir kambiyal gönderilmesi beyan edilmiş ve bu masrafın ödenmesi oldukça uzamıştır. Sonunda Mehmed Ali Paşa, Londra Sefiri'ne yazdığı 8 Kasım 1860 tarihli tahrîrâtında kalyonların masraflarının, Tersane-i âmire hazinesinin Maliye hazinesinde olan külliyyetli matlûbâtından karşılanacağını ancak bu matlûbâtın elde edilmesinin mümkün olmadığını bildirmiş ve bu masrafların İngiltere devleti tersanesinin alacağı olduğunu kendisinin bildirdiğinden ve ihtâr ettiğinden asla söz etmeyerek hemen tesviyesinin lüzumu hususuna ehemmiyet verilmesini Bâb-ı âlî'ye arz etmesini istemiştir⁵⁵⁸.

⁵⁵⁶ DTA. MKT., 33 (5856)/ 32b

⁵⁵⁷ DTA. MKT. 41 (5867)/71.

⁵⁵⁸ LBA, Dosya No. 42

2.11. Kırım Savaşı Sonrası Uskuru Sefine İnşası

Kaptan Paşa tarafından Sadârete yazılan tezkirede Tersane-i âmire önünde bağlı durmakta olan Necm-i Şevket kalyonunun ziyâde harap olarak tamiri hâlinde makine konulmasına elvermeyeceğinden feshiyle İngiltere Devleti'nin Renon isimli uskur kalyonunun mevcut olan çizim ve hesâbına göre yine o isimde olmak üzere Aynalıkavak tezgâhında uskur olarak bir adet kalyonun inşası ile Donanma-yı Hümâyûn'da fırkateyn sefineleri azalmakta olduğundan İzmit ve Gemlik tersanelerinde de Nusretiye kalyon-ı hümâyûnu resm ve heyetine tatbiken uskur olmak ve içlerine 450'şer beygir kuvvetinde makine konulmak üzere iki adet fırkateyn sefinesinin yaptırılması hususu arz edilmiştir. Sadrazam tarafından Kaptan Paşa'nın tezkiresi 5 Aralık 1857'de Padişaha sunulmuştur. Tezkire-i sâmi'de Necm-i Şevket kalyonunun kerestesinin işe yarayacak surette değil ise de kalyonun içinden çıkacak demir ve bakır edevât, yapılacak olan sefinelerin inşâ masraflarına medâr olacağı gibi Tersane-i âmire'de bir kalyon inşasına elverir kurumuş kereste dahi mevcut bulunduğundan ilkbahar geldiğinde inşası işine başlanmak üzere kalyonun şimdiden feshi için gereğinin yapılmasının Kaptan Paşa'ya havâlesi ve bahse konu fırkateyn sefineleri için lüzûmu olup dağlardan kesilmesi tasvip edilen kerestenin dahi ağaçlara su yürümeksizin kesilmesi için gereken emr-i âlîlerin gönderilmesi hakkında ferman istendiği belirtilmiştir. Bunun üzerine tezkire-i sâmi'de beyan edilen hususların yerine getirilmesi için 6 Aralık 1857'de irade çıkmıştır⁵⁵⁹.

Necm-i Şevket kalyonu adıyla inşâ edilmesi emredilen kalyon⁵⁶⁰ Ser-mimar Süleyman Bey tarafından inşâ edilmiştir. Kalyonun kâimeden kâimeye boyu 250 kadem, genişliği 59,8 kadem, anbar derinliği 25,5 kadem, kıçta ve kıçta su irtifâsı 23,3 kadem, olup nihayet tonası 5.25 İngiliz tonu, humûle tonası 3 256 İngiliz tonuydu⁵⁶¹.

İzmit ve Gemlik tersanelerinde Ser-mimar Süleyman Bey'in nezâretinde inşâ edilen⁵⁶² eş gemilere ise Rehber-i Nusret⁵⁶³ ve Nasrû'l-azîz adları verilmiştir. Gemlik'teki fırkateynin mühendisi Kol Ağası Hüseyin Ağa idi⁵⁶⁴. Firkatynlerin kâimeden kâimeye boyu 240 kadem, genişliği 58 kadem, anbar derinliği 25 kadem, kıçta su irtifâsı 22,6 kadem,

⁵⁵⁹ DTA.ŞUB.1865/14; DTA. MKT., 33 (5856)/18; A.AMD., 81/65

⁵⁶⁰ DTA.ŞUB.1865/14; DTA. MKT., 33 (5856)/18; A.AMD., 81/65

⁵⁶¹ AA.Db.No. 497

⁵⁶² AA.Db.No. 497

⁵⁶³ DTA. ŞUB., 24A/40

⁵⁶⁴ DTA. MKT. 41 (5867)/58.

baştan su irtifâsı 21 kadem olup nihayet tonası 4 193 İngiliz tonu, humûle tonası 2 897 İngiliz tonuydu⁵⁶⁵.

İnşa edilmekte olan kalyon ve fırkateynler için İngiltere'den malzeme satın alınmıştır. Örneğin 35 İngiliz kademi boyunda, 1 pus kalınlığında 6 parmak yassılığında olmak üzere 900 adet ahen-i hâme-i ustunc adlı yumuşak demirden imâl edilmiş folkonluk demirin satın alınması için bâzergân Zarîfî ile 28 Mayıs 1859'da kontrat yapılmıştır. Eşyalar 27 Eylül- 5 Ekim 1859'da Mühimmât-ı Bahriyye Mahzeni'ne teslim edilmiştir. Kantarı 25 lira 32 pensten olmak üzere toplam 4 902 İngiliz kantarı ve 4424,72 Osmanlı kantarı olarak imâl edilmiş olan folkonluk demirlerin faturası 3 444 lira 15 pens olarak gelmiş ve Tersâne hazînesinden 13 Kasım 1859'da suret verilmiştir. Lira 172 kuruştan hesaplanmış üzerine kontrat gereğince yüzde üç buçuk komisyon eklenmiş ve toplamda 589 213 kuruş ödenmiştir⁵⁶⁶. Daha sonra 15 Ocak 1862'de Londra Sefîri Musurus ile fabrikatör Rini ve Aleksandır Filuri arasında imzalanan kontrat ile Londra'da başka malzemeler de imâl ettirilmiştir. Kontratta fabrikatörlerin malzemeleri güyâ İngiliz harp sefineleri için imâl edilmek üzere Admiralty'yle kontrat yapılmış gibi imâl edecekleri belirtilmişti. Admiralty müdürü veya Admiralty'nin tayin ettiği mühendis tarafından eşyaların kontrata uygun imâl edildiğini gösterir imzalı şehâdetnâmeler verilecekti. Tüm sipariş edilen malzemenin toplam masrafı olan 7 140 liranın yarısı peşin olarak diğer yarısı malzemelerin şehâdetnâmeleri ve eşyaların Times Nehri sahilinde sefineye yüklendiği haberi gelince Aleksandır Kluri tarafından ödenmiştir⁵⁶⁷.

Londra Sefâret-i Seniyyesi tarafından inşâsı devam eden kalyonun makinesinin fiyatını gösteren mektup ile bir adet çiziminin İzmit ve Gemlik tersanelerinde yapılmakta olan iki fırkateynin makinelerinin hazırlanan tarifnâme fiyatlarını gösterir mektubun Admiralty tarafından tasdik ve imza olunmuş olan iki takım çizim ile beraber Osmanlı devleti şebhenderi Mösyö Pisihari'ye teslim edilerek gönderildiği bildirilmiştir. Gönderilen resim ve tarifnâmeler Bahriye ve İnşaiye Meclislerinde mütâlaa edilerek bunlardan

⁵⁶⁵ AA.Db.No. 497

⁵⁶⁶ DTA. MUH., 330/103b-104a

⁵⁶⁷ İmâl ettirilen eşyalar arasında bulunan 34 adet köşebend demirler ile muntazam güverte kemerelerinin, uzunca olanları sefinelere kolaylıkla yüklemek üzere 2-3 parçadan oluşması istenmiştir. Diğer eşyalar ise 78 adet demir puntal, 24 adet çelik olarak adlandırılan baş ve kık kemereleri, 4 000 adet 4 pus boyunda, 192'şer adet 7 ve 12 pus boylarında somunlarıyla birlikte cıvata da vardı. Bunların bahâsı 4 340 lira olarak tespit edilmişti. 35 İngiliz kademi boyunda 1 pus kalınlığında ve 6 pus genişliğinde olacak yumuşak demirden mamûl folkonun bahâsı ise 2 800 liraydı. Bkz. DTA. MUH., 330/19b, 20a, 106b

Fabrikatör Ravenhill'in yaptığı üç çizim Gemlik'te inşa edilen fırkateynin çizim ve endâzesine uygun olduğundan bu resimle fırkateynin her bir mahallinin matlûb edildiği şekilde imâl ve inşa edilmesinin mümkün olabileceği değerlendirilmiştir. Fabrikatör Hanfriz'in yaptığı çizim İzmit'te inşa edilen fırkateynin çizimine uygun bulunmuş ise de bu çizim yalnız kazan ve makine mahalli için olduğundan eksik bulunmuştur. Bu durumda gönderilen çizim ile sefînenin pervane mahalli ve bodoslamalarının inşasının mümkün olamayacağı anlaşılmıştır. Bundan dolayı pervane mahallinin ve bodoslamalarının imâlini tarif edip eksik görünen iki çizimin de diğerleri gibi Hanfrez'e serien çizdirilmesi ve İngiltere devleti İnşaiyye Nezâreti tarafından tasdik ettirilerek tehir etmeksizin gönderilmesi hususu Kaptan-ı Derya Mehmed Ali Paşa tarafından 29 Ocak 1860'da Londra Sefâreti'ne bildirilmiştir⁵⁶⁸.

Bu sırada ödemelerdeki gecikmeler nedeniyle gemilerin inşâsı durma noktası gelmiştir. Gemlik'te inşâ edilen gemide istihdâm edilen amelenin ücretleriyle memurların maaşları ve tayinât bahâları ve kereste kesim ve nakliye masrafları için Kocaeli Emvâli'ne şehriye 60 000 kuruş verilmesi havâle edilmişti. Ancak daha sonra Kocaeli Emvâli yeterli olmadığından dolayı bu meblağın İzmit Sancağı Emvâli'nden ödenmesine karar verilmişti. Ancak 25 Şubat 1860'da Gemlik Kereste Memuru, bir akçe dahi alınamadığını bildirince gerek kereste memuruna gerek İzmit Kaymakamı'na geminin tamamlanmasının bu şehriyenin gelmesine bağlı olduğu hatırlatılarak bir an önce gereğinin yapılması istenmiştir⁵⁶⁹. Diğer taraftan İzmit'teki fırkateyni inşâ eden amelenin de birkaç aydır ücretlerini alamamasının geminin inşâsının durmasına sebep olacağı, Gemlik Tersanesi'nde inşâ edilen fırkateyn masrafları için İzmit Emvâli'ne havale edilen akçeden de bir miktar akçe eksik kalacağı hatırlatılarak ne şekilde olursa olsun gereken akçenin süratle karşılığının bulunup tamamlanması 24 Mart 1860'da İzmit Kaymakamlığı'na yazılmıştır⁵⁷⁰.

Aynalıkavak ve Gemlik'te inşâlarına çok uzun süre başlanan kalyon ile fırkateynin Hüdâvendigâr'da bulunan dağlardan tertip edilen omurga, baş ve kıç bodoslama ağaçları gönderilmediğinden dolayı gemilerin inşâsı tehir olduğu için bu ağaçların hemen kesilip gönderilmesi istenmiştir (5 Mayıs 1860)⁵⁷¹. Bu arada Gemlik'te inşâ edilen fırkateyn için müretteb kerestenin nakliye ücreti ile inşâsında istihdâm edilmiş olan amelenin ücretleri

⁵⁶⁸ BOA. HR.SFR.(3), 48/14_2

⁵⁶⁹ DTA. MKT. 41 (5867)/ 18-19.

⁵⁷⁰ DTA. MKT. 41 (5867)/27.

⁵⁷¹ DTA. MKT. 41 (5867)/50.

ödenemediğinden birikerek 100 000 kuruşa ulaşmıştır. Bu meblağdan Hüdâvendigâr Emvâli'ne havale edilen 40 000 kuruş yeterli olmadığından lüzumlu olan akçenin başka yerlerden tedarik edilmesine çalışılması sıkıntıya düşülmesine sebep olduğundan 100 000 kuruşun tamamının Hüdâvendigâr Emvâli'nden tesviye edileceği Gemlik Kereste Memuru'na 15 Mayıs 1860'da bildirilmiştir⁵⁷².

Aynalıkavak, İzmit ve Gemlik'te sefinelerin inşası devam ederken 1861 yılında İngiltere'den ahşaptan iki adet uskur kapağın imâl ettirilmesi için Kapûdâne-i Hümayûn Mehmed Paşa görevlendirilmiştir⁵⁷³. Ancak İngilizler bu tür gemilerden inşâ etmediklerini ve deneme aşamasında olan demir gemilerin sonucuna göre hareket edilmesini tavsiye etmişlerdir. Bunun üzerine Bahriye Meclisi'nde yapılan toplantıda Tersane-i âmire, İzmit ve Gemlik tezgâhlarında inşâ edilmekte olup tamamlanmak üzere olan sefineler için lâzım gelen makinelerin şimdiden İngiltere fabrikalarına sipariş edilerek imâl ettirilmesine karar verilmiştir (30 Ocak 1862)⁵⁷⁴. Bahriye Meclisi'nin mazbatası ile Kaptan Paşa'nın tezkîresi 15 Şubat 1862 tarihinde Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiştir. 16 Şubat 1862 tarihinde çıkan irâde-i seniyye ile Avrupa'da tecrübeleri devam eden demir gemilerin satın alınmasından vazgeçilmiş, Kapûdâne-i Hümayûn Mehmed Paşa'nın inşâları devam eden bir kapak ve iki fırkateyn için gerekli olan makinelerin kontratını yaparak geri dönmesi emredilmiştir⁵⁷⁵.

Kalyon ve fırkateynler için gerekli olan makine vs.nin siparişi için Miralay Muhtar Bey Londra'ya gönderilmiştir. Muhtar Bey, kapak ve fırkateynler makinelerinin ve bunlara icap eden yeni icat edilmiş şeşhâneli topların bâhâsıyla navl, sigorta ve diğer mühim masrafları olan 193 600 lirayı verecek olan sarrafın isminin, tanzim edilecek kontrata imzası konulmak üzere sefârete bildirilmesini Bâb-ı âlî'den istemiştir. Kaptan Paşa da bir ân önce kalyon ve fırkateynlerin makinesiyle toplarının imâli için gereğinin icrâsı hususunun emirnâme-i sâmi ile sefârete bildirilmesini talep etmiştir. Sadrazam ise Kaptan Paşa'ya bu hususun henüz mütâlâa edilmekte olup çâresi araştırılmakta ise de Maliye hâzinesinin durumunun, bir taraftan düyûn-ı umûmiyye ve maliyenin karışık işlerinin ıslâhı, diğer taraftan da harp mevkilerinde ve malûm merkezlerde bulunan askerlerin ihtiyaçlarını ve levâzımâtını tanzim ve kolaylaştırmak, pek külliyetli fevkâlâde masraflarını karşılamak gibi

⁵⁷² DTA. MKT. 41 (5867)/61.

⁵⁷³ DTA.ŞUB.1865/67

⁵⁷⁴ DTA. ŞUB., 36A/52a

⁵⁷⁵ DTA. MKT., 33(5856)/58

büyük yükler altında bulunması sebebiyle bu makineler ile diğerlerinin bahâsının tedârik ve tesviyesine imkan vermeyerek maslahatın zorunlu olarak olduğu gibi kaldığı cevabını vermiştir.

Sadrazamın cevabı Bahriye Meclisi'nde görüşüldüğünde Maliye hâzinesinin içinde bulunduğu sıkıntı bilinmekle beraber Aynalıkavak tezgâhında inşa edilen kalyonun tamamlanarak geçenlerde denize indirilmiş olduğundan ve İzmit ile Gemlik'te inşası devam eden iki firkateynin de yakın zamanda denize indirileceğinden bu üç sefinenin uzun süre makinesiz kalmasının dost ve düşmana karşı Padişahın şanına lââyık olamayacağı beyân edilmiştir. Üstelik bu gibi makinelerin bahâsı öteden beri Maliye hâzinesinden ayrıca tesviyesi kararlaştırılmıştı. Daha önce Tersanede mevcut bulunan 467 adet yani 13 000 kantar tunç top Maliye hâzinesi tarafından alınıp satılmıştı. Bunların satışından elde edilen meblağın, makinelerin bahâsına karşılık kabul edilmesi Bahriye Meclisi'nde kabul edilmiştir (17 Ağustos 1862)⁵⁷⁶.

Kaptan-ı Derya Mehmed Ali Paşa'nın teklifi üzerine, Peyk-i Nusret kalyonu denize indirildikten sonra süvariliğine Taif vapuru süvarisi Kâ'immakâm Rasim Bey'in uhdesine miralaylık rütbesi verilerek atanması hakkında 27 Eylül 1862'de irade-i seniyye çıkmıştır⁵⁷⁷.

Padişah için saç ve yandan çarklı bir vapur inşa ettirmek üzere Londra'ya gönderilen İnşâiye Miralay Ahmed Bey'e verilen 21 Mayıs 1863 tarihli talimatta Peyk-i Nusret kalyonu ve Rehber-i Nusret firkateyninin makinelerinin, çizimleri gereğince kaç liraya yaptırılacağı ve ne müddette tamamlanabileceği hususlarını araştırarak Kaptan Paşa'ya bildirmesi de istenmiştir⁵⁷⁸. Üç gemi için gerekli olan üç takım makinenin 90 900 İngiliz lirasına yaptırılacağı öğrenilmiş ve bu meblağın Tersane hazînesinin Maliye hâzinesinden olan eski alacağından geri kalan akçeden parça parça ödeneceği Sadrazam tarafından 24 Aralık 1863'te bildirilmiştir⁵⁷⁹.

16 Nisan 1864 tarihli Cerîde-i Askeriyye'de yazdığına göre daha önce Tersâne-i Amîre sahasında denize indirilmiş olan Ertuğrul firkateyninin techîzi tamamlanıp Beşiktaş

⁵⁷⁶ DTA. ŞUB., 36A/182a

⁵⁷⁷ DTA.YOK. 204/52

⁵⁷⁸ DTA. ŞUB., 24A/40

⁵⁷⁹ BOA, A. }MKT.MHM., 288/51.

önlerine çıkarılmıştır⁵⁸⁰. Firkateyn 200 kadem boyunda, 50 kadem genişliğinde, 25,6 kadem derinliğinde olup, tonilatosu 2 344 tonodur⁵⁸¹.

Peyk-i Nusret kalyonu, Ertuğrul ve Rehber-i Nusret firkateynleri için sipariş edilmiş olan üç takım makinenin bir takımı Mayıs-Haziran 1864 ve diğer iki takımı da Temmuz-Ağustos 1864 ayı içinde hazır olacaktı. Bu makineler sefînelere Londra'da yerleştirildiği için fabrikatörleri sefînelerin Londra'ya ulaşmasını bekleyeceklerinden ve Londra uzak ve yabancı bir memleket olduğu için bu sefînelerin Kapûdâne-i Hümâyûn Edhem Paşa'nın komutanlığı altında bir fırka hâlinde şimdiden gönderilmesi için 1 Mayıs 1864'te irade çıkmıştır⁵⁸².

İngiltere'ye gönderilmiş olan Peyk-i Nusret kalyonunun adının Kosova ve Rehber-i Nusret firkateyninin adının da Hüdâvendigâr olarak değiştirildiği Edhem Paşa'ya 3 Kasım 1864'te bildirilmiştir⁵⁸³. Londra'da makine ve kazanları yerleştirilen üç gemi 18 Şubat 1865'te Portsmouth'tan İstanbul'a doğru yola çıkmıştır. Gemiler Fransa ve İspanya'da bazı limanları ziyaret etmişler ve Çanakale Boğazı'na yaklaştıkları haber alınınca sabah vakti saray önünde olmalarının sağlanması 28 Mart 1865'te Çanakkale Boğazı Muhafızı'na emredilmiştir⁵⁸⁴. Hüdâvendigâr'ın eş gemisi Nasrû'l-azîz firkateyni ise Tersâne-i âmire'ye getirilip makine ve kazanlarını almak için hazırlanmış ve 30 Eylül 1864'te denize indirilmiştir⁵⁸⁵.

Selimiye firkateyni 1865-1866 yılında denize indirilmişti⁵⁸⁶. Firkateyne konulması gereken makinenin imâli için Fabrikatör Maudslay ile kontrat yapılmıştır. Fabrikatör tarafından gönderilen çizime göre makine 800 beygir kuvvetinde ve üç silindirli olmak üzere imâl edilecekti. Fabrikatör makinenin fiyatı olan 49 210 liranın yüzde beş indirim yapmayı ve firkateyne makinesi Londra'da takılırsa bu işlemin ücreti olan 1 200 lirayı almamayı taahhüt etmiştir. Makine sekiz ayda tamamlanacaktı ve 5 000 lira peşin ödenecek olup geri

⁵⁸⁰ Faruk Ayın- Erkan Göksu, "Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri", *Türkler*, c. 13, s. 826.

⁵⁸¹ Ceride-i Bahriyye, I. Sene, Numro 3, s. 2, 11 Temmuz 1305/ 24 Zi'l-ka'ade 1306

⁵⁸² DTA.ŞUB.1865/100; DTA. MKT. 52 (5877)/ 20.

⁵⁸³ DTA. MKT. 64/7..

⁵⁸⁴ DTA. MKT. 63/51.

⁵⁸⁵ Faruk Ayın- Erkan Göksu, "Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri", *Türkler*, c. 13, s. 827.

⁵⁸⁶ DTA. MKT. 64 (5889)/19.

kalan meblağ beş taksitte imâlâtın bitimine kadar ödenecekti. Maudslay ile yapılan kontrat 25 Eylül 1868’de Londra Sefâreti’ne bildirilmiştir⁵⁸⁷.

Tersane-i âmire sahası ile İzmit ve Gemlik tersanelerinde inşa edilmekte olan beş adet korvet için lüzûmu olan makinelerden edevâtı ile birlikte üç adedinin Londra’da ve iki adedinin makinelerinin İstanbul’da yapılmasına karar verilmiştir. Ancak bunların yalnız şaft, pervane, kazan ve bacalarının Londra’da fabrikatör Mister Morezli’ye sipariş edilmesi hakkında yazılan tahrirâta cevap olarak Londra Sefâret-i Seniyyesi’nin mektubu Kaptan Paşa’nın tezkiresiyle beraber Padişaha takdim edilmek üzere Sadrazama sunulmuştur. Mektupta fabrikatörün bu üç takım makine İstanbul’da korvetlere konulmak üzere Londra’da teslim edildiği hâlde beher beygir kuvveti için 54 lira hesabıyla 25 920 ve Londra’da yerleştirilirse 56 lira hesabıyla 26 880 lira talep ettiği ifade edilmiştir. Bu makinelerin bildirilen fiyatı uygun olduğu ve bacalarının da bu tarafta imali mümkün olacağından Londra’da imalinden vaz geçilerek yalnız şaft, pervane ve kazanların imâllerine başlatılması için bunların da bahâlarının bildirilmesi hakkında Sefarete cevabnâme yazılması hususunun Kaptan Paşa’ya havalesi 20 Nisan 1864’te Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiş ve bu hususlarla ilgili emirnâme 21 Nisan’da çıkmıştır⁵⁸⁸.

2.12. Mahmudiye Kalyonuna Makine Konulması Teşebbüsü

Avrupa donanmalarında zırhlı gemi tecrübeleri devam ederken Osmanlı Devleti yeni olarak inşa edilecek savaş gemilerini uskurlu olarak inşa etmeye ve donanmasında mevcut olup büyük onarıma muhtaç olan yelkenli gemilerden üç ambarlı, kalyon ve fırkateynleri makineli olacak şekilde dönüştürmeye çalışıyordu⁵⁸⁹. Kırım Savaşı’nın devam ettiği Ekim 1855’te üç ambarlı Mahmudiye kalyonuna “...cesîm ve endâze ve resmi nefis, emsâlsiz bir seffine olduğu...” için makine yerleştirilerek bu kalyondan daha fazla yararlanılması düşünülmüştü⁵⁹⁰. 1832’de James Ellswort De Kay, Tersâne baş mimarı ile birlikte gezdiği bu gemi için dünyanın en büyük gemisi olduğundan söz ederek üç ambarlı Mahmudiye kalyonunun Fransız gemileri örnek alınarak yapılmış olduğu, boyunun 223 feet, genişliğinin 61 feet 8 inç, draftının 7 feet 9 inç, 4 feet çapındaki ana direğinin uzunluğunun 139 feet

⁵⁸⁷ DTA. MKT. 76/30.

⁵⁸⁸ DTA.ŞUB.1865/100

⁵⁸⁹ DTA. ŞUB. 14 (1845)/206a.

⁵⁹⁰ Bkz. (11), BOSTAN, 345.

olduğunu ifade etmektedir. Kalyon 3 934 ton olup 60 librelik güller atan 42'lik, 32'lik ve 18'lik olmak üzere 140 topa sahipti⁵⁹¹. (Bkz. Ek- 18).

Mahmudiye'ye makine yerleştirilmesi düşüncesinin uygulama sahasına konulması için savaşın sona ermesi beklenmişti. Vapurlar Nâzırı ve Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne Nâzırı Salih Paşa, Mahmudiye kalyon-ı hümayûnuna konulması düşünülen makinenin bahâsını araştırarak fabrikatörlere sipariş etmek ve diğer hususları halletmek üzere İngiltere'ye gönderilmiştir. Mehmed Ali Paşa Londra Sefîri'ne yazdığı 7 Eylül 1856 tarihli tahrîrâtta Salih Paşa'nın memûriyeti bahriye meselelerinin pek mühim işlerinden olduğundan bu hususta da daha önceki gibi yardımcı olunmasını istemiştir⁵⁹². Salih Paşa'ya ise görevi ile ilgili olarak Bahriye Meclisi'nde hazırlanmış olan 1 Şubat 1856 tarihli bir talimâtname verilmiştir⁵⁹³. Bu talimâtnameye göre Salih Paşa'nın görevlerinden biri Mahmudiye kalyonuna konulacak makineyi Londra'da bir fabrikatöre sipariş etmektir. Kalyona 650 beygir kuvvetinde bir makine konulduğu sûrette saatte sekiz buçuk mil kadar mesâfe kat' edebileceği hesaplanmıştı. Bununla birlikte her şeyden önce kalyonun çiziminin Londra mühendislerine ve fabrikatörlerine gösterilerek onların kararına göre hareket etmek icâb edeceği tecrübeli ve bilgisi eksiksiz olan zâbitândan oluşan encümen-i meşverette konuşularak uygun görülmüş ve bu şekilde davranılması Meclis-i Bahriyye'de de onaylanmıştı. Bunun için kalyonun, dâhilen ve harîcen şu anki heyetini gösterir çizimleri Salih Paşa'ya verilmişti. Salih Paşa bu çizimleri Admiralty'ye ve onların reyleriyle Fabrikatör Napier ve diğer fabrikatörlere göstererek sefinenin uskuru şekline dönüştürülmesi hâlinde hangi mahallerinin değiştirileceğini ve ne kuvvette makine konulması gerekeceğini, makine konulduktan sonra saatte kaç mil mesâfe kat' edebileceğini İstanbul'a bildirecekti. Bunun üzerine kalyonun uskuru şekline dönüştürülmesi için hâricen ve dâhilen yapılacak değişikliklerin gelecek çizime göre İstanbul'da yapılması veya Londra'ya gönderilerek orada yaptırılması ve bir de makinesinin İstanbul'a getirtilerek burada konulması veya sefinenin gönderilerek Londra'da konulması şıklarından birisi seçilecekti.

Salih Paşa sefinelerin makineleri dışında Tersâne-i âmire'de inşa edilmekte olan fabrikaya konulmak bazı tezgâhları da sipariş edecekti. Tersane-i âmire'ye lüzumlu olan zincirlerle demirleri imal ettirip İngiltere devlet memûrları marifetiyle provasını yaptırarak

⁵⁹¹ Bkz. (58), DE KAY, 233-234.

⁵⁹² LBA, Dosya No: 16

⁵⁹³ DTA. ŞUB., 1847/54-55

İstanbul'a gönderecekti. Ayrıca Taif vapuru için orta mihveri ve tepe çerçevesi ile kazan doldurmak için bir adet de ufak makine satın alacaktı.

Salih Paşa kendisine verilen defterde yazılı eşyalardan satın alacaklarının ve sipariş edeceklerinin fiyatlarını araştırıp bildirecekti. Ancak bu eşyalardan bazıları acil olarak satın alınacağından 30 000 lira ödenmek üzere Elyahvar'dan İngiltere'deki ortağına bir havâle kâğıdı alınarak paşaya verilmiştir.

Custiyani bâzergâna İstanbul'da verilen top kırıklarının tutarının defteri verildiğinden bâzergânın İngiltere'de bulunan kardeşi satın alınan toplar ve makineler tutarına ve bazı havâle edilen harcırah ve maaş vs.ye mahsûben kaç lira vermiş olduğunun muhâsebesini yaparak kesinti defterini gönderecekti. Salih Paşa uhdesine verilen görevleri tamamladıktan sonra İstanbul'a dönecekti. Paşa, işlerini yaparken eskiden olduğu gibi Londra sefâret-i seniyyesinin görüşünü alacaktı⁵⁹⁴. Bu arada Misiyani Bey tarafından Mahmudiye kalyonu için gerekli olan makinenin imâl sûreti ve satın alınması henüz kararlaştırılmamış ise Londra'da mukîm Devlet-i Aliyye şehbenderi olan oğlu Mösyö Dimitraki marifetiyle satın alınmasını ifade etmiştir. Bunun üzerine Kaptan-ı Derya Mehmed Ali Paşa tarafından Londra'da bulunan Salih Paşa'ya ve sefâret-i seniyyeye gönderilen 6 Ocak 1857 tarihli takrîrde Salih Paşa'nın reyî alınarak şehbender marifetiyle makinenin satın alınmasının münâsib olacağı hakkında Bahriye Meclisi'nin kararı bildirilmiştir⁵⁹⁵.

Admiralty tarafından Mahmudiye kalyonunun şekil ve heyeti bakımından dâhiline makine yerleştirilerek uskur şekline konulmasına kâbil olmadığı bildirilmiştir. Salih Paşa tarafından Kaptan Paşa'ya Admiralty'nin raporu bildirildiğinde konu Bahriye Meclisi'nde görüşülmüştür. Meclis tarafından makine yerleştirmeye elverişsiz olan Mahmudiye kalyonundan vaz geçilerek Padişahın adını taşımak üzere yeni olarak uskur bir üç ambarlı kalyon inşa ettirilmesinin münâsib olacağı hakkında bir mazbata hazırlanmıştır. Bu mazbata Kaptan Paşa'nın tezkiresi ile birlikte Meclis-i Mahsûs-ı Meşveret'te okunduğunda Mahmudiye kalyonuna makine konulduğu hâlde idaresinde emniyet olamayacağı ve yeni bir gemi yapılmış kadar masrafı ortaya çıkacağı anlaşıldığından dolayı bu işe beyhûde akçe sarf etmektense yeni olarak üç ambarlı bir kalyon inşâ edilmesi faydalı görülmüştür. Meclis-i Mahsûs-ı Meşveret'te alınan kararlar Sadrazam tarafından 22 Ekim 1857'de Padişaha

⁵⁹⁴ LBA, Dosya No: 16

⁵⁹⁵ LBA, Dosya No. 19, DTA. MKT., 31/52

sunulmuş ve 23 Ekim 1857’de çıkan irâde-i seniyye ile Mahmudiye’nin feshedilerek yeni bir üç ambarlı kalyon inşâ edilmesi emredilmiştir⁵⁹⁶.

2.13. Amerika’da Üç Ambarlı Kalyon İnşâ Ettirme Girişimi

Kırım Savaşı sona erdikten bir süre sonra Osmanlı Devleti tarafından Amerika’dan bir savaş gemisi satın alması tekrar gündeme gelmiştir. Mahmudiye kalyonuna makine konulması için yapılan görüşmeler⁵⁹⁷ Admiralty’nin kalyonunun uskur şekline konulmasının mümkün olmadığını bildirmesi üzerine Amerika’da bir üç ambarlı kalyon inşâ ettirilmek istenmişti. Bahriye Meclisi’nde yapılan görüşmelerde Salih Paşa tarafından gönderilen yeni çizime tatbik edilerek Amerika’da bir üç ambarlı inşâ ettirildiği takdirde hem daha ucuz olacağı hem de oraların kerestesinin dayanıklı olması cihetiyle yapılacak sefinenin uzun süre kullanılmasına sebep olacağı, kalyonun masraflarına da Mahmudiye’nin makine bahâsıyla Tersane-i âmire’nin mesârif-ı fevkâladesinden dolayı Maliye hazînesinde bâki kalan alacağının toplamı olan 35 588 kesenin karşılık tutulmasına karar verilmişti. Bundan fazla akçe gerekirse de kalyonun inşâsı uzun süreceğinden ve harcanacak meblağın poliçeleri geldikçe parça parça verileceğinden daha sonra karşılığı bulunacaktı. Mecliste kalyonun inşâsına nezâret etmek üzere Riyâle-i Hümâyûn Mehmed Paşa ile İnşâiyye Kol Ağası Süleyman Efendi’nin Amerika’ya gönderilmesine ve Tersâne-i âmire’de inşâiyye işlerinde istihdâm edilmiş olan zâbitânın mimarlık fenninde noksanlarını tamamlamaları için Amerika’dan bir mimar ve bir mimar muavinini kontrata bağlayarak geri dönüşlerinde beraberlerinde getirmeleri uygun görülmüş ve bu kararların, 23 Ekim 1857’de çıkan irâde ile uygulanması emredilmiştir⁵⁹⁸.

Amerika’da inşa ettirilecek uskur üç ambarlı kalyonun inşâsı işini kararlaştırmak üzere görevlendirilen Mehmed Paşa’ya 19 Kasım 1857 tarihli bir talimât verilmiştir. Talimâta göre kalyon 245 kadem boyunda ve dâhiline 800 veya 1 000 beygir kuvvetinde makine konulmak üzere uskur ve üç ambarlı olarak inşâ ettirilecekti. Mehmed Paşa ile birlikte paşanın emrine verilen Yaver-i kapûdânî Kol Ağası Hasan Efendi, sefinenin inşâsının bitimine kadar işlere nezâret etmek üzere İnşâiye zâbitânından Kol Ağası Süleyman Efendi ve hesap işlerini görmek için de Mülâzım Sadık Efendi gideceklerdi. Kalyonun inşâsı işini kararlaştırarak bodoslaması kaldırıldığında Mehmed Paşa Kol Ağası Hasan Efendi ile

⁵⁹⁶ DTA. MKT., 33 (5856)/ 14; DTA.ŞUB.1865/10

⁵⁹⁷ LBA, Dosya No: 16

⁵⁹⁸ DTA. MKT., 33 (5856)/ 14; DTA.ŞUB.1865/10

beraber İstanbul'a dönecek, diğerleri Amerika'da kalacaktı. Kalyonun, Londra'dan getirtilen çizime göre top, arma, silahları ve diğer bütün malzemeleriyle beraber Amerika Bahriye Nezâreti tarafından tensip kılınan devlet tersanesinde veya tüccar tersanelerinden birinde imâl ve inşa ettirilmesi kararlaştırılacaktı. Süleyman Efendi'nin makine ilmince malûmâtı olmadığından makinenin tarifnâme ve kontrata uygun imâl edildiği Amerika Bahriye Nezâreti tarafından yazılı olarak tasdik edildiğinde taksit akçesi fabrikatöre verilecekti. Sefineye yapılan masraflar ve görevlilerin maaşları Misiyani Bey'in oradaki vekili tarafından ödenecekti. Mehmed Paşa, Tersane-i âmire'de istihdâm edilmek üzere Amerika Bahriye Nezâreti'nin görüşünü alarak ve nezâretin marifetiyle bir mimar ve onun maiyetinde olmak üzere bir de mimar muavinini üçer sene müddetle istihdâm kılınmak üzere kontrata bağlayıp İstanbul'a dönerken her türlü alet ve edevâtlarıyla beraber getirecekti. Ayrıca paşadan, Amerika tersanelerinin fabrikaları ve idare usûlleri diğer devletlerin tersanelerinden muntazam hâlde bulunduğu ve özellikle kerestelerin muhafazası konusundaki mahâretleri bilindiğinden bu konularda inceleme yapması istenmiştir⁵⁹⁹.

Mehmed Paşa ve beraberindekilerin Amerika'ya gitmek üzere yola çıktıkları ve giderken Londra'ya uğrayacakları Londra Sefâreti'ne bildirilmiş ve kendilerine gerekli yardım ve kolaylığın yapılması istenmiştir (9 Aralık 1857)⁶⁰⁰.

Türk heyeti 6 Mart 1858'de New York'a ulaşmış, Washington ve Boston'daki tersaneleri ziyaret ederek kalyon siparişi için görüşmelerde bulunmuştur⁶⁰¹. Ancak Mehmed Bey'den gelen haber üzerine Amerika'da kalyon inşa ettirilmesi düşüncesinin şüpheli olduğu 27 Mayıs 1858'de Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiş ve 28 Mayıs 1858'de çıkan irâde-i seniyye ile işin hakikati anlaşıldıktan sonra icâbının icrâsı emredilmiştir⁶⁰². Ancak Bâb-ı âlî, Amerika'da kalyon inşa ettirme fikrinden İstanbul'daki İngiliz elçisinin baskıları sonucu vaz geçmek zorunda kalmıştır⁶⁰³.

2.14. İlk Zırhlı Osmanlı Gemisi Eser-i Hadîd ve Zırhlı Gemilerin Kabulü

XIX. yüzyılın başlarında gemilere zırh kaplanması düşünülmüş ve bu şekilde dizayn edilmiş gemi planları çizilmiştir. Sir W. Congreve 1805'te sahil istihkâmlarına karşı hücum

⁵⁹⁹ DTA. ŞUB. 1861/11,12

⁶⁰⁰ LBA, Dosya No. 28

⁶⁰¹ Bkz. (66) A. GENCER- A. F. ÖRENÇ vd., 32.

⁶⁰² DTA. MKT., 33 (5856)/24

⁶⁰³ Bkz. (66) A. GENCER- A. F. ÖRENÇ vd.,40.

için havan toplarıyla donatılmış zırhlı yüzen bataryalar inşâ edilmesini teklif etmiştir. Amerika'da ise 1836 yılında demir zırh ile kaplanmış gemi planları çizilirken 1842'de, bu tip gemilerin mucidi Stevens, 4 inçlik dövme demir levhalarla korunmuş büyük bir yüzer batarya planı yapmıştır. Fransa'da ise General Paixhans, 1841'de gemileri humbara ateşine karşı korumak için haddeden çekilmiş demir levhalarla takviye edilmesini teklif etmiştir. 1840'lı yıllarda bir çok kişi demir fırkateyn planları yapmıştı⁶⁰⁴. 1839'da İstanbul'a gelerek fabrika binaları ve askerî tesisler hakkında bir rapor hazırlamış olan Fairbairn⁶⁰⁵ ise 1835'te bir tersane kurarak dövme demirden tekne üretimine başladı⁶⁰⁶.

1830-1840'lı yıllarda deniz ticâretinde buharlı gemiler kullanılmaya başlanmıştı. Aynı yıllarda demir gövdeli yani zırhlı gemi inşâ tecrübeleri de yapılıyordu. Bu gelişme Avrupalı amiraller tarafından kuşkuyla izlenirken⁶⁰⁷ Sagîr Demir Fabrikası'nda da numûne olmak üzere 100 beygir kuvvetinde demirden bir adet buharlı geminin inşası ve lâzım olan masraflarının müzâkere edilerek tertip ve tesviyesi hususu hakkında irade-i seniyye çıkmıştır. İmâl edilecek olan bu buharlı geminin her şeyden önce inşâ masraflarının bilinmesi gerekeceğinden Barutçubaşı Hoce Ohannes marifetiyle fabrikanın müdür yardımcısı Robert Hagues tarafından defteri düzenlenmişti. Defterden anlaşıldığına göre buharlı geminin bütün masraflarının toplamı tahminen 3 600 kese olacaktı. Sefinenin inşasının ise dokuz ay müddette tamamlanacağı tahmin edilmiş ise de masraflarının ekserisi özellikle üçte bir miktarının peşin verilmesi maslahat icâbından görünmüştür. Bu buharlı demir gemi Padişahın asrının güzelliklerinden sayılarak "enzâr-ı dâhiliyye ve hâriciyyede müşâhede-i fi'iliyyesiyle övünmeye şâyân etkili bir güzîdeden olduğundan dolayı tamamlandıktan sonra mukaddeme-i âsâr-ı cedîde-i seniyye" olmak üzere Tersane-i âmire'de kullanılması gerekiyordu. Bu bakımdan yapılacak masraflarının Tersane-i âmire'den karşılanması lüzumlu görülmüşse de Tersane-i âmire'de yeni olarak yapılmakta ve tamir edilmekte olan bunca sefinenin bir çok masrafı arasında bu suret ağır yük gibi görüldüğü ifade edilmiştir. Masrafların tesviyesi için diğer bir suret olarak şimdilik ta'vîz şeklinde Darbhâne-i âmire'den verilmesi düşünülmüştür. Üçüncü bir suret de Darbhâne-i âmire'nin herkesin bildiği sayısız masraflarına ve Sagîr Demir Fabrikası tahsisâtı zamanında verildiği hâlde şimdiki masraflarına ancak yeter derecesinde bulunmasına ve Darbhâne-i âmire mürettebâtından Maliye Hazinesi'nde 150 000 kese kadar matlûbâtı olduğundan dolayı bu

⁶⁰⁴ H. W. WILSON, **Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri 1850-1914**, 21.

⁶⁰⁵ Bkz. (177), POLE, 168-169.

⁶⁰⁶ Bkz. (177), POLE, 153.

⁶⁰⁷ Bkz.(10) MÜLLER-WIENER (1998), 114.

matlûbâta mahsuben Maliye Hazinesinden Darbhâne-i âmire'ye ve oradan da yine ta'vîzen fabrikaya verilmesi ve geminin inşâsının tamamlanmasına kadar Tersane-i âmire tamirât işleri oldukça hafifleyeceğinden o vakit Tersane-i âmire'den Darbhâne-i âmire'ye ödenmesiydi. Bu son suret, diğerlerine tercih edilebilir görünmüş ve bir de buharlı gemi için Kebîr Demir Fabrika-ı Hümâyûnu imâlâtından helon verilecek ve bu seffinenin demirden imal edilecek olmasıyla Fabrika-ı Hümâyûnlarla ilgili bulunması cihetiyle kalemiye muamelesinin Fabrika-ı Hümâyûnlar Kalemi'nden görülmesi ve tesviyesi münasip gibi düşünülmüştür⁶⁰⁸.

Demir vapurun inşâ masraflarının ödenmesi için düşünülen suretleri kapsayan layıha, Tobhâne-i âmire Nâzırı Fethi Paşa tarafından Sadrazama takdim edilmiştir. Sadrazam tarafından bu lâyiha Padişaha sunulmuş ve demir vapur tamamlandıktan sonra "mukaddeme-i âsâr-ı cedîde-i seniyye" olmak üzere Tersane-i âmire'de kullanılacağından dolayı masraflarının da Tersane-i amire'den karşılanması fakat tamirat vs.den dolayı tersanenin pek çok masrafı olduğuna ve üçüncü şıkta yazıldığı gibi bahse vapurun inşâsı tamamlanıncaya kadar Tersane-i âmire'nin masrafları hafifleyeceğinden dolayı masrafların Darbhâne-i âmirenin Maliye Hazinesi'nden olan alacaklarına mahsûben Maliye'den verilmesi, bu hususun kalemiye muâmelelerinin Fabrika-ı Hümâyûnlar Kalemi'nden görülmesi şeklinde irâde-i seniyye çıktığı Sadrazam tarafından 4 Kasım 1846 tarihli tezkire ile ilgili yerlere bildirilmiştir⁶⁰⁹.

Yeşilköy'deki Baruthâne dökümhânesinde yani demir fabrikasında demirden buharlı bir gemi inşâ etmesi için bu fabrikanın makine mühendisi olan Hastings'lerden Edwards Philips ile kontrat yapılmıştır⁶¹⁰. Irâde-i seniyye gereğince Kebîr Demir Fabrika-ı Hümâyûnu imâlâtından alacağı helonla Bay Philips, dört İngiliz işçisi yanı sıra Türk ve Ermeni demircilerle gemiyi inşâ edecekti⁶¹¹. Ancak John Hagues⁶¹² Ermeni idaresi altındaki Bakırköy Baruthânesi Demir Fabrikası'nda demir tekne inşâsı için hazırladığı kalıpları denize yakın dökmeye başladığı için su sızdı ve girişim başarısızlıkla sonuçlandı. Diğer taraftan Philips, çalışma sürecinde makine siparişi verilmeden önce imal edilecek makinelerin büyüklüğünü, formunu ve oranlarını gösteren üç tane çizim ve plan vermişti. Buna rağmen Ermeniler imalata ilişkin kendi plan ve talimatlarını gönderdiler ve makineler

⁶⁰⁸ BOA. İ.MSM., 24/626_1

⁶⁰⁹ BOA. İ.MSM., 24/626_2; BOA. A.}AMD. 1/72

⁶¹⁰ Bkz. (75), MAC FARLANE, 74; Bkz. (40), CEZAR, 184-185.

⁶¹¹ Bkz. (75), MAC FARLANE, 74.

⁶¹² Bkz. (40), CEZAR, 181.

geldiğinde gemide bulunması gereken yerlere ya uymadılar ya da oturmadılar. Buharlı demir geminin inşâsının devam ettiği sırada İngiliz Seyyâh Charles Mac Farlane Ağustos 1847’de Bay Phillips’i ziyaret ettiğinde gözlemlerini şu şekilde aktarmaktadır:

“...Demir buharlı, şişedeki bir gerçek gibi görünüyordu. Kumluklar tarafından boğulan dar bir ağzın dışında denize açılan bir noktası olmayan pis bir koyda inşa ediliyordu. Buharlıyı inşa eden Bay Phillips, ‘Bu tekne, toplamda Sultan’a İngiltere’den satın alınacak iyi bir demir buharlıdan beş ya da altı kat daha fazlaya mal olacak. Buharlı bittiğinde -tabi o gün gelirse- buharlıyı Marmara Denizi’ne çıkarmak için koyun ağzından kumulları boşaltmada çok büyük meblağlarda para ödeyeceklerdi ve ben onu makineleri olmadan yollayacaktım. Buharlı, Haliç’teki tersanede inşa edilmeliydi. Hiçbir masraf olmadan temiz derin suya stoklardan buharlının indirilebileceği engelsiz 50 tane iyi yer var. Ermeni Dadianlar’a böyle bir inşa için buranın uygun bir yer olmadığını söyledim, bana bunun benim meselem olmadığını, kontratımın beni sadece tekneyi inşa etmem konusunda bağladığını ve buharlının burada olacağını söylediler. Bu adamlar asla sebebi duyamayacaklar. Onları anlamıyorum.’ dedi. Dökümhane, ocak, binalar, ek binalar, havuzlar ve her şey bu tek teknenin inşası için yapılmalıydı, buna karşılık tersanede her şey en verimli şekliyle hazırды. Muhtemelen bu delikte başka bir tekne asla yapmayacaklar ve bu yüzden binlerce kuruş boşa harcanacaktı. Teknenin demirinin her inçi İngiltere’den, fakat zavallı aldatılmış Sultan onun Türk cevherinden yapıldığına ve burada, Hohannes ve Boghos Dadian’ın ve bunların oğulları ile yeğenlerinin gözetimi ve bilimsel denetimi altında yaşlı H..... tarafından hazırlanacağına inandırılmıştı. Mimar, işçiler ve kullandıkları tüm araç ve gereçlerin hepsi İngiliz’di. Omurga, postalar ve pıraçollar, usta demircilik gerektiren diğer tüm parçalar; İngiltere’den getirildi, Bay Phillips onları buradan dövülmüş olarak alamıyordu. Gemi, yarı hazır olarak yapılmış bir zanaat ürününden fazlasıydı. Bu durumda gemiyi inşa etme ve parçalarını bir araya getirmenin onuru ve şerefi neredeydi ve nerede kullanılacaktı? Ne Türkler ne de Ermeniler böyle bir işin nasıl yapılacağını kendi kendine öğrenebiliyordu. Rumlar tamamen Ermeni Dadianlar tarafından asla çalıştırılmadılar... İş öğrenen Türkler, yapılan zor iş karşısında parayı az bulmuş ve firar etmişti: Angarya işi yapan Ermeniler Dadianların gücü karşısında korkuyor ve en düşük ücrette ödeme alıyorlardı. Bay Phillips’in sadece dört İngiliz işçisi vardı ve bu zavallı adamlar bütün işi yaptılar. Sinsi sinsi dolaşan Ermeniler tarafından sağlanan mali yardımın derecesini görmek komik bir manzaraydı. Bu dört İngiliz adama son dört aydır hiç ödeme yapılmamıştı ve onların, İngiltere’de para yollamaları gereken eşleri ve çocukları vardı. Yazılı sözleşmelere göre aylık olarak düzenli ödenmesi gereken ücretleri hep düzensiz olarak ödeniyordu. Bu da tek başına koloninin demoralize olmasına yetiyordu. Bu sıkıntı sonrasında, paralarını bir yığın içinde alan adamlar daha fazla para talep ediyordu. Bay Phillips bu ülkeye geldiği için pişmandı; çok zeki, saygı duyulacak ve işinde ünlü bir insandı. Oradaki her İngiliz adam gibi o da sürekli somurtuyordu ve bu çok ciddi hastalık belirtisi olarak görülüyordu...”⁶¹³

⁶¹³ Bkz. (75), MAC FARLANE, 74, 311-314.

Padişah 6 Eylül 1848'de Yeşilköy'ü ziyaretinde demir buharlı geminin inşa edildiği yere gelerek Philips'e iltifatta bulunmuştu⁶¹⁴. İstanbul Baruthânesi Küçük Demir Fabrikası'nda yapılan ilk Osmanlı demir vapuru 18 Kasım 1848'de denize indirilmiştir⁶¹⁵. 18 Kasım günü, geminin denize indirilme törenine katılmak üzere Padişah ile birlikte Şeyhülislâm, Sadrazam, Kaptan Paşa, Hârbiye, Adliye ve Hâriciye nâzırları, Darbhâne Müdürü, Hekimbâşı ve bir çok ilmiye mensubu buharlı Eser-i Cedîd firkateynine binerek fabrikaya gelmişler ve demirden yapılmış 130 beygir gücündeki vapur, İstanbul'da bu tipte inşa edilen ilk gemi olarak törenle denize indirilmiştir. Journal de Constantinople adlı gazetenin haberine göre teknesi ve makineleri memleket demiri ile burada yapılmış olan vapura Padişah tarafından Eser-i Hadîd adı verilmiştir⁶¹⁶.

Vapur Haziran 1849'da deneme seferlerini yaptıktan sonra Donanma hizmetine girmiştir. Hasara uğrayan vapur, 1852 yılında Zeytinburnu Fabrikası'nda dökülen bir parçasıyla onarıldıktan sonra İstanbul- Gemlik hattında çalışmıştır⁶¹⁷.

Tersane'de istihdâm edilmek üzere Edwards Philips ile 27 Ağustos 1849'da Bahriye Meclisi'nde yapılan mukaveleye göre mimar, Liman Reisi'ne bağlı olarak görev yapacak olup hizmetine karşılık ev kirası ve diğer masrafları da dâhil aylık 3 000 kuruş maaş alacaktı ve pazar günü dışında her gün çalışacaktı. Mimar 2 Ocak 1850'de Tersâne'de hizmete başlamıştır⁶¹⁸.

Kırım Savaşı'nda Sivastopol bombardıman edilirken Fransızların kullandıkları zırhlı dubalar, gemi inşa teknolojisinde yeni bir dönem başlattılar. Fransa'da yapılan zırh tecrübelerinden sonra III. Napoléon'un 28 Haziran 1854'te inşa ettirdiği yüzen batarya olarak adlandırılan beş tane zırhlı dubanın her biri 1 600 ton olup sahillerde kullanılmaya elverişli fakat denizcilik özelliklerinden mahrumdu. 56 librelik 16 kaval top ve küçük çaplı iki topa sahip olan dubalar 4,5 inç kalınlığında dövme demir zırh ile kaplıydı ve saatteki hızı ancak 6 mildi⁶¹⁹. Esas yürütücü kuvvet stim olmakla beraber hafif yelkenleri de olan bu yeni tasarımlı gemilerin benzerleri aynı tarihlerde İngiltere'de de inşa edilmeye başlandı. Yüzen bataryalar Kınburnu'nda Rus istihkâmlarının 900 metre yakınına kadar sokularak Dinyeper

⁶¹⁴ Bkz. (40), CEZAR, 181-182.

⁶¹⁵ Mübahat KÜTÜKOĞLU (1995), "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağın Yakalayan Osmanlı!**, s. 165.

⁶¹⁶ Bkz. (40), CEZAR, 184-185.

⁶¹⁷ Bkz. (10), MÜLLER-WIENER (1998), 88.

⁶¹⁸ DTA. ŞUB., 1832/19

⁶¹⁹ Bkz. (6), BLACK, 22.

Nehri ağzını müdafaa etti. Çarpışmalar sırasında yüzen bataryaların zırhı istihkâmların 8,8 cm ve 12 cm.lik toplarına karşı tam bir müdafaa teşkil etti. Yüzen bataryalar bir çok isabetler aldı ise de hiçbir hasar olmadı. Yüzen bataryaların manevra ve denizcilik kabiliyetleri az olmakla beraber en büyük zırhsız hat gemilerine karşı taarruz kudretleri çok yüksekti⁶²⁰. Karadeniz’de uskurlu savaş gemisi olmayan Rus donanması, İngiliz-Fransız birleşik donanmasının karşısına çıkamadı. Ancak müttefik donanmanın Ekim 1854 Sivastopol bombardımanında ağır zarara uğraması ahşap savaş gemilerinin zayıflığını kanıtladı⁶²¹.

Savaş sonrası Osmanlı Devleti mevcut savaş gemilerini buharlı gemiye dönüştürmek için faaliyetlerine devam etmiştir. Ancak bu amaçla Câ-y-ı Ferâh briki incelendiğinde geminin çürük olup resm ve endâzesi icâbınca uskuru şekline konulmaya da elvermediğinden ve hâliyle tamirine, yeni olarak yapılacak sefine masrafından fazla akçe gideceğinden 23 Kasım 1861’de çıkan irade ile fesh edilmiştir⁶²². Diğer taraftan Aynalıkavak, İzmit ve Gemlik’te uskur sefinelerin inşâsı devam ederken İngiltere’de top ve makine vs bütün alet ve edevâtı mükemmel olarak ahşaptan iki adet uskur kapağın imâl ettirilmesi için irâde-i seniyye çıkmıştır. Admiralty’nin ve Londra Sefâret-i Seniyyesi’nin görüşlerini alarak bu sefineleri inşâ ettirmek üzere Kapûdâne-i Hümâyûn Mehmed Paşa’nın Londra’ya gönderilmesine karar verilmişti. Paşanın refâkatine Tersane-i âmire inşâiyye zâbitânından Kol Ağası Süleyman Efendi ile İngiltere Dersa’âdet sefâreti memurlarından olup inşâiye fenlerinde eksiksiz malumatı bulunan Mösyö Filibs, yazı işleri için ketebeden Nazif Efendi tayin edilmiştir. Paşa’ya verilen 27 Kasım 1861 tarihli talimâta göre inşâ ettirilecek iki adet kalyonun resim, heyet, cesâmeti ve makinesiyle şeşhâneli toplarının İngiltere devletinin en güzide kalyonlarının aynısının olması Padişah tarafından isteniyordu. Bunun için önce kalyonların Admiralty marifetiyle resim, heyet ve büyüklük keyfiyeti ve makinelerinin kuvvetiyle toplarının adet, çap ve sikletleri ve diğer ayrıntıları kararlaştırılarak çizimleriyle tarifeleri hazırlanacaktı. Daha sonra sefinelerin çizimleri ve tarifeleri, Admiralty nezdinde meşhur ve seçkin olan mimar ve fabrikatörlere gönderilerek isteyecekleri fiyatlar ve ne müddette imâl ve inşâ edilerek bahâsının ne suretle talep edecekleri yazılı olarak alınacaktır. Fiyatlar alındıktan sonra en az fiyatı verene, Admiralty tarafından tasdik ve tensip edilir ise kalyonların inşâsı sipariş edilecekti. Kalyonlar, Admiralty ve onun tarafından daimi suretle memur ve tayin edilecek zâbitânın nezâreti altında inşâ ve imâl ettirilecekti. İngiltere devletinin tersaneleri ve donanması diğer devletlerin donanma ve tersanesinden

⁶²⁰ Bkz. (3), GÖVÜL, 3-4.

⁶²¹ Bkz. (6), BLACK, 187.

⁶²² DTA. ŞUB. DTA.ŞUB.1865/72.

daha ma'mûr ve muntazam olduğundan Mehmed Paşa'dan İngiltere donanma ve tersanesi nizâmât ve usulünden Dersa'âdet tarafından icrâsı mümkün olan ve beğenilen maddelerini hakkıyla fark edip seçecek bilgisi olduğundan araştırma ve gözlemlerini peyder pey Kapûdân Paşa'ya bildirmesi istenmişti⁶²³.

Kapûdâne-i Hümayûn Mehmed Paşa'ya, aydan aya 105 lira ve bir defaya mahsus olarak da 20 900 bu kadar kuruşun verilmesi hakkında 27 Kasım 1861'de irade çıkmış⁶²⁴ ve paşa Londra'ya gitmiştir. Bir süre sonra Londra Sefâret-i seniyyesi tarafından Bâb-ı âlî'ye ve Sadrazama, Kapûdâne-i Hümayûn tarafından Kaptan Paşa'ya muharrerât gelmiştir. Bahriye Meclisi'ne takdim edilen muharrerât İnşâ'iyye Meclisi üyelerinden Direkçibaşı ile bir miralayın da katıldığı toplantıda okunmuştur. Muharrerâtan anlaşıldığına göre Kapûdâne-i hümayûn Londra'ya ulaştığında kendisine verilen talimât gereğince Osmanlı Sefiri ile beraber İngiltere Bahriye Vekili'yle görüşmüş ve Devlet-i âliyye'nin İngiltere'de iki adet uskur ahşap kapak yaptırmayı istediğini beyan ederek görüş ve yardım talep edilmiştir. Bunun üzerine İngiliz Bahriye Vekili, İngiltere devletinin demir gemilerin icâdından önce bu gibi kapak inşasından vaz geçerek bunların yerine gayet uzun ve büyük firkateyn yaptırmaya başladığını ve bu demir gemilerin icâdından beri ise büyük ahşap firkateynlerin inşâsının da terk ve iptal ile bu yeni icat edilen demir gemilerin çoğaltılmasına devam edilmekte bulunduğunu beyân etmiştir. Vekil demir gemilere ahşap geminin dayanması imkânsız olduğundan Devlet-i âliyye'nin ahşap gemi inşâsına sarf edeceği akçenin hebâ olacağı gibi ahşap gemi yaptırılması mutlak surette bulunduğu hâlde bahse konu firkateynlerden yapılmasının münasip olacağını söylemiştir. İngiliz otoritelerine göre Devlet-i âliyye'nin bu yeni icat demir gemilerden birkaç adedine ve birkaç adet de uskur şalopaya sahip olmasının lüzum ve ehemmiyeti bulunuyordu. İngiltere devleti tarafından demir gemilerden birkaç adet imâl edilmiş olup bunlar biri kaplama veya diğeri yalnız arası bir nev' sert ağaçtan olarak tamamen demir olarak yapılmıştı. Bu iki cins demir gemilerden her ne kadar ikinci tip seçilmiş ise de bunların da seyr ü hareketlerinde bazı mertebe ağırlık olması ve ziyade yalpa vurması cihetiyle henüz bu mahzûrlarının tecrübeyle giderilmesi çaresine çalışıldığından dolayı bu gemiler hakkında icap eden tecrübelerin sona ermesine kadar Devlet-i âliyye'nin beklemesi uygun görülmüştü. Demir gemilerin beheri ise arma ve top vs edevâtsiz olarak 250 000 İngiliz lirasına yapılıyordu.

⁶²³ DTA. ŞUB., 24A/ 35a-b

⁶²⁴ DTA.ŞUB.1865/67

Bahriye Meclisi'nde Padişahın Devlet-i âliyye'nin kara ve deniz kuvvetlerini çoğaltma isteği göz önüne alınarak İngiltere'deki durum değerlendirilmiştir. İngiltere'de ahşap gemilerin inşâsından vaz geçilmiş olsa da eğer Padişah büyük ahşap firkateynler inşa ettirilmesini isterse bunlar için gereken makineler yine İngiltere fabrikalarında yaptırılmak üzere çizimleri Admiralty'den getirtilip icap eden mahallerden de teknik bilgisi olan usta ve ameleler tedarik edilerek Osmanlı sahillerinde ormanlara yakın ve civar olan kadîm tezgâhlarda kısa süre zarfında inşâlarının tamamlanacağı ifade edilmişti. Diğer taraftan böyle demir gemi icat olunmuşken Devlet-i âliyye'nin ahşap gemiye sarf edeceği akçenin hebâ olacağı Padişah tarafından da kabul edilip demir gemi imâl ettirilmesi istendiği takdirde diğer denizci devletler tarafından yapılan ve faydaları İngiltere devleti tarafından haber verilmiş olan böyle yeni bir buluşun büyük bahriye devletlerinden olan Devlet-i âliyye tarafından da tedârik ve imâline çalışılması devlet kaidelerinin ve şanın icâbından olacağı ileri sürülmüştür. Ancak bu demir gemiler, seyr ü seferlerinin güvenli bir şekilde olması için gerekli olan tecrübeleri henüz tamamlanmadan inşâ ettirilirse bunların kullanımı sırasında bir zorlukla karşılaşıldığında başa çıkılamayacağı için bu hususun da yapılmakta olan tecrübelerinin tamamlanmasına kadar ertelenmesinin gerekeceği mütâlâa edilmiştir. Sonuç olarak Bahriye Meclisi'nde demir gemilerin tecrübelerinin beklenerek sonradan bir iki adedi sipariş olununcaya kadar Tersane-i âmire, İzmit ve Gemlik tezgâhlarında inşâ edilmekte olup tamamlanmak üzere olan sefineler için lâzım gelen makinelerin şimdiden İngiltere fabrikalarına sipariş edilmesinin daha uygun olacağına karar verilmiştir (30 Ocak 1862)⁶²⁵. Bahriye Meclisi'nin mazbatası ile Kaptan Paşa'nın tezkîresi 15 Şubat 1862 tarihinde Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiştir. 16 Şubat 1862 tarihinde çıkan irâde-i seniyye ile tecrübeleri devam eden demir gemilerden vazgeçilmiş, Kapûdâne-i Hümâyûn Mehmed Paşa'nın inşâları devam eden bir kapak ve iki firkateyn için gerekli olan makinelerin kontratını yaparak geri dönmesi emredilmiştir. Ayrıca Tersâne-i âmire, İzmit ve Gemlik tezgâhlarında inşâ edilmekte olan sefineler tamamlandığında bu tezgâhlarda yeni olarak birer adet kapak sefinesi inşâsı için şimdiden işe başlanması istenmiştir⁶²⁶.

1863 yılında Akdeniz'de bulunan gemilerin hepsinin vapur olması hakkında irâde-i seniyye çıkmıştır. Bu nedenle Akdeniz'de görevli bulunan Feth-i Bülend briki İstanbul'a çağırılmıştır (7 Mayıs 1863)⁶²⁷. 18 Mayıs 1863'te ise Arnavutluk sahilinde karışıklık çıkaracak bazı kişilerin zararlı hareketlerde bulunmaya teşebbüs edecekleri haber

⁶²⁵ DTA. ŞUB., 36A/52a

⁶²⁶ DTA. MKT., 33(5856)/58

⁶²⁷ DTA. MKT. 50 (5875)/51.

alındığından Mesîr-i Ferâh korveti yerine Seddülbahr vapuru Bar'a tayin edilirken Golos'ta Tair-i bahrî vapuru bulunuyordu⁶²⁸. 31 Ocak 1864 tarihli Cerîde-i Askeriyye'de ise Osmanlı devletinin büyük denizci devletlerden olmayı tabiaten hükmetmiş olduğundan ve her devletin kara ve deniz kuvvetlerini topraklarına ve coğrafyasına uygun olarak düzenlemesi lâzım geldiğinden dolayı Padişah Abdülaziz (1861-1876)'in deniz kuvvetlerinin çoğaltılmasına ve nizâmlarının sağlamlaştırılmasına çalıştığı anlatılmaktadır. Bu amaçla Osmanlı Donanması'nda mevcut gemiler yaptıkları görev itibâriyle birincisi sefâyin-i saffîyye, ikincisi sefâyin-i muhafaza ve üçüncüsü de sefâyin-i nakliyye olmak üzere üç sınıfa ayrılmıştır. Sefâyin-i saffîyye donanmaların eski tertibine göre firkateyn, kapak ve üç ambarlı gibi yüksek bordalı gemilerden oluşuyordu. Ancak savaş için zırhlı gemiler icat edildiğinden ve Osmanlı Donanması'nda sefâyin-i saffîyye sınıfından büyük gemiler mevcut ise de bunlar yeni icadın gösterdiği maksatta yeterli olamayacağından bundan böyle ahşap gemi inşâsından vaz geçilerek sefâyin-i saffîyyenin zırhlı gemilerden olmasına karar verilmiştir. Sefâyin-i muhafaza, sahillerin ve adaların korunmasında görevlendirilen hafif gemiler olup Osmanlı Donanması'nda bu hizmete yetecek kadar mevcut olan gemilerin bir kısmının yelkenli gemi olduğu ve makinesi olmayan gemilerin ise rüzgâra tâbi' oldukları için istediği gibi kalkıp seyir yapmaya ve seyir hâlinde de istediği sularda bulunmaya muktedir olmadıklarından başka yelkenli gemilerde buharlı gemilerden fazla gemiciye lüzum olmasıyla bir takım askeri muattal ettiğinden dolayı bunların hepsinin buharlı ve hafif gemilere çevrilmesi Sultan II. Abdülaziz tarafından uygun görülmüştür.

Tersane-i âmire'de büyük küçük bir çok buharlı nakliye gemileri mevcut ise de yeterli derecede olmadığından bunların da nakliye işlerinin gösterdiği ihtiyaç ve verdiği kolaylık derecesine çıkarılması da Padişah tarafından emredilmiştir. Ancak zırhlı gemiler inşâsı için gerekli olan makine ve edevât mükemmel olmadığından ve muhafaza ve nakliye gemilerinin de lüzumu kadarının hepsinin birden Tersane'de inşâsı için yeterli tezgâh bulunmaması sebebiyle bunların bazılarının Avrupa'da inşâ ettirilmesine karar verilmiştir. Sefâyin-i saffîyye sınıfından Avrupa'da İzzeddin, Fuad, İsmail sipariş edilmiş, bu sınıftan olarak Tersane-i âmire'de Selimiye⁶²⁹ uskuru firkateyni, Nasrulaziz korveti, İzmit Tersanesi'nde Muzaffer ve Mansure uskur korveti, Gemlik Tersanesi'nde Merih ve Utarit korvetleri, nakliye sınıfından da Avrupa'da Seyyâd-ı Bahrî korveti, Amasya'da Ceyhun

⁶²⁸ DTA. MKT. 50 (5875)/54.

⁶²⁹ Bu firkateynin adı Kûh-ı revân iken daha sonra çıkan irâde-i seniyye ile Selimiye olarak değiştirilmiştir. Bkz. Faruk AYIN- Erkan GÖKSU, "Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri", 827.

korveti ve Sinop'ta Fırat korveti ile Tersane-i âmire'de İclaliye zırhlı korveti inşâ edilmiştir. Ayrıca gemi inşâsını, diğer devletlerdeki tekniğe uygun hâle getirecek olan üstü örtülü taş havuzun inşâsına da karar verilmiştir⁶³⁰.

Böylece Osmanlı Donanması'nı oluşturan gemilerin diğer denizci devletlerin teknolojisine uygun duruma getirilmesi için sefâyin-i saffıyye sınıfına öncelik verilerek zırhlı gemi inşâsına başlanmış, muhafaza gemilerinin ise buharlı ve hafif gemilere çevrilmesi, buharlı nakliye gemilerinin de yeterli sayıya çıkarılması için gerekli teşebbüsler başlamıştır.

⁶³⁰ Faruk Aydın- Erkan Göksu, "Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri", *Türkler*, c. 13, s. 824- 825.

3. BÖLÜM

TERSÂNE-İ ÂMÎRE'YE BAĞLI FABRİKALAR

Tersane-i âmire'de buharlı makinelerden yararlanılması için ilk girişim XIX. yüzyılın başında yapılmıştır. Sultan III. Selim (1789-1807) döneminde Tersane-i âmire'de 1797-1800 yılları arasında gerçekleşen önemli teknolojik gelişmelerden biri de günümüzde 3 nolu kuru havuz olarak bilinen ilk kuru havuzun inşâ edilmesidir. Gemilerin onarım ve inşaatlarının kuru bir ortamda tamamlandıktan sonra dâhiline su alınarak yüzdürülmesini sağlayan havuzu İsveçli mühendis Rhodé inşâ etmiştir⁶³¹. Bir kuru havuzun sularını tahliye etmek üzere ilk buhar makinesi ise 1797 yılında İngiltere'deki Portsmouth Tersanesi'ndeki kuru havuzda kullanılmıştır. Osmanlı Bahriyesi'nin ilk kuru havuzunun inşâ edilmesinden kısa süre sonra 1803- 1805 yılları arasında bu havuzda kullanılmak üzere Boulton & Watts yapımı bir buharlı makinenin satın alınması veya kiralanması yanında teknik yardım alınması konusunda İngilizlerle yazışmalar yapılmıştır. Ancak bu görüşmeler sonuçsuz kalmıştır⁶³².

3.1. Aynalıkavak Sahâsındaki Fabrikalar

Buhranlı geçen 1807-1826 yıllarının olaylarının arkasından bir duraklama devrine girildiyse de II. Mahmud'un saltanatının son yıllarında İngiltere'den ithâl edilen makinelerle Tersâne-i âmire'de ilk sanayi teşebbüsleri görülmeye başlandı⁶³³. 1831 yılında Tersâne-i âmire işlerinin kolaylıkla görülmesi için Aynalıkavak sahasında buharlı çarklarla çalışan fabrikalar kurulmuştur. Bunun için bir haftada 250 kantar bakır tahtası yani levhası imâl etmek üzere bir adet, top delmek ve cilalamak üzere bir adet ve tahta kesmek için de bıçkı tabir edilir bir adet ki toplam üç adet buharlı makine İngiltere'den⁶³⁴ İngiliz tâcir Bulak Hardi vasıtasıyla getirilmiştir. Makinelerin bahâsı ceyb-i hümayûn hazînesinden ödenecekti. Fakat

⁶³¹ Bkz. (16) BOSTAN, 69-90. Tersanedeki ikinci kuru havuz, III. Selim döneminde istihdâm edilen yabancı uzmanların yanında tecrübe kazanmış olan Manol Kalfa ile baş mühendis ve Mühendishâne hocası Abdülhalim Efendi tarafından 1821-1825 yılları arasında, üçüncü havuz da Vasil Kalfa tarafından 1857-1870 yılları arasında inşa edilmiştir. Ayrıca Vasil Kalfa ilk kuru havuzun boyunu 1874-1876'da uzatmıştır. Bkz. (18), ZORLU, 73.

⁶³² Bkz. (18), ZORLU, 69, 70.

⁶³³ Bkz.(10) MÜLLER-WIENER (1998), 64.

⁶³⁴ Takvim-i Vekâyi', I. Tertip, 21. 6. 1247, sa. 4, s. 3; Bkz. (40), CEZAR, 168.

Tüfekhâne'ye satın alınmasına karar verilen makineden vaz geçildiğinden bu iş için mukâta'at hazinesinden verilmiş olan 250 000 kuruş, daha sonra Tersane'nin makinelerinin bahâsına mahsup edilmiştir⁶³⁵.

Bu makinelerin Tersane-i âmire'de binalar yapılarak çalıştırılmasıyla hem Tersâne-i âmire'nin işleri kolaylaşacak hem de tasarruf sağlanacaktı⁶³⁶. Bilindiği gibi bakır levhalar savaş gemilerini terredo navalis gibi su zararlılarına karşı korumak, kalafatlama malzemelerini bir arada tutarak ömürlerini uzatarak onarım masraflarını azaltmak ve gemiye sürat sağlayarak seyrini güvenli hâle getirmek için karinalara kaplanıyordu. Bu işlem Selim III döneminde 1792-1793 yılında ilk defa uygulanmıştı. Tokat, Ergani ve Keban bölgelerinden elde edilen ham bakır Tersâne-i âmire'de Mahzen-i sürb adı verilen depoda saklanıyor ve ihtiyaca göre haddehânede levha hâline getiriliyordu⁶³⁷. Nühâs tathir ve tesviyesi için yapılan fabrikanın yani haddehânenin tanzimi için Bulak bâzergân vasıtasıyla getirilen Frederich William Taylor adlı mühendis kontrata bağlanarak görevlendirilmiştir⁶³⁸. Makine ile birlikte gerekli mühendisler İngiltere'den getirilince makineli errehâne ve haddehâne, irâde-i seniyye gereğince Tersane-i âmire'de Aynalıkavak civârında inşâ edilmeye başlanmıştı⁶³⁹. Binalar 23 x 11 x 8 zirâ ebâdında bir daire ile bir makine dairesi, bitişğinde bir fırın, 20 x 15 x 10 zirâ ebâdında iki katlı hademe dairesi ve sahilde iskelelerden oluşuyordu⁶⁴⁰. İnşaatın hazırlanan keşf-i evveli 1 543 rumi kese 69 buçuk kuruş 40 para olarak tespit edilmiş olup Ebniyye-i Hassa Müdürü'nün verdiği ilâm gereğince Tersane-i âmire emini Ali Beyefendi marifeti ile inşası için Baş Muhasebe'den 13 Ekim 1831 tarihli mübâşeret sureti verilmiştir.

Errehâne ve haddehâne binalarının keşfine göre inşasına başlanmış ise de bu binaların mahalli denize yakın olduğundan zemin çürük çıkmıştır. Keşif defterinde binaların altlarına diğer deniz kenarında yapılan binalarda yapıldığı gibi âdeti kazıklı temeller inşası da dâhil edilmişse de bahse konu mahal eskiden deniz olup sonradan doldurulduğundan zemine uzun kazıklar çakılması ve büyük ızgaralar yerleştirilmesi gerekmiştir. Bu durum ise keşiften fazla masrafa sebep olacağından ebniye mahallinin Ebniyye-i Hassa Müdürü marifetiyle tekrar muayene edilerek masrafında fazlalık ortaya çıktığı hâlde keşif defterine

⁶³⁵ BOA, C.BH., 102/4929

⁶³⁶ Bkz. (40), CEZAR, 168.

⁶³⁷ Bkz. (18), ZORLU, 69.

⁶³⁸ BOA, HR.TO., 407/36

⁶³⁹ BOA, C.BH., 8487

⁶⁴⁰ Ali Haydar ALPAGUT (1941), **Marmarada Türkler**, 147.

işaret edilmesi Ali Beyefendi tarafından talep edilmiş ve Defterdâr efendiden ebniyenin keşif ve muayene edilmesi emredilmiştir (8 Şubat 1832).

Ebniyye-i Hassa Müdürü Es-seyyid Abdülhalim, hulefâ ve erbâb-ı vukûftan Bağcıoğlu ve Marki kalfalarla birlikte inşâât sahasına gitmiştir. Heyet açılmış temel mahallerini, darb olunmuş ve olunacak kazıkları sayıp gereği üzere mahallinde araştırıp keşif ve mesâha ederek 10 Mart 1832 tarihli bir adet keşif defteri hazırlamıştır. Keşif defterine göre errehâne ve haddehâne makinelerinin mahalli 6x 14x 15 zirâ ve 6x 5x 05 zirâ etrafları 6x 2x 61 zirâ ve 6x 1 buçuk x 45 buçuk zirâ ebâdında olacaktı. Makine mahalline çakılacak uzun kazıklar 14'e 0,5 ve 15'e 0,5 zirâ olacaktı. Yerinde yapılan yeni keşif sonunda uzun kazıklar ve ızgaralar üzerine kârgîr olarak inşa edilecek olan binaların masrafları, bir yük 86 217 buçuk kuruş olarak tahmin edilmiştir. Heyet, bu meblağdan, keşif-i evvel suretindeki âdeta temel masrafları olan 23 550 kuruş çıkarıldıktan sonra temel kazıklarının fazla masrafları olan 325 kese 167 buçuk kuruş için yeniden bir suret verilmesi şeklinde görüş bildirmişlerdir⁶⁴¹.

Errehâne ve haddehâne binalarının inşası sırasında yapılacak havuzlara su akıtmak için kullanılacak olan su yolları eski olduğundan onarılması gerekmiştir. Bu onarım masraflarına mahsuben Tersane-i âmire hazinesinden 100 000 kuruş verilmiştir (16 Ağustos 1832)⁶⁴². Ayrıca errehâne için 1833 yılında Tersane-i âmire döğmecibaşısı marifetiyle 395 buçuk vukiyye bakır takımı imal ve teslim edilmiştir. Bunların beher vukiyyesi için 6 kuruştan imâliye ücreti hesaplandığında toplam 2 361 kuruş Tersane-i âmire hazinesinden verilmiştir⁶⁴³.

1832 yılında İngiliz Vilyam Con Bragon adlı çarkçı mühendis errehâne, haddehâne ve tobhâne adlı üç makinenin çarklarından sorumlu olmak üzere kontrata bağlanmıştır. Bragon, bu iş için gereken levazımlar Tersâne-i âmire tarafından verildikçe çarkların nizâma bağlı olarak iyi bir şekilde korunmasına çalışacaktı. Bragon on üç yıl görev yaptıktan sonra yıllık 40 000 kuruşu on iki ay taksitle almak üzere 26 Ocak 1845'te kontratı yenilenmiştir⁶⁴⁴.

⁶⁴¹ BOA, C.BH., 8487

⁶⁴² BOA, C.BH., 64/3039

⁶⁴³ BOA, C.BH., 17/813

⁶⁴⁴ DTA. MUH.. 171 (9208)/ 5b

Buhar gücüyle çalışan haddehânenin inşâsının 1834'te tamamlanmasıyla buhar makinesi ilk olarak Tersane-i âmire'ye girmiştir⁶⁴⁵. Haddehâne-i cedîdin memuru İbrahim Raşid Ağa'ya, 28 Şubat 1835'ten 26 Temmuz 1835'e kadar bu hizmetine karşılık altı aylık mahiye olarak 3 000 kuruş Tersane-i âmire hazinesinden ödenmiştir. Bu belgeden anlaşıldığına göre Haddehâne-i cedîd olarak adlandırılan bu buhar makineli haddehâne, 1835'te faaliyette bulunuyordu⁶⁴⁶. Tersânede tamir edilmekte olan Mahmudiye ve Peyk-i Meserret kalyonları için gerekli olan mismar, cıvata ve levhalar/sac imali için 15 000 vukiyye Tokad bakırının eskiden olduğu gibi cârî fiyatından Maliye hazînesinin malı olan bakırdan verilmesi talep edilmiştir⁶⁴⁷. Daha sonra bu kalyonlarla birlikte diğer gemilerin kaplaması için gerekli olan Tokat bakırının miktarı 20 000 vukiyyeye çıkarılmıştır (8 Ağustos 1849)⁶⁴⁸.

Top takımı yapılan fabrika binasına buharlı makinelerin tamîri için tezgâhlar yerleştirildikten sonra buraya Tobhâne Fabrikası denilmiştir⁶⁴⁹. 2 Ekim 1841 tarihinde Ceyms Hardman adlı İngiliz demirci ve çarkçı ile Tersane-i âmire'de karada demirci, çarkçı, tornacı ve eğcilik sanatlarında istihdâm edilmek ve gerektiğinde buharlı gemilerden birinde çarkçı başılık hizmetini de yapmak üzere kontrat yapılmıştır. Hardman'a aylık 2 000 kuruş ödenecekti⁶⁵⁰. Hardman, Tobhâne olarak isimlendirilen Tamirhâne'de vapur seffinelerinin tamirâtını Devlet-i âliyye tebaası amele ile birlikte yapmak ve onlara yaptırmak konusunda gerek yalnız gerek diğer ecnebi çarkçılarla işbirliği yaparak çalışmıştır. 14 Aralık 1843'te, Tamirhâne Müdürü Kâ'immkâm Salih Bey vs maiyetinde olarak amelenin ser-kârî olarak görev yaptığından dolayı maaşına zam yapılarak 2 750 kuruşa çıkarılmıştır.⁶⁵¹ 1852'de Tobhâne'de Ereğli vapurunun İngiltere'de imâl ettirilerek getirtilen orta mihveriyle nihayetinde bağlı firdöndüleri ve firdöndülerin uçlarında bulunan firdöndü iğneleri değiştirilmiştir⁶⁵². 1859 yılında Tobhâne Fabrikası, Tersane-i âmire fabrikalarının baş çarhçı ustasına ve o bulunmadığında Vapurlar Müdürü'ne bağlı olarak görev yapmıştır. Bu fabrikanın baş çarkçıları maiyetlerine çeşitli sınıflarda tayin edilen İngiliz ve Nemçeli çarhçı mühendislerini, ameleyi ve şâkirdânı çalışacakları işlere dağıtarak bu şekilde gerek çarhçılar gerek amele marifetiyle imâl edilecek bütün imâlâtın lâıyıkıyla yapılmasından sorumluydu.

⁶⁴⁵ Bkz. (10), MÜLLER-WIENER, 85.

⁶⁴⁶ BOA, C.BH., 137/6601_2

⁶⁴⁷ DTA. MKT. 4 (5827)/65.

⁶⁴⁸ DTA. MKT. 4 (5827)/72.

⁶⁴⁹ Bkz. (171). 54-55.

⁶⁵⁰ DTA. MUH.. 171(9208)/ 4a

⁶⁵¹ DTA. MUH.. 171 (9208)/2

⁶⁵² DTA. MUH.,171/49a, DTA. ŞUB. 1832/29a

Hardman, âmirlerinin emriyle gerek vapur-ı hümayûnların birinde gerek karada yeni bir buharlı makine kurulmasına nezâret ettiği gibi gerektiğinde bizzât kendisi de çalışıyordu. Bunun yanında vapur-ı hümayûnlarda gerek karada bir makine veya kazan vs çarhın keşf ve muayenesini yapıyordu. Tamir veya değiştirilecek bir parça yapılmasına nezâret edip gerekirse bizzât kendisi çalışıyordu. Tobhâne Fabrikası baş çarkıcıları nezâretleri altında bulunan ameleye teslim edilmiş olan bütün makine, kazan, çarh ve diğer aletler ve edevâtın korunmasından ve kullanılmasından da sorumluydu. Usta, nezâreti altında bulunan İngiliz mühendislerinin, çarhcılık ilmini tahsil etmek üzere maiyetlerine tayin edilmiş olan bütün şâkirdânı eğitmelerine ve onlara yardım etmelerine de nezâret etmekle yükümlüydü⁶⁵³.

Tersane-i âmire'deki bu ilk buharlı makineler faaliyete başladıktan sonra gerek kara vapurlarının yani fabrikaların gerekse sayıları artmaya başlayan buharlı gemilerin kazanlarının ve diğer aletlerinin imâli için gerekli olan bir fabrika takımının Londra tarafından satın alınması için İngiliz Lebone bâzergân ile kontrat yapılmıştır. Tersâne-i âmire vapurları lâzımesi için gerekli olan eşyalar ise iki katlı kuvvetli demirden kebîr bir çarh, on iki parmak olmak üzere iki katlı ve kuvvetli demirden bir başka çarh, kazanlar için demir delmek ve kat' etmek için makine, farklı kalitelerde üç cins dokuzar kantar çelik, muhtelif cins törpü, bir buçuk parmak ve bazısı ¼ parmak vida imâli için makine, makine imâli için muhtelif cins kurşun vs, 50'şer adet büyük mengene ve üç çift kebîr körük, üçer adet tirebeze ve küçük mengene, dört adet kebîr örs, kebîr demir kantar ve büyük deniz çarhlarının imâli için gerekli olan bir alet bulunuyordu. Bu fabrika takımının tutarı navl, komisyon ve sigorta masrafları dâhil olduğu hâlde 1 675 lira olarak hesaplanmıştı. Beher lira 108 buçuk kuruştan bu meblağın karşılığı olan bir yük 81 954 buçuk kuruşun yarısı peşin ve diğer yarısı da fabrika takımının sıhhatini gösteren defteri fabrikadan geldiğinde ödenecekti⁶⁵⁴. Fabrika takımı vs aletler Tersane'ye teslim edildiğinde bunların tutarı Bahriye Rûz-nâmçesi tarafından 1 720 lira olarak hesaplanmıştır. Beher lirası mukavele gereğince 108 buçuk kuruş olmak üzere toplam tutarı olan bir yük 86 620 kuruştan daha önce Tersane-i âmire hazinesinden suret ile verilmiş olan 91 000 kuruş çıkarıldığında geri kalan 95 620 kuruşun Tersane-i âmire hazinesinden verilmesi için Maliye muhâsebesine kaydedilip lâzım gelen suretinin yazılarak verilmesi uygun görülmüştür (5 Eylül 1839)⁶⁵⁵. Böylece kurulan kazanhâne fabrikasında bakırdan vapur kazanlarının imâl edilmesi düşünülmüş ve

⁶⁵³ DTA. MUH., 330/137b-138a

⁶⁵⁴ DTA. MUH., 171/49b

⁶⁵⁵ DTA. ŞUB., 1/135.

Kastamonu'nun Bakır Kuresi nâhiyesinden on onbeş Türk amele burada çalışmaya başlamıştır⁶⁵⁶.

1848 yılında errehânenin makinesinin kazanlarının yenilenmesi gerekli olduğundan Londra'dan iki adet kazan getirilmesi için Tersane-i âmire Nâzırı ile Fransa devleti tebaasından Demakberan ve Aleksandır Karabet bâzergânlar ile 22 Mart 1848 tarihinde mukavele imzalanmıştır. Kazanlar, Tersane-i âmire tarafından verilen çizimine uygun olarak imâl edilip sacları, burmaları ve köşe demirleri bu tarafa deste deste gönderilip Tersane-i âmire'de montajı yapılacaktı. Kazanların tutarı fabrikatör tarafından gelecek fatura gereğince hesaplanacak, yüzde üç komisyon, navl ve sigorta akçesi eklenip toplam tutar Tersane-i âmire hazinesinden bâzergânlara ödenecekti. Kazanın sacları dışında üç kadem altı pus genişliğinde altı kadem boyunda ve yarım pus kalınlığında yirmi adet kazan sacı da satın alınmıştır⁶⁵⁷.

Tersane-i âmire'de mevcut olan dört beygir kuvvetinde bir makinenin haddehâne dökümhânesine yerleştirilmesiyle bazı aletleri çarh etmek ve döküm ocakları için körük çekmek hizmetinde kullanılması Liman Reisi paşa tarafından inhâ olunmuştur. Keyfiyet Bahriye Meclisi'ne havale edildiğinde makinenin konulacağı mahallin keşfi ve muayenesi ile masrafının miktarı bilindikten sonra icâbının icrâsı lâzım geleceği ifade edilmiştir. 3 Mayıs 1849 tarihiyle kayıtlı evraka göre bu mahallin keşf ve muayenesiyle bir kıt'a keşif defterinin tanzimi hususu Nâfi'a Nezâreti'ne yazılmıştır⁶⁵⁸. Ancak bir müddet sonra haddehâne için 20 beygir kuvvetinde bir çift ahen kazan ve edevâtının Napier fabrikalarında yaptırılması için Aleksandır Karabet ile mukavelenâme yapılmıştır. Bâzergânın 18 Ağustos 1850 tarihiyle Bahriye Meclisi'ne verdiği mukâvelenâmeye göre kazanın bahâsı fabrikadan gelecek faturaya göre hesaplanacak, yüzde üç komisyon, navl vs toplam bahâsı kaçta ulaşırsa ulaşınsın Tersane-i âmire'ye gelişi tarihinden itibaren üç ay içinde bâzergâna ödenecekti. Kazan ve edevâtı haddehâneye 1 Mart 1852'de teslim edilmiş, bahâsı olarak 601 lira 6 şiline komisyon, kaime ziyarı, poliçe işlemi eklenip hazine harcı kesildikten sonra 71 386 kuruş ödenmiştir⁶⁵⁹.

⁶⁵⁶ Bkz. (171). 54-55.

⁶⁵⁷ DTA. MUH., 171/35b

⁶⁵⁸ DTA. MKT., 5/22

⁶⁵⁹ DTA. MUH., 171/53a

Yerine yerleştirilmeye başlanan haddehâne makinesi edevâtının tanzimi üçte iki derecesine ulaşmışken 35 kalem eşya noksan ortaya çıkmış ve bunlar işin geri kalmaması için Tersane-i âmire tarafından bu eksik malzemeler imal ve ikmal edilmiştir⁶⁶⁰. Mösyö Taylor ise bu noksan eşyadan dört kalem alet, makinenin ana parçalarından olduğundan bunların Londra'dan gelmesinin gerektiğini ifade etmiştir⁶⁶¹. Bu arada şehbenderin listede olmadığını imâ ettiği şah-merdân gibi malzemeler de geliyordu. Noksan eşyadan şimdiye kadar Tersane-i âmire'de yapılmış olan 35 kalem eşyanın Londra rayicinden bahâsının fabrikatörden tahsil edilmesinin şehbendere bildirilmesi istenmiştir (3 Şubat 1852)⁶⁶².

İngiliz Samuel Brown, haddehânede kazancıbaşı olarak altı sene çalışmıştır. Kazancıbaşı kontrat müddeti bitip üç sene geçtikten sonra zam talep ederek kontratının yenilenmesini Salih Paşa'ya bildirmiştir (11 Eylül 1854)⁶⁶³. Bunun üzerine yapılan kontrata göre 1 Kasım 1854'ten itibaren süresiz olarak kazancıbaşılık memuriyetinde istihdâm edilecek olan Brown'a aydan aya 22 İngiliz lirası ücret ödenecekti⁶⁶⁴.

Aynalıkavak sahasında inşâsına başlanan bir diğer fabrika ise demirhânedir. 1834 yılında inşâsına başlanan demirhâne⁶⁶⁵ binaları Bahriye Mirlivâsı Namık Paşa marifetiyle inşâ edilmiştir. İnşâatta istihdâm edilen amelenin 8 Temmuz 1834'ten 4 Eylül 1834'e kadar ücret ve taamiyeleri 5 134 kuruş tutmuş olup 27 Ağustos 1835 tarihli bir belgeye göre de amelenin geceleri Tersane sahasında ikametleri güvenlik açısından sakıncalı bulunarak Okmeydanı'nda kurulacak olan çadırlarda kalmaları ve böylece bunların zamanında işe gelmeleri de sağlanmıştır⁶⁶⁶.

Tersane-i âmire Donanma-yı hümayûn lüzûmu olan çeşitli demirin imâli için irâde-i seniyye ile Aynalıkavak sahasında yeni olarak bir Çekiç Fabrikası inşa edilmesine karar verilmişti (1847)⁶⁶⁷. Donanma gemilerinin lâzımesinden olan çapa demiri, perçin demiri, çubuk demir ve sac imâli için inşâ edilecek olan⁶⁶⁸ bu fabrikanın kurulmasından asıl maksat

⁶⁶⁰ DTA. ŞUB., 1842/40

⁶⁶¹ DTA. ŞUB., 1842/113

⁶⁶² DTA. ŞUB., 1842/40

⁶⁶³ DTA. ŞUB., 1851/123a

⁶⁶⁴ DTA. ŞUB., 1851/125a-b, 126a; DTA. MUH., 330/124a

⁶⁶⁵ Bkz. (640). ALPAGUT, 148.

⁶⁶⁶ BOA, C.BH., 3/137

⁶⁶⁷ DTA. ŞUB., 1842/ 216

⁶⁶⁸ DTA. ŞUB. 9/5a-2, b-1; DTA. MKT. 4 (5827)/26.

hâriçten demir satın alınmamasını sağlamak düşüncesinden ibaretti⁶⁶⁹. Londra'daki Osmanlı Sefiri, Patrona-ı Hümâyûn Osman Paşa ve Zohrap Bey marifetiyle Tersane-i âmire Demirhânesi için çekiç makinesinin imâli sipariş edilmiştir⁶⁷⁰. Fabrikanın makinesi kırk beygir kuvvetinde olup ve üç çeşit ahen çekecekti. Bu ahenler bir parmaktan altı buçuk parmağa kadar genişliğinde ve yarım parmaktan bir buçuk parmağa kadar kalınlıkta olarak yassı; bir çeyrek parmaktan üç parmağa kadar dört köşe ve aynı şekilde bir çeyrek parmaktan üç parmağa kadar çapı olan yuvarlak şekilde imal edilecekti. Ayrıca süfün-i hümâyûn için gereken lenger ve ırgâd milleri vs ve buharlı makinelere de aletler imâl edecekti. Çekiçler iki adet olup kebîr olanının kendi sikleti dört kantar olup bir kadem yükseklikten düştüğünde 433 kantar kuvvet, iki kadem yükseklikten indiğinde 612 buçuk kantar kuvvet, üç kadem yükseklikten düştüğü hâlde 750 ve nihâyet yüksekliği olan üç buçuk kadem yükseklikten işlettirildiğinde 810 kantar kuvvet ile darb edecekti. Diğer çekic de kebîr çekicinin yarısı sikletinde olduğundan kebîr sikletin düştüğü farklı yüksekliklerin aynı olan yüksekliklerden düştüğünde kuvveti, kebîr sikletin şiddet ve darbının yarısı olacaktı⁶⁷¹.

Çekiç makinesinin pazarlığı yapılarak icap eden esmanı olan meblağın sonradan ödenmesi hususu Karabet bâzergâna teklif edilmiştir. Bunun üzerine bâzergân ile makinenin meblağını verdiği tarihten itibaren Maliye Hazînesi'nden tarafına ödeme yapılınca kadar geçen süre için icap eden güzêştesinin hesaplanması ve aydan aya 200 000 kuruş verilmesi hususu mukâvele edilmiştir⁶⁷². Londra Sefiri Kalimaki Bey'in gönderdiği defter gereğince sipariş edilecek olan makine ve diğer edevâtın bahâsı ile birlikte navl bedeli 9 007 İngiliz lirasıdır. Gerek kazanın gerekse makinenin tutarı Aleksandır Karabet bâzergân tarafından fabrikatöre kredito olarak tamamen teslim edilmek üzere bâzergân ile kontrat yapılmıştır. Bahriye Muhasebesi'ne 2 Ekim 1847 tarihinde kaydedilen kontrat gereğince Karabet bâzergân, yüzde bir buçuk komisyonla birlikte makineler ve edevâtın imâli bittikten sonra fabrikadan gelecek senet gereğince kaç kuruş faiz işlerse bu faizi de alacaktı⁶⁷³.

⁶⁶⁹ DTA. ŞUB., 1842/ 216. Kadirga dönemde lengerler bugünkü Bulgaristanda bulunan Samako'da 7 ile 10 kantar ağırlığında dökülmekteydi. Osmanlılar kalyonlar için gerekli olan büyük lengerleri önce Fransa'da imâl ettirmiştir. 1708-1709'da kalyonlarda kullanılan 70-80 kantarlık lengerler için Tersane gözlerinin arkasında kurulan bir kârhâne büyük körük ve örsler yapılmış ve imâlâta geçilerek devletin bu konuda dışarıya olan bağımlılıktan kurtulmuştu. Tersane'de lengerler dökümeye başlanmakla birlikte Galata'daki demirci esnafına da siparişler verilmiştir. Bkz. Yusuf Alperen AYDIN (2007), **Osmanlı Denizciliği (1700-1770)**, 163, 190.

⁶⁷⁰ Çekiç makinesi ile birlikte Ereğli vapuru için de bir kazan yaptırılacaktı DTA. ŞUB., 9/55a; DTA. MUH., 171/35a

⁶⁷¹ DTA. MKT. 5635/40

⁶⁷² DTA. ŞUB., 9/55a

⁶⁷³ DTA. MUH., 171/35a

Fabrikanın tüm donanımı Manchester'deki Nasmith Gaskell & Cie makine fabrikası tarafından imâl edilerek⁶⁷⁴ 13 Ağustos 1848 tarihinde Tersane-i âmire'ye teslim edilmiş ve gönderilen senedi gereğince çekiç makinesi bahası olan 9 007 İngiliz lirasının üstüne 1327 İngiliz lirası 11 şilin 10 pens komisyon ve navl ile diğer masraflar, 174 İngiliz lirası Karabet bâzergânın komisyonu ve 1280 İngiliz lirası 9 şilin güzeşte eklenmiştir. Bu miktar kuruşa çevrilip harc kesintisi düşölüp, bazergâna verilen 85 865 kuruş âtiyye eklendiğinde 1 380 065 kuruşa ulaşmıştır. Bu kayıt Bahriye Meclisi ilâmı ve fermân-ı şerif gereğince 22 Nisan 1849 tarihinde rûznâmçeye verilmiştir⁶⁷⁵.

Karabet, çekiç makinesinin masrafları olarak takdim ettiği defter gereğince Tersane-i âmire Hazînesi'nden lira hesabı olarak 12 yük 94 200 kuruşun ödenmesini talep etmiştir. Bâzergânın talebi Bahriye Meclisi'nde görüşölmüş Tersane-i âmire Hazinesi'nin içinde bulunduğu duruma göre defaten ödenmesi gayr-i mümkün olduğundan tamamlanıncaya kadar kesesi beşer kuruştan olmak üzere gereken faizinin de eklenmesiyle 1849 senesi Mayıs ayının başından itibâren aylık 50 000 kuruş ile güzeştesinden de beher ay icâbı miktarının verilmesinin münasip olacağı şeklinde ilâm verilmiştir⁶⁷⁶. Kaptan Paşa tarafından 6 Mayıs 1849'da Bâb-ı âlî'ye tezkire ile gönderilen⁶⁷⁷ Bahriye Meclisi'nin ilâmı Meclis-i Vâlâ'da görüşöldüğünde Karabet bâzergâna ödenecek meblağın tamamlanmasına kadar iki yük 10 000 kuruş güzeşte verilmesinin icap edeceği ve hıżâne-i şâhânelerin bu şekilde güzeşterler vermesinin fazla masraflara yol açacağından dolayı başka bir yol bulunması istenmiştir. Karabet meclise çağrılarak makinenin Londra Sefîri marifetiyle satın alındığı için güzeşteden vaz geçmesi teklif edilmiş ancak kabul etmemiştir. Bunun üzerine Meclis-i Vâlâ'da 26 Mayıs 1849'da, bu meblağın Tersane-i âmire Hazinesi'nden defaten ödenmesi imkânsız olduğundan başka bir şekilde çaresine bakılması yolunda karar alınmıştır⁶⁷⁸.

Londra'dan satın alınarak getirtilen makine için yeni fabrika binaları Tersane-i âmire'de Aynalıkavak'ta bulunan demirhane yakınlarına yapılacaktı. Fabrika binalarının çizilmesi ve masraf miktarının keşfi Ebniyye-i Hassa Müdürü efendiye havale edilmişti⁶⁷⁹. Bu gibi fabrikaları yalnız İstanbul kalfaları inşa edemediklerinden dolayı ecnebi mühendis getirtilmesine ve istihdâmına mecburiyet görölmüş ve çekic fabrikasının Tersane-i âmire için

⁶⁷⁴ Bkz. (10), MÜLLER-WIENER, 87.

⁶⁷⁵ DTA. MUH., 171/35a

⁶⁷⁶ DTA. ŞUB., 9/55a

⁶⁷⁷ DTA. MKT., 5/23.

⁶⁷⁸ DTA. ŞUB., 9/55a

⁶⁷⁹ DTA. ŞUB. 9/5a-2, b-1

çok gerekli olup inşası için irâde-i seniyye çıktığından dolayı İngiliz mühendis Mister Taylor getirtilip istihdâm edilmiştir. Böylece fabrikanın inşası maktû'an ihâl edilmeyerek Bahriye Meclisi'nin rey ve marifeti ilave edilerek Sadâret Müsteşarlığının nezâretiyle yaptırılacaktı⁶⁸⁰.

Fabrika binalarının teknik resimlerinin çizimi, Frederich William Taylor'a yaptırılmıştır⁶⁸¹. Mühendis ile Tersane-i âmire'de inşa edilecek çekiç fabrika-ı hümayûnu binalarının inşasıyla makinesinin yerine konması için 27 Kasım 1849 tarihinde Bahriye Meclisi'nde mukavele yapılmıştır. Taylor'a 1849 senesi Ekim ayının başından itibaren Tersane-i âmire hazinesinden aylık 4 000 kuruş maaş verilecekti. Ancak binaların resmi üzere inşasıyla makinesinin yerine konulmasının kaç ay zarfında tamamlanacağı lâıkiyla bilinmediğinden dolayı Taylor'ın istihdâmına bir müddet tayin edilmemiş, mukavelenâmesinde işin tamamlanmasına kadar istihdâm edileceği belirtilmiştir. Mühendis her gün işine devam ederek binalara dair bütün hususları her şeyden önce Bahriye Meclisi'ne bildirip oradan gelecek emre göre hareket edecekti⁶⁸². Çekiç fabrika-i hümayûn binaları müdürlüğüne ise rikâb-ı hümayûn kapıcıbaşlarından İbrahim Efendi atanmıştır⁶⁸³.

Fabrika binaları mevkii muayene edildiğinde bina temellerinin mahallinin çürük olduğunun ortaya çıkmasından dolayı beher zırâ'na üçer adet kazık çakılması gerekeceğinden Mösyö Taylor'ın yaptığı çizime göre fabrika binalarının, Ebniye-i Hassa Müdürü marîfetiyle ölçümleri ve keşfi yaptırılmıştır. Bu keşif sonunda fabrika binalarının 1 813 kese 9 buçuk kuruş masrafla inşa edileceği anlaşılmıştır. Tersane Nâzırı bu keşif defterini Sadrazama 30 Ekim 1848 tarihli takrirıyla takdim ederek inşaata başlanabilmesi için masârîfât muhâsebesine kaydı ile gereken mübâşeret sûretinin yazılması ve tarafına verilmesi hususunun Maliye Nâzırı müşîre havale edilmesini talep etmiştir⁶⁸⁴.

Keşif defteri, Masarîfât Muhasebesi'nden hesaplanarak fabrika binalarının inşa masraflarının keşif miktarını geçmemesi ve Tersane-i âmire'den verilmesi ve nâzır marifetiyle inşa edilmek üzere gereğinin yapılması için irade-i seniyye çıkmış ve nâzır marifetiyle inşaata başlanması için de muhasebeden mübâşeret sureti gelmiştir. Bu inşaatla beraber Tersane-i âmire vapur fabrikalarına gerekli olarak daha önce İngiltere'den aynı

⁶⁸⁰ BOA.İ.MVL., 356/15603-1

⁶⁸¹ BOA. HR.TO., 407/36

⁶⁸² DTA. ŞUB., 1832/16a

⁶⁸³ BOA. A.}AMD., 37/51

⁶⁸⁴ MKT, 4(5827)/26

şekilde satın alınarak getirilmiş olan makine tezgâhları için de yeni olarak bir fabrika binasının inşası ile durumu daha önce Sadrazama arz ve beyan edilmiş olan hâlihazır mevcut bulunan vapur fabrikası dar ve yolsuz olduğu cihetle bazı mertebe genişletilmesi da gündeme gelmiştir. Vapur fabrikasının binalarının genişletilmesi gerekli olduğu gibi makine tezgâhları da büyük bir meblağ sarfiyla daha önce Londra'dan satın alınarak getirilmiş olmasından dolayı onlar için bir mahal inşasıyla yerleştirilmesinin ve kullanılmasının durum icabından bulunduğu değerlendirilmiştir⁶⁸⁵. Bina, Ebniyye-i Hassa Müdürü arifetiyle ölçülmüş ve keşfi yapılmış mevcut olan fabrikanın genişletilmesi, eski enkâzının bahâsı çıkarıldıktan sonra bir yük 87 776 buçuk kuruş masrafla olacağı hesaplanmıştır⁶⁸⁶. Ebniyye-i Hassa Müdürü tarafından hazırlanan keşif defteri Bahriye Meclisi'nde görüşülerek bu binaların inşa masraflarının da külliyetli bir şey olmadığından bunların çapa demiri fabrikasının inşası sırasında inşa ve tamir edilmeleri münasip mütâla'a edilmiş ve 27 Ocak 1849 tarihiyle verilen ilâm⁶⁸⁷ 30 Ocak 1849'da Kaptan Paşa tarafından Sadâret'e arz edilmiştir⁶⁸⁸. İşe başlanması için çıkan irade-i seniyye gereğince masrafın keşif miktarını geçmemesi, masraflarının inşaatın bitiminde Tersane-i âmire hazinesinden îfâ edilmek şartıyla Tersane-i âmire Nâzırı marifetiyle inşa ve tamirleri için mübâşeret senetleri yazılmış, Rumeli Masârîfât Muhâsebesi'ne kaydedilip makine tezgâhları için yeni olarak bir fabrikanın inşasına başlanması için diğer sureti verilmiştir (2 Nisan 1849)⁶⁸⁹.

Bir görevli Londra'da bulunduğu esnâda bazı fabrikaları gezerek seffine edevâtından olan çeşitli makaranın parçalarının kolaylıkla makine vâsıtasıyla imâl edildiğini gördüğünü ve Tersâne-i âmire için çok gerekli olduğunu değerlendirdiği bu makine edevâtının tedârîki ve modelinin getirilmesine teşebbüs ettiğini 1849 yılında rapor etmiştir. Bunun için bir fabrika inşası ve makine getirilmesi 5 000 kese akçeye mal olacağını tahmin edilmiş ve uygun bir yer araştırılmıştır. Bu sırada çekiç makinesi mahallinin inşasına başlanmıştı. Bu makine yapacağı imâlât gereğince devamlı işlemeyip aralıkta boş kalacağından ve bir de kuvveti fazla olduğu için başka bir tezgâhı idareye de muktedir bulunduğu Ferîk Halil Paşa, Salih Paşa ve mühendis Taylor'ın da arasında bulunduğu heyet mahalli muayene ederek durumu müzâkere ile bir pusula kaleme alarak Ser-asker paşaya takdim etmiştir. Söz konusu pusulada makara imaline mahsus beş adet tezgâhı çekiç makinesi idare edebileceğinden fabrikaya idhâl ve ilâve olunabileceği, bu tezgâhların 75 900 kuruş masrafla

⁶⁸⁵ DTA. ŞUB., 5 (1827)/ 76, 77

⁶⁸⁶ DTA. ŞUB., 5 (1827)/ 76, 77

⁶⁸⁷ DTA. ŞUB. 9/5a-2, b-1

⁶⁸⁸ DTA. MKT., 4 (5827)/39

⁶⁸⁹ DTA. ŞUB., 5 (1827)/ 76, 77

getirtilebileceği ifade edilmiştir. Üstelik bu tezgâhların günlük pek çok şey imâl etmesi bakımından amele ücreti bakımından büyük bir fayda sağlanacaktı. El imâlatıyla makine üretiminin kesret, sürat, tarz ve bahâ açılarından ehveniyette tatbik ve mukâyese olunamayacağı, az bir masrafla büyük faydalar sağlanacağı, buna ihyâ edilen fabrikanın vesile olacağından söz edilmişti. Ayrıca alet ve hazinece de bir kere fabrika bahâsı olan 5 000 keseden kurtulmuş olunarak ve tezgâhlar ileride de pek çok fayda göstererek bu iki şekilde menfaata sebep olacaktı. Diğer taraftan kabul edilmiş olan usûle göre tamir edilecek kalyonların tamamlanmasına kadar havuzlarda bırakılmayıp su kesiminden yukarısı hariçte ve diğer uygun sefineler de icâbına göre tezgâhlarda onarılıp tamamlanacağından mevcut havuzlar, dört havuz makamına geçerek bir taraftan sefinelerin onarımına başlanacağı aşikârdı. Bu konuda 15 Aralık 1849 tarihinde kaleme alınan tezkire Mehmed Ali Paşa'ya gönderilmiş ve paşa tarafından da Padişaha sunulmuştur. Mehmed Ali Paşa tarafından makara tezgâhlarının ilavesi için gereğinin yapılması konusunda irâde-i seniyye çıktığı ancak errehâne inşâsının şimdilik tehir edildiği 28 Aralık 1849'da bildirilmiştir⁶⁹⁰.

Aynalıkavak'ta inşa edilmekte olan çekiç fabrikası makinesiyle işlemek üzere bir takım makara tezgâhının İngiltere'de inşa ile getirilmesi için Aleksandır Karabet bazergânla 4 Şubat 1851'de kontrat yapılmıştır. Karabet, İngiltere'de olan Mirât-ı Zafer firkateyni süvarisi Mehmed Bey orada mukim Devlet-i âliyye şehbenderi Zohrab ve Portsmouth Tersanesi baş mühendisi Fenham ile beraber bu tersanede bulunan makara tezgâhlarını muayene ederek onlara benzer tezgâhlar imal ettirecekti. Tezgâhlar dört pustan on yedi pusa kadar teknil makara yapacaktı. Fakat tezgâhların bahâsı 1 000 liradan fazla olmayacak ve sefine navl ve sigorta akçesi Devlet-i âliyye tarafına ve deniz kazası Karabet'e ait olacaktı. Karabet'e yüzde üç komisyon verilecekti. Tezgâhlar mübâyaa edildiğinde bahâsı şehbender tarafından verildikten sonra İngiltere'den gelecek faturaya göre liranın cârî fiyatı üzere bu tarafta hesaplanarak Tersane-i âmire hazinesinden tarafına parça parça ödenecekti. Bu tezgâhların bahâsı nakit akçe olarak verilemediği surette kaime noksanının da eklenerek tesviye kılınacaktı.

Kontratta yer alan bir diğer husus da yukarıda adı geçenler tarafından on sekiz pus genişliğe kadar tahta rendelemek ve kenarlarına salpa çekmek üzere bir adet rende tezgâhının da kaç kuruşa alınabileceğinin araştırılarak bildirilmesi idi ki, sonradan verilecek emre göre rende tezgâhı satın alınacaktı. Yapılan kontratta makara tezgâhlarının mahallerine

⁶⁹⁰ DTA. ŞUB., 1827/98-99

serian konulmasıyla işletilip makara imal edilmesi ve işletilmesi hususlarını maiyetine verilecek neferâta öğretmek, fabrikada bir sene istihdâm edilip sonra ihraç edilmek, maaşı 500-600 kuruş en fazla 1 000 kuruş olmak üzere bir usta da getirtilmesi kararlaştırılmıştı⁶⁹¹. Londra Sefiri'ne yazılan 4 Şubat 1851 tarihli takrîrde makara tezgâhının satın alınması ile ilgili bilgiler verilmiş ve gerekli akçe için Karabet bâzergândan Zohrab adına havale mektubu alındığı ve Mehmed Bey'in geri dönerken bu makara tezgâhı ile ustayı gemiye alarak getirmesi bildirilmiştir⁶⁹².

Çekiç Fabrikası'na ilâvesi lâzım gelen binalar, keşfi olan 11 yük 66 632 kuruşu geçmemek ve masrafı Tersane-i âmire hazinesinden karşılanmak üzere Tersane Nâzırı marifetiyle inşa edilecekti (5 Eylül 1850)⁶⁹³. Fabrika binalarının inşası yirmi sekiz ay sürmüştü 1852 yılının Ocak ayında tamamlanmıştır⁶⁹⁴. Burada imâl edilen levhalar kızakta inşâ edilmekte olan gemi için kullanılmıştır⁶⁹⁵. Tersane-i âmire'de inşası biten çekiç fabrika-i hümayûn binaları müdürü rikâb-ı hümayûn kapıcıbaşlarından İbrahim Efendi'ye bu hizmetinden dolayı Istabl-ı âmire Müdürlüğü pâyesi verilmiştir (28 Nisan 1852)⁶⁹⁶.

Çekiç Fabrika-i Hümayûnu'nun keşf-i evvel masrafı 11 yük 69 794 kuruştı. Ancak inşaat bittiğinde masraf, keşf-i evvel masrafından 2 yük 14 547 kuruş fazla olmuştur. İngiliz mühendis Mister Taylor'a 28 ay zarfında 4 000 kuruştan 112 000 kuruş maaş verilmiş, fabrikanın mahalli denize yakın ve inşa edilen yeri çürük bulunduğundan sağlam ve dayanıklı inşâ edilmesi için keşiften hariç olarak kazıklar çaktırılmasından dolayı 20 256 kuruş ve sonradan kazan mahallerinin ve iş işlenecek yerlerinin geniş olması için fabrika binasının genişletilmesi ve müstakil katip ve memurlar istihdâm edilmesinden dolayı da 82 292 kuruş fazla masraf yapılmıştı. Kaptan Paşa'nın açıklaması kabul edilerek 6 Temmuz 1856'da fabrikanın tüm masraflarının Hazine tarafından mahsûbunun icrasının Maliye Nezâreti'ne havalesi yolunda irade-i seniyye çıkmıştır⁶⁹⁷.

Kaptan Paşa'nın 25 Nisan 1852 tarihli Padişaha sunulmak üzere takdim edilen müzekkeresinde Aynalıkavak'taki Çekiç Fabrika-i Hümayûnu makinesi, çekiçlerin

⁶⁹¹ DTA. ŞUB., 1832/27; DTA. MUH., 171/55b; DTA. MKT. 10 (5833)/5.

⁶⁹² DTA. MKT. 10 (5833)/5.

⁶⁹³ BOA, A.}AMD., 20/6

⁶⁹⁴ BOA. İ.MVL., 356/15603-1

⁶⁹⁵ Müller'e göre tesis tamamlanmamış hâlde bulunuyordu. Bkz. (10), MÜLLER-WIENER, 209, dn. 63.

⁶⁹⁶ BOA, A.}AMD., 37/51

⁶⁹⁷ BOA. İ.MVL., 356/15603-1-3.

kapasitesi ve imâlâtı hakkında bilgi verilerek fabrikanın ma'mûlâtı ile hâricten satın alınan malzemeler maliyet açısından karşılaştırılmıştır. Fabrika tam takımıyla on saat işletildiği sûrette elli dört kantar âlâ maden kömürü sarfıyla elli dört kantar çeşitli ahen imâl ve keşide edebilecekti. Beher kantarı navl ile birlikte 29 kuruş 30 paraya olarak Canik tarafından Tersane-i âmire için müretteb olan ahen-i hâm Çekiç Fabrikası'nda yassı demir keşide olduğu hâlde beher kantarının fiyatı 59 kuruş 4 para olmasına karşılık hâricten satın alınan yassı Moskov demirinin bir kantarının fiyatı 97 kuruştur. Fabrika ile hâricten satın alma fiyatları karşılaştırıldığında 37 kuruş 36 paralık bir fark olduğu görülmektedir.

Fabrikanın imâl edeceği süfün-i hümayûna ait demir çapalardan kalyon demirinin beher kantarı 180 kuruşa mal olurken aynı demir hâricten satın alındığında bir kantarına 340 kuruş ödeniyordu. Firkateyn demirinin bir kantarı fabrikada 105 kuruşa imâl edilirken hâricten 175 kuruşa satın alınıyordu. Aynı şekilde bir kantarı hâricten 160 kuruşa satın alınan korvet demiri ise fabrikada 95 kuruşa imal edilecekti⁶⁹⁸. Ancak Kaptan Paşa'nın Londra'da bulunan Salih Paşa'ya 27 Mayıs 1857'de bildirdiğine göre Tersane'deki Fabrika-ı hümayûnlarda pirinç ve demir isâga ve imâlini bilen ustalar mevcut ise de bunların döktükleri pirinç ve ahen edevâtın ekserisi karıncalı⁶⁹⁹ ve sert oluyordu ve isteğe cevap vermiyordu. Salih Paşa'dan istenen ise bu gibi edevât İngiltere'de her bir taraftan ziyade âlâ imâl oluna geldiği bilindiğinden dolayı bu gibi pirinç ve demir dökmesini bilir teknik bilgi sahibi ve ma'lûmatlı bir ustayı kontrata bağlayarak seri' olarak bu tarafa göndermesidir⁷⁰⁰.

Tersanede milleri çark etmek üzere İngiltere'den daha önce getirtilen makine tezgâhları için inşa edilecek fabrika keşfettirilmesine rağmen bazı mahallerinin inşâsından vaz geçilmiştir. Bu nedenle ilk keşif miktarı olan 1 yük 87 776 buçuk kuruş için mübâşeret senedinin terkin ve yerine 82 498 buçuk kuruş için yeni bir mübâşeret senedi verilmesi talep edilmiştir (15 Ağustos 1850)⁷⁰¹.

⁶⁹⁸ DTA. MKT. 5635/40

⁶⁹⁹ Dökülürken içlerinde hava kalmasından dolayı parçaları arasında boşluklar bulunan dökümlere denir. Bkz. (14), GÜRÇAY, 235.

⁷⁰⁰ DTA. MKT. 31/163

⁷⁰¹ DTA. MKT. 4 (5827)/118.

3.2. Havuzlar Arasındaki Su Boşaltma Makineleri ve Fabrikalar

Fabrikatör Fairbairn verdiği raporda iyileştirme konusunda en çok ihtiyacı olan yerler olarak havuzlar ve riştehaneleri göstermişti⁷⁰². Birinci ve ikinci havuzlara ait tulumbarlar yani eski tarz tahliye tertibâtı Zeytinburnu Fabrikaları Müdürü Halil Paşa tarafından yaptırılmıştı⁷⁰³. Büyük havuz 1 400 ton su alıyordu ve boşaltılması genellikle iki gün sürüyordu⁷⁰⁴. Havuzlardaki suyu boşaltmak ve daha sonra yetersiz makineyi çalıştırmak için itici güç olarak kullanılan katır ve atlarla üç-dört ayda yapılan çalışmayı beklemek yerine güçlü bir buhar makinesi ve pompa takımları kullanılarak havuzları daha kısa sürede boşaltmak mümkündü. Riştehanelerde halatların döndürülmesi, bükülmesi ve serilmesi tamamen elle gerçekleştiriliyordu. Fairbairn'e göre havuz ve riştehanede bundan sonra iyi ve gelişmiş makinelerin kullanımının başlatılması hükümetin yararına olacaktı⁷⁰⁵.

Tersane-i âmire'de bulunan havuzlarda 1840 yılında 250 baş ester istihdâm edilmekteydi. Esterlerin bir senelik masrafları 528 kese kûsûr kuruşa ulaşmakta olup ancak dolap tamiri vs bazı müteferrik ve beklenmeyen masrafları da 100 000 kuruş farz edildiği takdirde toplam olarak 700 bu kadar kese meblağa ulaşacağı tahmin ediliyordu. Kaptan-ı Derya Said Paşa tarafından yazılan takirde, Tersane-i âmire'nin her bir hususu mümkün olan tasarrufuyla beraber güzel bir surete bağlanmakta ve sağlamlaştırılmakta olduğu gibi bu hususların da faydalı bir usule dâhil edilmesinin düşünüldüğü ve konunun erbâb-ı vukûf ile müzâkere edildiği anlatılmıştır. Takirde havuzlarda hayvanlardan sarfinazarla bir makine inşa edildiğinde ortaya çıkacak masrafının bir kere olup dâimî masraflar ve bir takım zahmetlere katlanmaktan kurtulmuş olunacağından başka üç günde hayvanlar ile görülecek işin bir günde görülebileceği, makinenin imâli için de amele gerekmayerek Tersane-i âmire'nin diğer buharlı makinelerinde müstahdem bulunan çarhcılar marifetiyle idaresinin de mümkün olduğu belirtilmişti. Kaptan Paşa havuzlarda bu hayvanların kullanılmamasından dolayı 100 000 kuruş miktarı menfaat görüldüğü ve vapurun lâzım olan edevâtının ise 800 nihâyet 1 000 kese akçe ile satın alınacağı da beyan etmiştir. Rıza Paşa Padişah'tan, makinenin bu kadar akçe ile satın alınması mümkün olduğu hâlde havuzlarda istihdâm olunan esterlerin bir senelik masrafları ve dolap tamiri vs bazı masrafları ortadan kalkacağına göre havuzlar için fabrika inşasında menfaat olacağının açık bulunduğundan söz

⁷⁰² Bkz. (177), POLE, 169.

⁷⁰³ Bkz. (640). ALPAGUT, 120, 121.

⁷⁰⁴ Bkz. (58), DE KAY, 233.

⁷⁰⁵ Bkz. (177), POLE, 169

ederek fabrika inşası için lâzım olan edevât hangi bâzergân marifetiyle getirtilecek ise bahâsının kat' ve kontrata bağlaması, bu meblağın da Maliye Nezâreti'ne bildirilmesi ve Maliye muhâsebesinden Bahriye rûznâmçesine ilm-ü haberinin yazılmasına başlanması için izin istemiştir. Daha sonra Kaptan Paşa ile muhâbere edilerek gereğinin icrâsı konusunda ferman-ı âlî çıktığı Rıza Paşa tarafından bildirilmişti. Böylece Tersane-i âmire'de büyük buharlı gemiler mevcut olup kullanılmakta ise de bazı hafifçe hizmetlerde kullanılmak üzere 10 beygir ve 5 beygir kuvvetinde iki adet buharlı makine edevâtı İngiltere'den satın alınarak getirtilecekti. Makinelerin kontratının tanzimiyle getirilmesi için Tersane-i âmire tarafına 10 Mayıs 1840 ve Bahriye rûznâmçesine de 13 Mayıs 1840 tarihli ilmühaberler verilmiştir⁷⁰⁶. Bu girişimin sonuçsuz kaldığı, konunun 1849 yılında tekrar gündeme gelmesinden anlaşılmaktadır.

1849 yılında Aynalıkavak sahasında inşâ edilmekte olan çekiç fabrikasına makara⁷⁰⁷ tezgâhlarının ilâvesi planlanırken iki havuz arasına bir adet errehâne yapılması düşünülmüştü. Bu konuda hazırlanan 15 Aralık 1849 tarihli bir tezkirede, Tersane-i âmire'de şu ânda tamir ve inşâ edilen sefineler için günlük 200 bıçkıcı istihdâmına ihtiyaç duyulduğu belirtilmişti. Bunların Tersane fiyatıyla verilmekte olan yevmiyelerinin yıllık olarak 4 yük 32 000 kuruşa ulaştığı, oysa amelenin daima sızlanmaktan geri durmadıklarından dolayı ileride zorunlu olarak zam yapıldığı takdirde masrafın 8 yük 64 000 kuruşa ulaşacağı ifâde edilmiştir. Daha önce yani 1840 yılında uygun görüldüğü şekilde bir errehâne inşâ edilirse bunun makinesi vasıtasıyla hem havuzların suyu alınmış ve hem de bıçkıcı yevmiyesinden kurtulmuş olunacağı gibi bunun daha önce bildirilen Ser-askerlik iradesi icâbından da olduğu hatırlatılmıştır. Tersane-i âmire hazinesinin içinde bulunduğu durumun hem makara tezgâhlarının getirilmesi ve çekiç fabrikası binasına dâhil edilmesi hem de errehâne inşasını kaldıracak durumda olmadığı değerlendirilerek bu maddelerin gerçekleşmesi için yardım istenmesi hususunda kaleme alınan bu tezkire Mehmed Ali Paşa tarafından Padişaha sunulmuştu. Mehmed Ali Paşa tarafından makara tezgâhlarının ilavesi için gereğinin yapılması konusunda irâde-i seniyye çıktığı ancak iki havuz arasında bir errehâne inşâsı hâlinde de menfaatler ve güzellikler aşikâr ise de tesviyesi hayli masrafa bağlı olduğundan

⁷⁰⁶BOA. MAD._d_10131_63

⁷⁰⁷ Kalyon yelkenlerinin açılması ve toplanmasını sağlamak üzere kullanılırdı. Makaraların içinde bir mil etrafında dönen hareketli, çevresi oluklu tekerlekler yani diller bulunurdu. Yelkenleri hareket ettiren halatlar bu dillerin oluklarından geçerdii. Makaralar genellikle tunçtan imal edilirdi. Yusuf Alperen AYDIN, **Osmanlı Denizciliği (1700-1770)**, 246.

ileride icâbına bakılmak üzere bunun şimdilik tehir edildiği 28 Aralık 1849'da bildirilmiştir⁷⁰⁸.

Havuzların suyunun makine ile boşaltılması için bir başka girişim Kırım Savaşı esnâsında yapılmıştır. Eski havuzda tamir edilen bir sefinenin havuzdan ihrâc edildiği gün Padişah ve vükelâ Tersâne-i âmireye gelmiştir. Tersâne'deki havuzlardan su, esterler ile çekilmekte olduğundan havuzların suyu makine vasıtasıyla çekilmek üzere lüzum olan makinenin Zeytinburnu Fabrikası'nda imâl ettirileceği keyfiyeti Tobhâne-i âmire Müşîri tarafından Padişaha beyân edilmiştir. Kaptan Paşa tarafından müşîre yazılan 14 Mart 1854 tarihli takrîrde bu makinenin sipariş edilip edilmediği Tersane tarafından meçhul olduğundan bilgi istenmiştir⁷⁰⁹. Bu tulumba makinesinin üçte biri miktarının imâl edildiği haber verilince makinenin imâlinin ne zaman tamamlanacağı, bahâsı ve makineye erre tezgâhı da ilâve edilmesinin mümkün olup olmadığı ve mümkün olursa fiyatının fark edip etmeyeceği Tobhâne-i âmire Müşîrliği'nden sorulmuştur (31 Mart 1854).

Tersane-i âmire'de bulunan havuzların suyunu ihraç etmek üzere havuzlar arasına konulacak makinenin Zeytinburnu Fabrikası'nda imâlâtı yakın zamanda bitirileceğinden bunun yerleştirileceği binaların ve kapının inşa ve imâl edilmesi gerekiyordu. Kaptan Paşa'nın havuzlar arasına yerleştirilecek olan makine binasına makara ve erre tezgâhlarının da ilave edilmesinin büyük yararı olacağından makara tezgâhlarının Londra'dan satın alınması ve erre tezgâhının da Zeytinburnu Fabrikası'nda imâli konusunda tezkiresi Padişaha arz edildiğinde gereğinin yapılması hususunda irade-i seniyye çıktığı 27 Şubat 1856'da tezkire-i sâmiyye ile bildirilmiştir. Böylece havuzların arasına konulacak olan makine boş kaldığı vakitte erre ve makara aletlerini işletecekti⁷¹⁰.

Tobhâne-i âmire tarafından imâl edilen havuzların suyunu boşaltacak makine dört aya kadar tamamlanacaktı. Bu makine için gerekli olan binanın inşası hususu Bahriye Muhâsebesi'ne kaydedilmiş ve makara tezgâhının satın alınması işi ise memuren Londra'ya gitmek üzere hazırlanan Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne Nâzırı ve Vapurlar Müdürü Salih Paşa'nın 1 Şubat 1856 tarihli talimâtına yazılmıştır. Havuzların suyunu boşaltacak makinenin

⁷⁰⁸ DTA. ŞUB., 1827/98-99

⁷⁰⁹ DTA. MKT., 24 (5847)/ 132

⁷¹⁰ BOA, A.}MKT.NZD., 178/19; DTA. MKT., 28/78

ve erre tezgâhının süratle imâlinin de Tobhâne-i âmire Müşîri'ne bildirilmesi gerektiği hususu ise Kaptan Paşa'nın 4 Mart 1856 tarihli tezkiresiyle Bâb-ı âlî'ye arz edilmiştir⁷¹¹.

Salih Paşa Tersâne-i âmire'de inşâ edilmekte fabrikaya konulmak üzere on altı pusa kadar makara yapar tezgâh satın alacak veya imâl ettirecekti. İngiltere donanmasında on sekiz pusluk makara kullanılmakta ise de tezgâhlarda on altı pusdan ziyâde makara yapıp daha büyüklerinin el ile yapılmakta olduğundan ve on sekiz pusa kadar makara yapar tezgâh siparişi çok fazla masraf meydana gelmesine sebep olacağından bu tezgâhların sipariş edilmesi uygun görülmüştü⁷¹².

Londra'da bulunduğu sırada Salih Paşa'ya gönderilen Kaptan Paşa'nın takririnde makara tezgâhlarının imâlinin Fabrikatör Maudslay ile müzâkere edilmesi ve bu tezgâhların konulacağı binaların çizimlerinin gösterilip 4 pustan 7 pusa, 7 pustan 11 pusa, 11 pustan 17 pusa kadar makara imal eder otuz bir parça üç cins tezgâhın imâlinin sipariş edilmesi istenmiştir. Salih Paşa'nın gönderdiği 12 Aralık 1856 tarihli tahrîratta fabrikatörle pazarlık yapılarak tezgâhların bahâsının üç taksitte verilmek üzere 9 725 lira olarak tespit edildiğini, bahâsının üçte birinin Pisihari tarafından verileceği geri kalanının da mukavele gereğince ödeme vakti gelince verilmek üzere taahhüd ettirilip düzenlenen kontratların adı geçenlere imza ettirildiği bildirilmiştir. Bu hususların Londra Sefîri'nin onayı da alınarak kararlaştırıldığı sefîr tarafından da bildirildiğinden keyfiyet Bahriye Meclisi'ne havale edilmiştir. Meclis tarafından bahse konu eşyaların imal sureti, satın alınmaları ve bahâlarının ödenme şekli münasip ve yolunda görülmüştür. Ancak havuzlar arasında inşa edilmekte olan fabrika binalarının yalnız makara tezgâhlarına mahsus olmayıp yarısı Zeytinburnu Fabrikası'nda yaptırılmakta olan erre makinelerine mahsus olduğu hâlde söz konusu makara tezgâhlarının bu binalara yerleştirilebileceği fabrikatör tarafından ifade edilmesi üzerine fabrikatörün binalara erre makinesiyle tezgâhların yerleştirilmesi hakkında ifadesinin ne şekilde olduğunun açıkça ve izahen öğrenilmesinin gerekeceği de meclis mazbatasında yer almıştır (4 Ocak 1857)⁷¹³.

12 Ocak 1857'de Fabrikatör Maudslay tarafından gönderilen mektupta muhtelif makara tezgâhlarının hareket etmesi için gereken kayış makaralarının çap ve eğim miktarının

⁷¹¹ DTA. MKT., 28 (5851)/74a

⁷¹² LBA, Dosya No: 16; DTA. ŞUB., 1847/54-55

⁷¹³ DTA. ŞUB., 31/50

saptanması için binanın ebâdı hakkında bir çizim istenmiştir⁷¹⁴. Bu sırada havuzlar arasında fabrika-ı hümayûn da inşa edilmekte olup buna konulmak üzere Salih Paşa marifetiyle makara tezgâhları için Londra'dan satın alınan kayış ve ahen edevât ile demirhâne fabrikasının hava payandası kayışı yanında Tersane-i âmire için âlâ demir, ızgaralık 666 adet demir ile 150 demet ince demir gemilere yüklenerek gönderilmiştir. Eşyanın teslim alındığına dair Mühimmât-ı Bahriyye Mahzeni'nden der-kenâr yazıldıktan sonra masraflarının ödenmesi için gereğinin yapılabileceği şeklindeki Bahriye Meclisi görüşü 12 Ocak 1858 tarihli mazbatada ifade edilmiştir⁷¹⁵.

Tersane-i amire'de bulunan havuzların suyunu ihraç etmek üzere iki takım makine konulmasıyla bunlar boş kaldığı vakitte biri erre diğeri makara aletlerini çalıştırmak üzere inşa ettirilecek olan fabrika binasının Ticaret Nezâreti marifetiyle keşfi yaptırılmıştır. Fabrika ile makine konulan kuyular ve makine mahalleri 6 229 kese bu kadar kuruş masrafla yapılacağı keşf ve tahmin edilmiştir. Bina keşf-i evvel defterinde bir kat ve moloz taşıyla olarak yapılacağı ve üzeri kiremit ile örtüleceği gösterilmiş ise de sonradan moloz taşıyla yapılan binalar çok dayanmayıp az vakitte tamire muhtaç olarak bu durumda sarfedilecek akçe hebâ ve heder olacağı cihetle bunun iki kat ve som kârgîr olmak üzere yapılmasının uygun olacağı mütâlaa edilmiştir. Bahse konu binaların büyüklüğü cihetiyle istenildiği şekilde olması için Tersane-i âmire tarafından nezâret olunarak Vasil Kalfa marifetiyle inşası hususuna irade-i seniyye çıkmıştır. Binalar, yukarıda anlatıldığı şekilde tanzim ve inşa edilmiş, büyüklüğü hasabiyle çatısı da kebîr keresteler ile yapılarak üzerine kurşun kaplanmıştı.

Fabrika binası inşa edilirken fabrikanın sahil tarafında bulunan demirhâne binasının fabrikada işlenmek üzere getirilecek kerestelerin sefineden ihrâcıyla fabrikaya nakline çapariz vereceğinden başka fabrikanın görünüşünü bozacağı ve zaten harap bir şey olduğu cihetle gerek onun ve gerek fabrika binasının arka tarafında bulunup makine ocaklarının bacası inşa edilen mahalde bulunan kereste gözlerinin yine havuzlar civarında münasip mahallere nakledilerek bunlarla birlikte yeni bir karakolhâne binâsının inşâsına da lüzum görünmüştü⁷¹⁶. Binaların inşası için Ticâret Nezâreti tarafından icap eden memurlar

⁷¹⁴ DTA. ŞUB., 1851/34a

⁷¹⁵ DTA. ŞUB., 31/219a

⁷¹⁶ BOA. İ.DH., 420/27807_3; DTA. MKT., 33 (5856)/ 34b

çağrılarak keşf-i sânisinin hazırlanması gerekmiş ve tüm inşaatın masrafı 11 210 kese 311 buçuk kuruş olarak hesaplanmıştır⁷¹⁷.

Kaptan Paşa tarafından bildirildiğine göre binaların yapılması zorunluluk derecesinde ve hazinenin korunması herkesin görevi olduğundan dolayı anılan fabrika derkâr olan lüzumu sebebiyle iki kat ve hem keşf-i evvelinden cismen ve sağlamlık bakımlarından birkaç kat ziyâde ve âlâ hâlde, sağlam ve kuvvetli surette ve hem de önemli ve çok lüzumlu olan diğer binalar da bu sırada istendiği şekilde imal ve inşa ettirilmişti. İnşâât için taş ve kum gibi levâzımât Tersane-i âmire tarafından gemiler gönderilmesiyle münasip mahallerden tedârik edilip getirtilmişti. Bununla beraber Tersane hazinesinin meydana gelen sarfıyâtı Bahriyye muhâsebesinden hesap ettirildiğinde yekûnu 7 000 bu kadar keseye ulaşmıştır⁷¹⁸. Keşf-i sâni defterine göre inşââta eklenen havuz kapısı ve bitişiğindeki karakolhâne ve gözler ile demirhâne binaları⁷¹⁹ keşf-i evvelden hariç olarak yapılmış ve bunların masraflarının hepsi Bahriye muhasebesinden yazılan hülâsada gösterildiği şekilde 1 196 kese küsur kuruşa⁷²⁰ ve toplam olarak 7 196 kese küsur kuruşa ulaşmıştır⁷²¹.

Tersane-i âmire havuzları arasında yeni olarak inşa ettirilmiş olan makara ve erre fabrikaları ebniyesiyle havuzlar suyunu ihraç etmek üzere makine konulan kuyu ve makine mahalleri ve demirhâne ile erre fabrikasının som rıhtım olarak döşemesi sona erdiğinde⁷²² yapılan masrafların 3 142 040 kuruş 1 buçuk para (6 284 kese 40 kuruş 1 buçuk para) olduğu hesaplanmıştı. Keşif hâricinde inşa edilmiş olan demirhâne için toplam olarak 265 698 kuruş 3 para (531 kese 198 kuruş 3 para) harcanmıştı. İnşâât için Mühimmât İnşâiyye Mahzenlerinden de eşya verilmişti⁷²³.

İnşası sona eren makara fabrikası Padişah tarafından 8 Ekim 1858 günü ziyaret edilmiştir⁷²⁴. Makine ve erre fabrikaları ebniyesi ile havuzların suyunu ihraç etmek üzere makine yerleştirilen kuyu ve makine mahalleri, demirhâne ve üç adet kereste gözü, bir karakolhâne, bir nöbetçi kulesi, erre fabrikasının som rıhtım olarak döşemesinin bittiği Kaptan Paşa tarafından 27 Ekim 1858 günü bildirilerek usul ve nizâmına uygun olarak keşfi

⁷¹⁷ BOA. İ.DH., 420/27807_3

⁷¹⁸ BOA. İ.DH., 420/27807_2

⁷¹⁹ BOA. İ.DH., 420/27807_1

⁷²⁰ BOA. İ.DH., 420/27807_3

⁷²¹ DTA. MKT., 33 (5856)/34b

⁷²² BOA. İ.DH., 420/27807_2

⁷²³ BOA. İ.DH., 420/27807_1

⁷²⁴ DTA. MKT., 39 (5863)/23; BOA, A.} TŞF., 29/1

lâzım geldiğinden binaların Ebniye Meclisi tarafından görevlendirilecek memurları tarafından defterinin hazırlanması talep edilmiştir⁷²⁵. Yapılan masraflar Meclis-i Bahriyye’de incelenmiş ve sarf edilen mebâliğin Bahriye hazinesince masraf kaydı için gereğinin icrâsının lâzım geleceği hakkında görüş bildirilmiştir (14 Aralık 1858)⁷²⁶.

Keşf-i sâni defteri ile yapılan masraflar karşılaştırıldığında Tersane-i âmire hazinesinin menfaatinin 4 000 bu kadar kese olduğu görülmüş 26 Aralık 1858 tarihinde çıkan irade ile bahse konu meblağın Tersane-i âmire hazinesine masraf kaydı için icabının tesviyesinin Kaptan Paşa’ya bildirilmesi emredilmiştir⁷²⁷.

Yelkenli gemiler devrinde Tersâne-i âmire’nin büyük imâlâthânelerinden biri de Donanma’nın yelkenlerini ve halatlarını imâl eden Riştehâne’ydi. Riştehâne’ye önce Arakin adlı tüccâr vasıtasıyla bir iplik çarkı numûne olarak yaptırılmış, Tersâne’nin ihtiyacı hesaplanıp 20 takım çarh imâl edilmesi gerektiği anlaşılmıştır. II. Mahmud 1828 yılında on dört adet çarkın masrafının Evkâf Hazînesi’nden verilerek imâl edilmesini emretmiştir. Bu gibi konularda bilgisi olan Barutçubaşı Simon Usta çarkların yaptırılmasını üstüne almış ve Eyüpsultan’da Kirkor Kalfa marifetiyle yeni İplikhâne Kârhânesi inşâ edilmiştir. Çarklar İstanbul’da yapılmış, hartuç Glavani bâzergân tarafından Avrupa’dan getirilmiştir. 1834 yılında riştehâne genişletilmişti. Yeni yapılan iplikhâne çarklar beygirlerle döndürülmüş⁷²⁸ ve imâlâtın makine vâsıtasıyla yapılması ise 1864 yılında gündeme gelmiş ve buraya makine konularak onarılması için gerekli olan 2 100 kese 1864 yılı bütçesine dâhil edilmiştir. Bu sırada Tersane-i âmire’de yapılmasına karar verilen zırhlı sefinelerin zırh levhalarını imâl etmek üzere Londra’ya sipariş edilen makinelerin yerleştirileceği fabrikanın çizimi ise gönderilmediğinden masrafları bu bütçeye dâhil edilmemiştir. Ancak bu fabrikanın çizimi geldiğinde riştehânenin işinin gelecek seneye bırakılmasının bir zararı olmayacağı ifade edilerek tahsisâtının yarısının zırh fabrikası masraflarına verilmesi için 1 Mayıs 1864’te irâde-i seniyye çıkmıştır⁷²⁹.

Kırım Savaşı’ndan sonra Tersâne-i âmire’de üçüncü bir havuzun inşâsı gerekli görülmüştü. Sefine inşâ ve tamîrine mahsus olmak üzere Tersâne-i âmire’de mevcut olan iki havuzdan başka Padişahın adını taşımak üzere yeni büyük bir havuz daha inşâsı için her

⁷²⁵ DTA. MKT., 39 (5863)/ 37

⁷²⁶ BOA. İ.DH., 420/27807_2

⁷²⁷ BOA. İ.DH., 420/27807_5

⁷²⁸ Halûk Y. ŞEHİSUAROĞLU (1965), “Eyüpsultan’da Eski Bir Fabrikası”, 171-172.

⁷²⁹ DTA.ŞUB.1865/101

şeyden önce mahallinde keşif yapıp ölçülerek gereken defterinin hazırlanması irâde-i seniyye gereğince Ticâret Nâzırı'na havale edilmiştir. Nâzır ve diğer görevliler 320 kadem boyunda 155 kadem genişliğinde olmak üzere havuz mahallinin keşf ve ölçümünü yapmıştır. Bu havuz ile suyunu çekmek için lüzumu olan makine ve Mahmudiye Havuzu üzerine yapılacak çatının masrafını kapsayan Kaptan Paşa'nın tezkîresi ile havuzun çizimi Meclis-i Mahsûs-ı Meşveret'te okunmuştur. Havuz, makine ile çatı toplam 64 848 kese kûsûr kuruşa inşâ edilecekti. Bu meblağa havuz mahalli olmak üzere satın alınması gereken binalar için ödenecek akçe dâhil değildi. Bu masrafın miktarı biraz kabarırsa memâlik-i mahrûsanın coğrafi mevkii gereğince saltanat-ı seniyye dahi bahriye devletlerinden olup Donanma-yı hümâyûnun bir yandan çoğaldığı ve özellikle uskur olarak yapılmakta olan sefinelerin boyları uzun olduğundan onarımı sırasında atık havuzlara alınması mümkün olamaması cihazlarıyla bu havuzun inşâsı çok önemli olduğu için tehîrinde beis olmayan diğer münasip masraflardan akçe kesilerek tahsîsi düşünülmüştür⁷³⁰. Nitekim 1855'te İngiltere'den vapur satın alınırken Tersane-i âmire havuzları 220 kadem boyunda olduğundan satın alınacak vapurların boyunun, tamirleri gerektiğinde havuza alınabilmeleri için 180 kademden en fazla 220 kademe kadar olmaları lâzım geleceğine dikkat çekilmiştir⁷³¹.

Kaptan Paşa'nın tezkiresinde inşâ masraflarını azaltmak için Tersâne-i âmire tarafından nezâret edilmek üzere Vasil Kalfa marifetiyle havuzun inşâ ettirilmesini, kalfanın 3 000 lira olan maaşına bu işe başladığında 1 000 kuruş zam yapılmasını, havuzun çatısı ile makinesinin Zeytinburnu Fabrikası'nda imâl ettirilmesini ve satın alınan binaların enkâzının satılması şeklindeki ifadesi yolunda görülmüştür. Sadrazam tarafından 20 Aralık 1856'da Padişaha sunulan tezkirede, havuzun inşâsının Kaptan Paşa ve Ticâret Nâzırı'na havâlesi, mesele-i sâbıktan dolayı Tersâne-i âmire ve Nizâmiye hazîneleri ile Tobhâne-i âmire dairesinin fevkalade masraflardan dolayı alacağı olan meblağlara ileride karşılık bulunmak üzere tâvizen aylık 1 000'er kese havuzun masraflarına ödenmesi için izin istenmiş ve 22 Aralık 1856'da irâde-i seniyye çıkarak gereğinin yapılması emredilmiştir⁷³².

Tersane-i âmire'de inşâ edilecek olan havuzun mahallinin genişletilmesi için satın alınacak evlere ve dükkânlara ödenmek üzere gerekli olan 7 999 buçuk kesenin Tersane-i âmire'ye masraf ve enkâz esmânı olan bir yük 58 000 bu kadar kuruşun irâd kaydedilmesi

⁷³⁰ DTA. MKT., 33 (5856)/4-5

⁷³¹ DTA. ŞUB.1847/32b, 33a

⁷³² DTA. MKT., 33 (5856)/4-5

hakkında 24 Eylül 1857’de irade çıkmıştır⁷³³. Havuz mahallinin zemine varıncaya kadar kazılarak tesviyesini üç yük kuruşa yapacak olan kişilerle yapılacak kontratın şartlarının, bu konuda bilgili olan Bahriye Meclisi üyelerinden Miralay Hacı Ali Bey tarafından tespit edilmesi ve bu şartların yazılmasıyla hazırlanacak kontratın da Ebniye Meclisi’nde tanzim edilmesi için 30 Eylül 1857 tarihinde irade çıkmıştır. Bu kontrat hazırlanarak Muhasebe ve Bahriye Meclisi kontrat defterlerine kaydedilmiştir⁷³⁴. Havuzun inşâsı devam ederken umûmi muvâzenenin açığının kapatılması için diğer dairelerin umûmi masraflarından yapılan tenkîhât ve tasarrufât sırasında Tersane-i âmire umûmi masraflarından 51 510 kese tenzil edilerek bir yük 45 000 kese tahsis edilmiştir. İnşâ edilmekte olan havuz-ı cedîd muhassasâtının bu tenkîh edilen akçe arasında olduğu ortaya çıktığından bunun için bahse konu sene martından ekimine kadar daha önce verilen suretler alınarak kayıtlarının terkîn edildiği hakkında Tersane-i âmire Muhasebesi’ne 7 Ocak 1861 tarihli ilm-ü haber verilmiştir⁷³⁵.

Kaptan Paşa tarafından Sadrazama takdim edilen tezkîrede, Tersane-i âmire’de 1857 yılında inşâsına başlanarak sonradan terk ve tatil edilen kebîr havuzun, uskuru seffineleri için hâlen ve gelecekte aşikâr olan lüzûmundan dolayı geri kalan kalan mahallinin kazdırılarak inşâsının tamamlanması ifade edilmiştir. Havuzun geri kalan kısmı, iş elbisesi giydirilmek ve neferden çavuşa kadar birer buçuk ve üstünde bulunan zâbitâna iki kuruş yevmiye verilmesiyle Tobhâne-i âmire İstihkâm Alayı’na kazdırılmasının faydalı olacağı şeklindeki Kaptan Paşa’nın tezkiresi Sadrazam tarafından 16 Ekim 1861’de Padişaha arz edilmiştir. 17 Ekim 1861’de çıkan iradede havuz gerekli olduğundan ve İstihkâm Alayı’na kazdırılmasının sürat ve daha az masraf yapılmasını sağlayacağından dolayı hemen gereğinin yapılması emredilmiştir⁷³⁶. Ancak inşaata 1869’da başlanabilmiş ve havuz Vasil Kalfa tarafından 1870 yılında tamamlanmıştır⁷³⁷.

3.3. Yalı Köşkü Fabrikası

Yalı Köşkü civarında bir makine fabrikası kurulması 1850 yılında düşünülmüştü. Çünkü Zeytinburnu Demir Fabrikası’nın uzak mesafede bulunmasından dolayı şahısların kendilerine imâli ve tamiri lâzım gelen eşya ve ahen edevâtı fabrikaya sipariş etmekten

⁷³³ DTA.ŞUB.1865/9; DTA. MKT., 33 (5856)/13

⁷³⁴ DTA.ŞUB.1865/24

⁷³⁵ DTA.ŞUB.1865/58

⁷³⁶ DTA.ŞUB.1865/65

⁷³⁷ Bkz. (640). ALPAGUT, 121.

çekinmekte ve zaruri olarak Galata'daki yabancı demirci dükkânlarında yaptırmakta oldukları tespit edilmişti. Bu gibi kişileri teşvik için Yalı Köşkü'nün taşçılar tarafında bulunan nihayet hududu duvarına bitişik olarak 600 zır'a sathında bir fabrika binasının inşasıyla 5-6 beygir kuvvetinde bir buharlı makine ve lâzım olan edevâtının konulması hususunda Zeytinburnu Fabrikası Meclisi tarafından bir mazbata hazırlanmıştır. Ayrıca Ebniye Meclisi'nden fabrika kurulması düşünülen mahalle halife gönderilip keşf ve muayene ettirildiğinde fabrikanın 211 kese 226 buçuk kuruluş masrafla inşâ edileceği anlaşılmıştır. Tobhâne-i âmire Müşîri Sadrazam'a gönderdiği 25 Mayıs 1850 tarihli bir takrîrle bu fabrikanın inşâsı için gerekli iznin alınmasını talep etmiştir⁷³⁸ ancak bu girişim sonuçsuz kalmıştır.

Yalı Köşkü civarında bir fabrika inşası Kırım Savaşı sırasında İngiltere devleti tarafından gerçekleştirilmiştir⁷³⁹. Kırım Savaşı'nın ilk çıkışında İngilizler gemilerini tamir için Yalı Köşkü mevkiinde bir fabrika kurmayı teklif etmişlerdi. Fabrikanın inşa edilmesi için çevrede bazı yerlerin istimlâki Tersâne tarafından yapılmıştır. Osmanlı Devleti kontrolü altında çalışacak fabrika binaları Kaptan Paşa'ya ait odaları ve idare kısmını da kapsıyordu⁷⁴⁰. Fabrika kurulduktan sonra İngilizler, Williams adlı bir mühendis ve usta getirmişlerdi. Burası her şeyi ile eksiksiz bir fabrikaydı⁷⁴¹.

Kırım Savaşı sırasında Tersane-i âmire'nin zaruri olarak meydana gelen fevkalade masraflarından başka donanma sefinelerinin levâzımından olan demir, zincir ve top gibi çeşitli edevât meselenin başlangıcında yani Sinop Baskını'nda kayıp ve telef olduğundan dolayı bu gibi edevâtın harp durumu gereğince süratle satın alınmasıyla yerine konulması gerekliydi. Bu arada savaş sırasında İngiliz sefinelerinin acil ihtiyaçları ortaya çıkıp Tersane-i âmire'ye mürâaat edildikçe levazım verilmiştir. Bunların masraflarına karşılık olarak da Tersane-i âmire için İngiltere'den gerekli olan edevât satın alınmıştır. Diğer taraftan savaş sırasında İngilizler Sinop'ta da bir hızâr makinesi kurmuşlardı. Savaş sona erince gerek bu edevâtın Tersane-i âmire'ye çok lüzumu olması gerek Yalı Köşkü Fabrikası'nın bulunduğu yer dolayısıyla ecnebi eline geçmesinde bir çok mahzur görünmesi sebebiyle hem Tersane'ye gerekli edevâtın imâlinin yapılması yanında bu mahzurun giderilmesi hem de Tersane'nin verdiği malzemedan dolayı İngiltere devleti nezdindeki matlûbâtının kolaylıkla

⁷³⁸ BOA, C.AS., 43359; Wolfgang Müller-Wiener, 1850'de köşkün yanındaki boş alana makine fabrikasının kurulduğu bilgisini vermektedir. Bkz. (10), MÜLLER-WIENER, 163.

⁷³⁹ DTA. FAB., 16209/2b

⁷⁴⁰ Halûk Y. ŞEHİSUAROĞLU (1965), "Yalı Köşkü Fabrikası", 165.

⁷⁴¹ Bkz. (171). 54-55.

alınması sağlanacak, bu sırada da Tersane-i âmire'nin ihtiyaçlarından olan fabrika ile Sinop'ta hızâr makinesi tezce vücuda getirilmiş olacaktı.

Savaş sona erdiğinde İngiltere devletinin Yalı Köşkü'nde inşâ ettirmiş olduğu fabrika ile Sinop'taki hızâr makinesi Bahriye masraflarına mahsûben Tersane-i âmire'ye terk edilmiştir. Bunların kabul edilmemesi takdirinde ecnebi eline geçmek gibi mahzûru olacağı mütâlâa edildiği gibi Tersane-i âmire'nin bu gibi levâzımâtının da ikmâlî elzem işlerden bulunmuş olmakla fabrika ve makine irâde-i seniyye ile kabul ve mübâyaa edilmiştir⁷⁴². Bâb-ı âlî ile İngiltere'nin Dersaâdet'te mukim elçisi arasında yapılan mukavelenâmeye göre Yalı Köşkü civârında inşa edilmiş ve henüz inşa edilmekte bulunan demirhâne fabrikası Kaptan Paşa tarafına teslim edilmiştir. Fabrikadan sorumlu Taylor Usta ile yapılan mukaveleler gereğince bu fabrika hakkında gerek şimdiye kadar ve gerek bundan böyle usta tarafına ödenecek meblağın tamamının İngiltere devleti tarafına verilmesinin gerektiği de kararlaştırılmıştır. Aynı şekilde Taylor Usta ile yapılmış mukavelelerin hükümlerinin eskiden olduğu gibi icrâ edilmesi de Murdock isimli çarhçı mühendis ustasının nezâreti altında olacaktı. Murdock tarafından verilecek olan onaylı senetler ve şehâdetnâmeler gereğince ödenmesi lâzım gelen meblağ İngiltere devleti tarafından Taylor'a verilecekti. Ayrıca fabrikanın içinde bulunan eşya ve âletlerin fiyatı ile yapılan masraflar iki devlet arasında meydana gelmiş olan muhasebâtın görülmesi için kurulan komisyon-ı mahsus marifetiyle kararlaştırılıp o şekilde Osmanlı devletinin borcu Admiralty'de olan matlûbuyla kıyaslanarak bâki kalan hangi tarafa ait olursa diğer tarafa ödeyeceğini gösterir senet ise Kaptan Paşa ile Rear Admiral Greg arasında imzalanmıştır (Temmuz 1856)⁷⁴³

Yalı Köşkü Fabrikası Osmanlı Bahriyesi'ne teslim edilirken hazırlanan 28 Temmuz 1856 tarihli eşya defterine göre fabrikada her biri Mösyö Vayt Varta adlı usta fabrikatörün işi olan ve iki linyeden bir pus iki linyeye kadar somunlu vidalar açmak için biri kırık dört takım alet, yirmi kadem boyunda bir tezgâh üzerinde müteharrik ve vida açmaya münasebeti de bulunan 12 pusluk çarha sahip bir takım torno tezgâhı, aynı şekilde on iki kadem boyunda tezgâh üzerinde yerleştirilmiş vida açmaya münasebeti de bulunan dokuz pusluk bir takım torno tezgâhı, dikey olarak yerleştirilmiş üç takım matkâb makinesi, iki linyeden yedi linyeye kadar hadde açmak için sagîr üç takım vida makinesi, aynı şekilde bir pustan iki pusa kadar hadde açmak için kebir bir takım vida makinesi, altı kadem boyunda bir tezgâh üzerinde yerleştirilmiş ve sürme yataklarıyla sekiz pusluk bir takım ayak torno çarhı, aynı

⁷⁴² İ.MMS., 11/482_2

⁷⁴³ DTA. ŞUB., 1851/34b, 36b

şekilde dört kadem boyunda bir tezgâh üzerinde yerleştirilmiş ve gereken sürmeli yataklarıyla da muntazam beş buçuk pusluk iki takım ayak torno tezgâhı, iki buçuk kadem hareket edebilen beş kadem altı pus mikyasında bir takım rende makinesi, bahse konu çarhlara mahsus iki adet helon ve üç adet ağaçtan imal olunmuş dolap bulunuyordu.

Fabrikada tezgâhlar dışında ağaç dereceler, körük ile birlikte kebîr sac demirci ocağı, dökümcü ahen kısaçları, borucu ahen çekiçleri, kazancı borusu avadânlığı ve miftâh ile birlikte vidalı ahen zımba, bir adet helon zımba çarhı, demir yelpazeli ahen demirci ocağı, cedîd Macar meşin körük, ahen ve helon ızgaralar, üzerlerinde 20 322 ilâ 39 600 arasında Frengi rakamlar bulunan ancak vezn edilmemiş olan on adet ahen kebîr örs dışında Fransız, sagîr ve helon delikli örsler, çember imali için demirci avadânlığı, ahen varyoz, kebîr ve sagîr çekiçler, ahen zımba, ağaçtan birli darağacı, ahenden kazan ve su boruları, ahen mengeneler, İngiliz kâvselesi, pervanelik İngiliz kâvselesinden kayışlar, yirmi bir adet kurşun tozundan dökümcü potası, iki adet tığ ile birlikte pulanya, biri yuvarlak olmak üzere iki adet dest pulanyası yanında bir çok alet ile birlikte fabrika imâlâtı olan malzemeler bulunuyordu⁷⁴⁴.

Yalı Köşkü Fabrikası Tersâne-i âmire tarafından alındıktan sonra fabrikanın arkasında bulunan Zarifi Paşa'ya ait konağın diğer ebniye ve müştemilâtı fabrika eşyası konulmak üzere 6 Ocak 1857 tarihli irâde-i seniyye ile 7 yük 50 000 kuruşa satın alınmıştır⁷⁴⁵.

İngiltere Sefîri tarafından Hariciye Nezâreti'ne verilen 17 Kasım 1857 tarihli mektupta Tersane-i âmire ile Admiralty arasında olan muhâsebât sonrasında ortaya çıkan ve İngiltere devletinin muhasebe-i umumiyyenin bir kıtası olan meblağın ödenmesi talep edilmiştir⁷⁴⁶. Kırım Savaşı'ndan dolayı Osmanlı Devleti ile İngiltere Devleti arasında olan harp masraflarının iki taraf memurlarının hâzır oldukları komisyonda muhasebesi görülmüştü. Tersane-i amire hazinesinden hazırlanan defterde İngiliz sefareti lâzimesi için mühimmât ambarlarından verilmiş olan kereste vs eşya bahâsıyla amele yevmiyyesi olarak 8 894 kese küsur kuruş yazılmıştır. Bu meblağ Tersane-i âmire tarafından mahsûb olduğunda Tersane-i âmire hazinesinin İngiltere devletine mahsûb dışında 8 591 lira 7 pens borcu olduğu ortaya çıkmıştır. Tersane-i âmire'den İngiltere devletine verilen malzeme

⁷⁴⁴ DTA. FAB., 16209/2b-4b

⁷⁴⁵ DTA. MKT., 33 (5856)/ 7

⁷⁴⁶ İ.MMS., 11/482_3

bahâsıyla amele yevmiyyesi Maliye hazinesinden fevkalade masrafları için Tersane-i âmire'ye verilmiş olan akçeden verildiğinden dolayı Maliye hazinesinin İngiltere devletinde matlûbu olduğu hâlde sonradan Tersane-i âmire tarafından Yalı Köşkü Fabrika vs bahâsına mahsûb olduğundan bu akçeyi Maliye Hazinesi'nin Tersane-i âmire hazinesinden istemesi gerekmişti. Bu mahsûb dışında kûsûr 8 591 liranın da Tersane-i âmire tarafından sefarete ödenmesi lâzım geldiği hakkında Maliye Nâzırı Hüseyin Paşa 1 Aralık 1857 tarihli takririnde ifade etmişti⁷⁴⁷. Konu Bahriye Meclisi'ne havâle edildiğinde Tersane-i âmire hazinesinin vâridâtı masraflarına yetmez derecede bulunduğu İngiltere devletinin matlûbu olan liranın da Maliye hazinesinden ödenmesinin durum icâbından olduğu şeklindeki görüşü Kaptan Paşa tarafından sadarete 9 Aralık 1857'de bildirilmiştir⁷⁴⁸.

Tersane-i âmire'de toplanan Encümen-i Mahsûs-ı Vûkelâ'da İngilizlerin talebi mütâlâa edildiğinde Tersane-i âmire'den savaş esnasında İngiltere devletine verilmiş olan levâzımâtın bahâsı Osmanlı sefinelerinin icap eden tesviye ve tanzimi yapılmak üzere İngiltere'den getirilmiş olan bazı eşya ve edevâtın masraflarına mahsûb edilerek Tersane-i âmire hazinesinin hiçbir alacağı kalmamış ve Tersane-i âmire hazinesinin muayyen masraflarını idarede müşkilât çekmekte bulunmuş olması cihetiyle bu verilecek liranın Tersane-i âmire'nin tertîbât-ı 'âdiyyesinden tesviyesinin imkân dâhilinde olmadığı anlaşılmıştır. Diğer taraftan Maliye hazinesinin de bu masrafı, yeri tayin olunmadıkça vermesi uygun olmadığından dolayı ileride harp masrafları bâkiyesi hakkında kabul edilecek tedbirler sırasında bu da tesviye olunmak üzere bu 8 890 kûsûr liranın fevkalade masraflara dâhil edilerek tesviyesiyle Maliye hazinesinden İngiltere devletine verilmesi uygun görülmüştür (3 Şubat 1858). Encümen tarafından alınan kararların uygulanması için 4 Şubat 1858 tarihinde irade-i seniyye çıkmıştır⁷⁴⁹. Bu meblağın İngiltere Devleti tarafına ödenmesi için Kamatto bâzergân ile kontrat yapılmıştır. Kontrata göre bâzergân ödediği paranın makbuz senedini Maliye hazinesine takdim ettiğinde güzeşte ve diğer masraflar için yüzde iki buçuk ve komisyon olmak üzere de yüzde üç buçuk lira eklenerek o hafta borsa fiyatıyla bedeli hesaplanıp Maliye hazinesinden bâzergâna verilecekti. Makbuz senedi takdim edildiğinde kontrat gereğince komisyon vs.siyle beraber 8 891 lira 14 şilin 3 pensin mîrî 150'şer kuruştan hesapla bedeli olan 13 yük 87 107 kuruş, Tersane-i âmire hazinesine zimmet kaydıyla fevkalade masraflar olarak Maliye hazinesinden bâzergâna ödenmiştir (3

⁷⁴⁷ İ.MMS., 11/482_1

⁷⁴⁸ İ.MMS., 11/482_2

⁷⁴⁹ İ.MMS., 11/482_4

Nisan 1858)⁷⁵⁰. Yalı köşkü Fabrikası teslim alındıktan sonra 1858 yılında İngiltere’den bazı tezgâhlar satın alınarak fabrika geliştirilmiştir⁷⁵¹.

Yalı Köşkü Fabrika-ı Hümâyûnu’nda Osmanlı Bahriyesi ve diğer mahaller için 13 Ekim 1856’da imâlât başlamıştır⁷⁵². 13 Ekim 1856- 12 Şubat 1858 tarihleri arasında 180 kalem⁷⁵³, 13 Temmuz 1858- 12 Mart 1859 tarihleri arasında 73 kalem⁷⁵⁴, 13 Mart 1859- 12 Eylül 1859 tarihleri arasında 114 kalem⁷⁵⁵, 13 Eylül 1859- 12 Mart 1860 tarihleri arasında 110 kalem, 13 Mart 1860- 12 Eylül 1860⁷⁵⁶ tarihleri arasında 89 kalem⁷⁵⁷ ve 13 Eylül 1860- 12 Mart 1861 tarihleri arasında 109 kalem⁷⁵⁸ çeşitli cins eşya imâl edilerek gerek Yalı Köşkü Fabrikası’na gerek Donanma-yı Hümâyûn, Tersane-i âmire’de bulunan fabrikalar ve diğer mahallere sarf edilmiştir. Fabrikada somun ile birlikte ahen cıvata, tezgâhlar için ahen kol, körük bacaları için ahen köşebend, ahen şaft ve ızgara, ahen zincir kancası, kazan çemberi, pirinç ve nühâs cıvatalar, pirinç, nühâs ve ahen mismârlar, nühâs, ahen ve pirinç tel, ahen vidalı mismâr, pirinç musluk ve pervane dişlisi, ahen kısâc, ahen matkâb ucu, pervane kayışları, boru, tulumba ayağı, klavuz burgusu, Macar körüğü, İngiliz eğeleri, ahen kalyoncu sandığı, perçin çivisi, pirinç musluk ve valf, somun ile birlikte nühâs cıvata, ahen kazancı makrası, ahen zincir, helon döğme ahen ocak, ahen makara, dövme maden fener, pervane ve pervane dişlisi, dövme helon levha, kazan kapağı, ırgat, pervanelik levha, loça ve bilezik, ahen vardavele, pirinç ırgat, ahen bilezik ve ızgara, pervane kancası, kazan raspası ve somun ile birlikte ahen cıvata, pirinç musluklar ve somun ile birlikte cıvatalar, ahen siğil ve çekiç, miftâh, ahen bilezik, pirinç yatak, fid valf ve musluk, ahen sac, ahen ırgat, burğu-ı raspa kilidi, kazan tomarı, çelik kaynak, ahen zarf ve sac ile çelik kaynak, ahen bilezik ve siğil ile dümen iğneciği, İngiliz işi ahen perçin çivisi, ahen raspa, pirinç zarf ve çelik kapak, külhâne kancası, ahen pervanelik, pirinç dövme yatak, pirinç istim payp, ahen raspa, pirinç valf ve boru, dövme pirinç musluk, pervane, tulumba, eksandirik, ırgat takımı, dövme madenden mil yatağı, dövme madenden piston vs imâl edilmiştir⁷⁵⁹.

⁷⁵⁰ DTA. MUH., 541/51

⁷⁵¹ DTA. ŞUB. 31/39a

⁷⁵² DTA. FAB., 16209/6b

⁷⁵³ DTA. FAB., 16209/8a

⁷⁵⁴ DTA. FAB., 16209/9b

⁷⁵⁵ DTA. FAB., 16209/10b

⁷⁵⁶ DTA. FAB., 16209/12a

⁷⁵⁷ DTA. FAB., 16209/13a

⁷⁵⁸ DTA. FAB., 16209/14b

⁷⁵⁹ DTA. FAB., 16209/6b-14b

Osmanlı Bahriyesi için imâl edilen eşyalar arasında ise 13 Ekim 1856- 12 Şubat 1858 tarihleri arasında Peyk-i Zafer için bir adet 86 kıyye döğme helon levha, 83 kıyye ahen vardavele, Şadiye için dört adet 3 580 kıyye döğme helon loça ve bilezik, Havuz Demirhânesi'ne 3 660 kıyye helon dövme ahen ocağı⁷⁶⁰, Peyk-i Zafer için 2 690 kıyye döğme maden yanında 195 kıyyelik ızgara⁷⁶¹, tarak vapuru için 2 248 kıyye dövme madenden mil yatağı ve ızgara⁷⁶² ile 13 Temmuz 1858- 12 Mart 1859 tarihleri arasında Çekiç Fabrikası için 1 770 kıyye hadde⁷⁶³ bulunmaktaydı.

Kumpanya tarafından, Rumeli şimendiferinin Bahçekapısı'yla Yalı Köşkü arasında bulunan araziye kapsayan ve inşası irâde-i seniyye gereğinden olan büyük mevki'inin inşasına başlanacağı için lüzumlu olan mahallerin tamamen boşaltılması, bu mümkün olmadığı hâlde ise hattın inşa edilecek mahallerinin süratle teslimi istenmiştir⁷⁶⁴. Şimendifer kumpanyasına verilmesi lâzım gelen mahallerde yapılacak hattın güzergâhı dökümhâne fabrikasının çarhçı sınıfı şâkirdânıyla fabrikada görevli amele zâbitanının koğuşlarına dokunacaktı⁷⁶⁵.

Tersane-i âmire Memuru'nun 19 Ocak 1871 tarihli takririnde Tersane-i âmire'de inşa edilmekte olan Mukaddeme-i Hayr zırlı korveti için yapılan yeni makine ile diğer vapurların değiştirilmesi ve yenilenmesine ihtiyaç duyulan makine aletlerinin ekserisinin bu fabrika ve dökümhânedede imal ve ısığa olunmakta olduğundan dolayı buraların bu vakitte tatili ve yerlerine Tersane-i âmire dâhilinde diğerleri inşa ve ikmal olunmadıkça kumpanyaya terkinin doğru olamayacağını bildirmiştir⁷⁶⁶. Haritalar incelenmiş ve teslimi kararlaştırılan yerlerin bir defada ve tamamen verilmesine şimdilik pek de ihtiyaç olmadığından yalnız Vezir İskeleyi bitişiğinde denize doğru on metre genişlikte bir yol bırakılarak nihâyet hududu bulunan mahallerin Şehr-emâneti marifetiyle kumpanyaya teslimine dair irâde-i seniyye çıkmıştır. Durum, bu mahallerle ilgili olan Maliye ve Hazine-i Hassa Nezâretleri, Tobhâne-i âmire Müşîrlîği yanında 5 Mayıs 1871 tarihinde Bahriye Nezâreti'ne Umûr-ı Nâfi'a Nezâreti tarafından bildirilmiştir⁷⁶⁷.

⁷⁶⁰ DTA. FAB., 16209/6b

⁷⁶¹ DTA. FAB., 16209/7b

⁷⁶² DTA. FAB., 16209/8a

⁷⁶³ DTA. FAB., 16209/8b

⁷⁶⁴ İ.MMS., 41/1692_1

⁷⁶⁵ İ.MMS., 41/1692_4

⁷⁶⁶ İ.MMS., 41/1692_6

⁷⁶⁷ İ.MMS., 41/1692_1

Nâfi'a Nezâreti'nin tezkiresi Bahriye Meclisi'nde görüşülmüş, Yalı Köşkü civarında bulunan dökümhâne fabrikası Tersane-i âmire'nin mühim imâlâtının büyük bir merkezi olmasından dolayı Donanma-yı Hümâyûn'a gerekli mühim 'ameliyyâtın eskisi gibi güzel bir şekilde icrâsının bir dereceye kadar sekteye uğrayacağı ve bu durum da Padişahın nezdinde tecvîz bulmayacağından fabrikanın Tersane-i âmire'ye dâhiline nakli için keşf ve takdir edilen 30 yük 46 469 kuruş masrafın tesviyesi kararıyla hemen gerekli inşâata başlanması ve Yalı Köşkü Fabrikası'nın yıkılmasından dolayı hâsıl olacak 12 yük 25 000 kuruşluk enkâzın da kumpanya tarafından kabul edilmesi hususlarının tekrar Bâb-ı âlî'ye bildirilerek irâde-i seniyyesinin alınması gerekli görülmüştü (8 Mayıs 1871)⁷⁶⁸.

Yalı Köşkü'nde bulunan dökümhânenin yerine Tersane-i âmire'de bulunan atık çekiç fabrikası arkasına yeni bir dökümhâne binası inşa edilmesi kararlaştırılmıştı. Keşif defterine göre bu dökümhâne binası, dâhiline ocaklar, dökümhânenin kazan ve makine mahalleriyle kebir ocak ve döküm fırınları, bacalar, maden eritecek ocakların dâhillerine İngiliz tuğlasından örmeli ve külhanlı ve içleri demirden dört adet dövme gömlekler inşası, dökümhânenin diğer tarafına ikisi maden ve diğer ikisi pirinç eritecek dört adet fırının edevâtıyla inşası, pirinç dökümhânesine bir adet maden için sarnıç inşası, büyük dökümhâne vasatında bir adet sarnıç inşası küçük demirhâne üzeriyle iki adet küçük sobalar üzerine kalıp tamine mahsus döşeme inşası, pota fırınlarının inşası ve makine yerleştirme masrafı vs olarak toplam 14 yük 10 314 kuruşa ihtiyaç vardı⁷⁶⁹.

Yalı Köşkü'nde bulunan çarh fabrikasının yerine olmak üzere Tersane-i âmire'de dâhilindeki nân-ı azîz fırınları arkasına inşa edilecek olan fabrikanın binası, fabrika dâhiline iki kadem murabba' kalınlığında sekiz adet dövme direkleriyle beheri elli kantarlık demir kirişli ve cıvata ile bağlamalı maçuna mahalli inşası, modelhâne, kazan ve makine mahalleri ile kebîr ocak ve tezgâh mahalli, su lağımı inşası ile makinelerin yerleştirilme masrafları 16 yük 36 155 kuruş yapıyordu⁷⁷⁰.

Yalı Köşkü'ndeki çarh fabrikasıyla dökümhânenin yerine Tersane-i âmire'de inşâ edilmesi teklif edilen binalar, Encümen-i Mahsûs'da mütâlâa edilerek uygun bulunmuştur. Ancak sarfi tahmin edilen meblağ Bahriye bütcesi hâricinde olması sebebiyle Maliye Hazinesi'nden verilmesinin lâzım geleceği, ancak bu meblâğın oraca da verilmesine

⁷⁶⁸ İ.MMS., 41/1692_4

⁷⁶⁹ İ.MMS., 41/1692_7

⁷⁷⁰ İ.MMS., 41/1692_8

muvâzene hâricinde bir defada tesviyesine hâl ve imkân müsait olmadığından ve bahse konu arazinin tanzimine nasıl olsa bir seneden fazla zaman olması ve bu fabrika mahallinin kumpanyaya hemen lüzumu olmadığından arazinin terkinin ertelenebileceği düşünülmüştü. Tersanede inşa edilecek binaların da tedricen yapılması mümkün olduğundan Bahriye Hazinesi'nin bu seneki tahsisâtından 2 000 kese harcanarak yıl sonunda bütçenin ortaya çıkacak olan açığının Maliye Hazinesi'nden verilmesi ve gelecek sene tamamlanacak inşaata gerekecek meblağın muvâzeneye dâhil edilerek tahsis edilmek üzere inşaata başlanması tasvip edilmiştir. Durum 31 Mayıs 1871'de Sadrazam tarafından Padişaha sunulmuş ve 1 Temmuz 1871'de irâde-i seniyye çıkmıştır⁷⁷¹. Ancak inşâ'at bitirilememiş ve mukavele tarihinden üç ay geçmesine rağmen Yalı Köşkü Fabrikası mahallinin teslim edilmemesi nedeniyle tazminat ödenerek Hazine zararına sebep olunmasının engellenmesi ve Tersane-i âmire levâzımâtının imâlinin ertelenmesi de câiz olamaması nedeniyle bu fabrikaya karşılık Tersâne-i âmire'de inşasına karar verilen mahallin inşasına gayret edilmesiyle beraber bu fabrikada yapılan şeylerden cesimlerinin Tobhâne dairesine ait olması cihetiyle Zeytinburnu Fabrikası'nda, ufak tefeklerinin de mevcut makine ve diğer edevâtının nakliyle Tersane-i âmire fabrikalarında imaliyle Yalı Köşkü fabrikasının tahliyesi uygun görülmüştür (10 Mart 1873)⁷⁷². Bahriye Nezâreti'ne gönderilen 5 Haziran 1873 tarihli sadaret tezkîresinde ise Yalı Köşkü'nde bulunan fabrikasının demiryolu kumpanyasına derhal terk edilmesi ve verilmesi gerektiğinden 6 Haziran'da kumpanyaya teslim edilmek üzere içinde bulunan eşyanın boşaltılması emredilmiştir⁷⁷³.

3.4. Tersâne-i Âmire İhtiyâclarının Zeytinburnu Fabrikası'ndan Karşılanması

Tobhâne-i âmire müşîri tarafından gönderilen tezkireden anlaşıldığına göre Zeytinburnu Fabrikası 1849 yılında faaliyete geçmiş bulunuyordu. Tezkirede, Zeytinburnu Fabrikası'nda her türlü ahen eşyanın şimdi imâl edildiği, bu fabrikanın tesisi de bu tarafta imali mümkün olan eşyanın fabrikada imal edilerek kullanılması maksadından ibaret bulunduğundan dolayı Tobhâne için lüzumu olan demir şeylerin fabrikadan satın alınmakta olduğu gibi Tersane-i âmire için de lüzumu olacak ahen eşyanın fabrika imâlâtından satın alınması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca dökümü ve imâli güç olan ahen eşya için fabrika kurulmasında başarılı olduğu da beyân edilmiştir. Konu Bahriye Meclisi'nde görüşüldüğünde şimdilik Tersane tarafından kullanılan bütün ahen eşyanın Bahriye

⁷⁷¹ İ.MMS., 41/1692_10

⁷⁷² BOA, A. }MKT.MHM. 449/61

⁷⁷³ BOA, A. }MKT.MHM. 456/5

Mühimmât Mahzeni'nden çıkartılan bir defterinin Tophâne-i âmire müşîrine gönderilerek bundan böyle Tersane-i âmire için defterde yazılı ahen eşyanın hangi cinsinden ne miktar icap ederse bir ay önceden Zeytinburnu Fabrikası'na haber verilerek oradan satın alınması veya imâl ettirilmesi uygun görülmüştür (30 Eylül 1849)⁷⁷⁴. Kaptan Paşa tarafından 1 Ekim 1849'da Tobhâne-i âmire müşîrine yazılan tezkirede, hazırlanan defterin gönderilerek Tersane'de kullanılan ahen eşyanın bundan sonra Zeytinburnu Fabrikası'nda inşâ ettirileceği bildirilmiştir⁷⁷⁵. Böylece başlangıçta Tersâne-i âmire fabrika ve buharlı gemilerinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulması planlanan demir fabrikası, idaresinin Tobhâne-i âmire Müşîrlîği'ne bağlanmasıyla İstanbul'daki tüm buharlı makine ve fabrikaların ihtiyaçlarının karşılandığı bir fabrika hâline dönüştürülmüş oluyordu. Zeytinburnu'nda bulunan demir fabrika-ı hümayûnunda gerek makine ve gerek diğer çeşit demir edevâtı imâl ve tanzîm edilmekteydi⁷⁷⁶. Buharlı gemiler günden güne çoğalmakta olduğu gibi bunların istihdâm edildikçe bu arada tekne ve makine açısından onarıma muhtaç olmaları olağan işlerden olarak onarımları bu tarafta yapılmakta ise de kazanlarının değiştirilmesi ve yenilenmesine lüzûm göründükçe Londra'ya sipariş edilip satın alınmaktaydı. Kaptan Paşa tarafından Tobhâne-i âmire Müşîrine yazılan tezkirede, bu şekilde vapur-ı hümayûnlar çoğaldıkça bundan böyle yeni kazanların çok sayıda getirilmesine lüzum görüneceğinden yabancı memleketlerden getirilmesinden ise inşâsı edilmiş olan demir fabrikasında imâl edilirse millet ve memleketce menfaatler ve faydalar hâsıl olacağı gibi özellikle nakliye vs masraflarında da kazanılmış olacağından dolayı bundan sonra Tersane-i âmire fabrikalarıyla vapur-ı hümayûnların kazanlarının değiştirilmesi ve yenilenmesi gerekli olduğunda birkaç ay önceden bildirildiğinde demir fabrikasında imâl edilmesi hususunda görüşü sorulmuştur (13 Ekim 1855)⁷⁷⁷.

Keyfiyyet Tobhâne-i âmire Müşîri tarafından Tobhâne-i âmire Meclisi'ne havâle edildiğinde şu anda fabrikada Beşiktaş sahil sarayı gazhânesi kazanlarıyla Tersâne-i âmire'nin tulumba makinesi kazanları imâl edilmekte olduğu ve söz konusu vapur-ı hümayûnların kazanlarının da dört beş ay önce haber verildiği hâlde fabrikada yapılmasının mümkün olacağı ifâde edilmiştir. Tersâne-i âmire vapurlarıyla fabrikaları için Avrupa'ya sipariş edilen bir kazanın bahâsının hemen hemen yarısı kadar nakliye ücreti ve sigorta masrafları vs meydana geldiğinden dolayı kazanların bundan sonra Demir Fabrika-ı

⁷⁷⁴ DTA.ŞUB. 9/86a

⁷⁷⁵ DTA.MKT. 5 (5828)/ 77.

⁷⁷⁶ DTA.ŞUB. 14 (1845)/206a

⁷⁷⁷ DTA. MKT. 28 (5851)/36a

hümâyûnunda imâli hâlinde memleket ve milletçe doğacak kâr ve faydadan başka Tersâne-i âmire hazînesi da oldukça fazla kâr edecekti. Bahriye Meclisi tarafından bundan sonra Tersâne-i âmire için Londra'dan kazan getirilmesinden vaz geçilip her ne zaman bir fabrika ve vapurun kazanı değiştirilmeye muhtâç olur ise dört beş ay önce müşîre durum bildirilip çizimi gönderilerek Demir Fabrikası'nda yaptırılması husûsunun nizâm kabul edilmesi şeklinde görüş bildirilmiştir (28 Ekim 1855)⁷⁷⁸. Nihâyet çıkan irâde-i seniyye ile kazanların Zeytinburnu fabrika-ı hümâyûnunda imâl ettirilmesi ve üç ay önceden siparişin Tobhâne Müşîri'ne bildirilmesine karar verilmiştir⁷⁷⁹.

Kırım Savaşı'nın devam ettiği günlerde Tersâne-i âmire vapurlarından çoğunluğunun kazanları harap olarak bazılarının bu arada onararak bir müddet daha kullanılması düşünülmüş ise de içlerinden bazı vapurların kazanları tamîr kabul eder derecede olmayıp yenilenmeleri gerekmişti. Vapurlar Müdürü Salih Paşa Muhbir-i Sürûr, Mecîdiyye ve Ta'if için pirinç borulu olarak üç takım ve Mesîr-i Bahrî için de âdi külhanlı bir takım ki mükemmel olarak dört takım yani on altı adet ahen kazan ile beş adet bacaya ihtiyaç olduğunu Kaptan Paşa'ya bildirerek bu kazanlara ait çizimleri takdim etmiştir. Kaptan Paşa tarafından Vapurlar Müdürü'nün takrîri Meclis-i Bahriyye'ye havâle edildiğinde söz konusu vapurların kazan ve bacalarının Zeytinburnu fabrika-ı hümâyûnunda imâl ettirilmesi ve imâl biçiminde fabrika ustalarının ortaya çıkacak mesuliyetinin Salih Paşa tarafından sorulması hususunun lâzım gelenlere emredilmesi için Sadrazam tarafından Tobhâne-i âmire Müşîri'ne tezkire yazılması gerekeceği şeklinde 26 Kasım 1855'de görüş bildirilmiştir⁷⁸⁰. Kaptan Paşa'nın 28 Kasım 1855 tarihli⁷⁸¹ tezkiresi Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiş ve bu kazan ve bacaların Zeytinburnu Fabrika-ı hümâyûnunda imâl ettirilmesi hakkında irâde-i seniyye çıkmıştır. Keyfiyet Sadrazam tarafından Tobhâne-i âmire müşîrine ve Kaptan Paşa'ya bildirilmiştir. Bahriye Meclisi'nden ise Sadrazamın tezkiresinin Vapurlar Müdürü'ne havâlesi gerekeceği ifade edilmiştir (26 Kasım 1855)⁷⁸². Tobhâne-i âmire Müşîri vapur kazanlarının ne kadar sürede ve ne mikdâr masrafla yapılacağına ve diğer şartlara dâir memûrları tarafından hazırlanmış bir pusulayı Kaptan Paşa'ya göndererek tensîb edildiği hâlde imâline başlanacağını ve bunlardan hangisinin ilk önce imâli lâzım geleceğinin bildirilmesini istemiştir. Bu pusula Bahriye Meclisi'nde mütâlaa edildiğinde Zeytinburnu'nda yaptırılacak olan kazanların bildirilen fiyatlarının Londra fiyatına göre

⁷⁷⁸ DTA. ŞUB. 24/18a

⁷⁷⁹ DTA. ŞUB. 24/29a

⁷⁸⁰ DTA ŞUB. 24/29a.

⁷⁸¹ DTA MKT. 28 (5851)/51b.

⁷⁸² DTA ŞUB. 24/30b.

uygun olduğu ve esmânının yazılı şartlara göre tesvîyesi münâsib ve yolunda görülmüştür. Bununla birlikte her bir kazan üç ayda yapılabileceğinden bu hesâb üzere on altı adet kazanın dört senede imâl edilebileceği anlaşılmıştı. Ancak savaş nedeniyle vapurlarca olan tamîrâtın süratle tesvîyesi şart olduğuna ve Mecîdiye ile Tâ'if havuza konulacak ise de diğerlerinin tekneleri tamîr edilmeyerek yalnız kazanları yenileceğine ve havuzlar Osmanlı ve müttefik gemilerinin onarımına yetmediğinden Tâ'if vapurunun Tersâne-i âmire havuzunda onarılmasıyla Mecîdiye vapurunun da Fransa devletinin Tulon Tersânesi'ne gönderilerek onarımının yaptırılması düşünülmekteydi. Bundan dolayı Muhibir-i Sürûr ve Mesîr-i Bahrî vapurları kazanlarının da bu kere Londra'dan getirilmesinin sağlanmasıyla yalnız Tâ'if vapuru kazanlarının Zeytinburnu Fabrikası'nda yaptırılması durum ve maslahat icâbından görünmüştür (14 Ocak 1856). Meclisin mazbatası Kaptan Paşa tarafından Tobhâne-i âmire'ye bildirilmiştir⁷⁸³. Diğer taraftan Haddehânenin çarklarından iki adet dişli pirinç çark kırılmış ancak bunlar büyük olduğu için Bahriye dökümhânesi'nde isaga ve imâl edilemeyeceğinden Tobhâne-i âmire'de dökülmesine karar verilmiş ve çarkların ölçüleri 17 Şubat 1856 tarihinde Tobhâne-i âmire Müşîrlîği'ne bildirilmişti⁷⁸⁴.

3.5. Hâm Demir Tedârîki

Tersane'deki Çekiç Fabrikası'nın yıllık ihtiyacı olan 20 000 kental demir İngiltere, Rusya ve Samako'dan, 12 000 ton bakır Tokat madenlerinden elde edilmekteydi⁷⁸⁵. Çekiç Fabrikası imâlâtı için Canik'ten Tersâne-i âmire'nin yıllık 3 000 kantar demir mürettebâtı bulunmaktaydı⁷⁸⁶. 1853 yılında inşa edilmekte olan üç adet gemi için haylice demirin satın alınmasına lüzûm görülmüştü. Liman Reisi tarafından takdim edilen defterde bahse konu gemilere 21 500 kantar demir ile bir miktar ahen sacın lüzûmu olup bunun ancak 3 000 kantarının Çekiç Fabrikası'nda imâl edilebileceği, geri kalanın imâli için hayli vakte muhtaç olacağı gösterilmişti. Bu fabrika hâricten demir satın alınmamak üzere yeni olarak inşâ ve ihyâ edilmiş olduğundan dolayı hâricten demir satın alınmasına izin verilemez ise de bu fabrikada yıllık 7 000 kantar demir imâl edilebileceği ümit edilmekte olup ancak Donanma-yı Hümâyûn'un bu günlerde işinin fevkalade kesreti ve Çekiç Fabrikası'nın üretim stoğunun mevcut bulunmaması, Donanma-yı Hümâyûn levâzımâtının hemen hazırlanması durum

⁷⁸³ DTA ŞUB. 24/44b; DTA MKT. 28 (5851)/66a.

⁷⁸⁴ DTA. MKT. 28 (5851)/ 73.

⁷⁸⁵ Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, "1860 Yılında Bahriyemiz", 343.

⁷⁸⁶ DTA. MKT. 28/81.

gereğinden olması cihetiyle inşa edilmekte olan gemiler için bir miktar demirin hâricten satın alınmasına mecburiyet doğmuştur.

Liman Reisi'nin hazırladığı defterde 21 000 kantar demirin gerekli olduğu gösterilmiş ise de daha önce taşra tezgâhlarında inşa edilmiş olan Fethiye, Memduhiye, İclaliye ve Peyk-i Zafer kalyonlarına hazırlanan demirin miktarı ve bunlara taşrada demir satın alınıp alınmadığı bilinmediği Bahriye Muhasebesi'nden çıkarılan derkenârlarda gösterilmiştir. Bununla birlikte yukarıda adı geçen gemiler için taşrada demir satın alınmayıp buradan gönderilen demir ile inşa edildiği erbâb-ı vukûftan tahkik edilmiştir. Bu gemilerden Memduhiye kalyonunun civataları demir yapılmış olduğundan hazırlanan demirin 3 400 bu kadar kantar olduğu, Fethiye ve Şadiye kalyonlarıyla Keyvân-ı Bahrî fırkateyninin civataları nühasan imâl edileceği cihetle bunlar için 10 000 kantar demirin lüzûmu olacağı hesaplanmıştır. Söz konusu 10 000 kantar demirin 6 000 kantarı Çekiç Fabrikası mamûlâtından hazırlanarak geri kalan 4 000 kantarının şimdilik hâricten satın alınması, ahen sacların da Çekiç Fabrikası'nda keşide olunamadığından onun da aynı şekilde dışarıdan alınmasının gerekeceği ortaya çıkmıştır. Bu nedenlerden dolayı Bahriye Meclisi tarafından yukarıda miktarı yazılı demir ve sac levhaların hâricten satın alınması lâzım geleceği hakkında 17 Ağustos 1853 tarihli ilâm-ı mühimme verilmiştir⁷⁸⁷.

1856 yılına gelindiğinde ise Çekiç Fabrikası imâlâtı için yıllık 18 000 kantar hâm demire lüzûm olmuştu. Canik'ten Tersâne-i âmire'nin yıllık mürettebâtı olan 3 000 kantar demirin çoğu bazı sebeplerden dolayı tahsil edilemediğinden bir müddetten beri biriken hurda demirler fabrikada imâlât işlerinde kullanılmıştır. Bu gibi hurda demirlerin de arkası alınmış olduğundan fabrikanın imâlâtına ara vermemesi ve sūfün-i şâhânenin ahen levâzımâtının bu fabrikada imâl ettirilmesi yıllık 18 000 kantar ham demirin tedârikiyle sağlanabilecekti. Demir madenleri ise Tobhâne-i âmire'ye bağlı bulunduğundan dolayı madenlerden bu miktarda demirin Tersâne-i âmire'ye verilmesi sûreti ve maden ihrâcı yöntemi hakkında bilgi verilmesi hakkında daha önce Kaptan Paşa tarafından Tophâne-i âmire Müşîri'ne bir tezkire yazılmıştı. Keyfiyet Tobhâne-i âmire Meclisi'ne havale edildiğinde meclis tarafından bir müzekkere hazırlanmıştır. Müzekkerede Zeytinburnu Fabrikası'na mensup olan Sultaniye, Büyükada, Aydın, Midilli ve Kartal'da bulunan madenlerden dövme demirin istihsâlinin altı derece ameliyâta muhtaç olduğu anlatılmıştır. Bu ameliyât dereceleri ise madenin mahallinden çıkarılması, cevherin kavrulması, yüksek

⁷⁸⁷ DTA. ŞUB., 1842/ 216

fırında izâbe edilerek pik demiri isâgası, dövme demire tahvili için padleyn fırınında tekrar izâbe kılınması, dövme demire tahvil edildikten sonra ıslâhı için tekrar kızdırılıp dövülmesi ve diğer bir özel fırında kızdırılıp haddeden çekilmesi olarak sıralanmıştır. Birbirini takip eden bu işlemlerde beher kantar demire dokuz kantar kömür sarf edileceğine göre bu durumda bir kıyye demirin imâl ücreti vs.sinin sekiz kuruşa ulaşacağı ve bahse konu madenlerden karışık olarak top isâgası düşünülmesi cihetiyle bunların birbirinden ayrılmasının uygun olamayacağı belirtilmiştir. Bununla birlikte Tobhâne-i âmire Meclisi'nde Tersane-i âmire işlerinin sekteye uğratılmaması için de Aydın madeninin Tersane'ye tahsisi münâsip görülmüştür.

Tobhâne-i âmire Meclisi'nin müzekkeresi Bahriye Meclisi'nde okunduğunda Aydın madeninin İstanbul'a uzak olmasından başka Çekiç Fabrikası'na gerekli olan ham demirin elde edilebilmesi için madenden ihraç olunan cevherin yukarıda anlatıldığı şekilde dört kademeli ameliyât icrâsıyla padleyn fırınında imâl olunan külçe hâline getirilinceye kadar icap eden fırın vs.nin inşâsıyla Tersane-i âmire tarafından özel olarak memurlar gönderilerek Aydın madeninin kazılması ve imâl ettirilmesi için yetenekli ve teknik bilgi sahibi mühendis ve ustalar bulmak lâzım geleceği ve bu da büyük masraflar ortaya çıkmasına sebep olarak hâriçten mamûl olarak satın alınacak demirin fiyatını haylice tecâvüz edeceği değerlendirilmiştir. Ayrıca Liman Reisi tarafından da Tersane'de mevcut hurda demirin tamamen arkasının kesilerek inşa edilmekte olan Fethiye ve Şadiye kalyonlarına gerekli olan 500 adet ahen pıraçolun imâli de hurda demirden uyuşturulabilir ise de bundan sonra Çekiç Fabrikası'nın tatiliyle beraber ihtiyaç duyulacak mamûl ahenin hâriçten tedârîki gerekeceği beyân edilmiştir. Bu durumlar göz önüne alınarak keyfiyetin icâbı mecliste etraflıca düşünüldüğünde Çekiç Fabrikası'nın külliyetli akçe sarfıyla Donanma-yı Hümâyûn'a gerekli olan ahenin imâli için inşa edilmiş ve yukarıda anlatıldığı gibi bu âna kadar Tersane-i amire'de bulunan hurda demirlerden üretim yapılarak hem ihtiyaçlar tesviye edilmekte ve hem de fabrika tatilden korunmakta ise de artık Tersane-i âmire ambarlarında hurda demirin kalmamış olduğu ve Tersane-i âmire'nin Canik'ten olan yıllık mürettebâtından tahsil edilebilen madenin, fabrikanın bir aylık imâlâtına yetmeyeceği ve bu sebeplerden dolayı az vakitte fabrikanın muattal ve kapalı kalmasının icap edeceğinin aşikâr olduğu ancak Osmanlı memleketlerinde bir çok zengin demir madeni olduğu hâlde bu fabrika kapalı durarak Tersane-i âmire levâzımâtının başka yerden satın alınmasına izin verilemeyeceği belirtilmiştir. Daha önce çıkan irâde-i seniyye ile dâhilî üretimin revaç kazanması istenmiş olduğundan ve Tobhâne-i âmire Müşîri tarafından Kaptan Paşa'ya yazılan tezkirede de

Tersane-i âmire'ye gerekli olan her çeşit ahenin Zeytinburnu Fabrikası imâlâtından verilebileceği ve idâre edilebileceği de bildirildiğinden Zeytinburnu Fabrikası'na mensup olan madenler hasılâtından Tersane-i âmire'nin de ihtiyacının tesviyesinin kâbil olduğu anlaşılmıştır. Demir madeninin hazır imâlini bilen Tobhâne-i âmire'de yetenekli ve teknik bilgi sahibi mühendis ustalar mevcut bulunduğuna göre Tersane-i âmire'ye başkaca maden tahsisinden sarf-ı nazarla Zeytinburnu Fabrikası'ndan Tersane-i âmire'ye Canik tertibinden başka yıllık gerekli olan 15 000 kantar külçe demir verildiği hâlde Tersane-i âmire demir hususunda ihtiyaçtan ve Çekiç Fabrikası'nın ise tatilden kurtarılacağı değerlendirilmiştir. Şu günlerde yabancı diyârlardan gelen mamûl demirin beher kantarı 100 kuruşa alınmakta olduğundan her bir kıyyesi 100 paradan aşağıya düşmekte ise de zamanla kömürün fiyatının artması sebebiyle madenler mahsûlâtının bir kıyye mamûlâtının sekiz kuruşa varacağı tahmin edilmişti. Bununla birlikte bu gibi zengin madenlerin kesreti üzere imâlât çoğaldığı takdirde mutlaka fiyatın aşağıya düşmesiyle beraber gittikçe ucuzlayacağı mümkün ve kimse tarafından inkâr edilemez olmasından dolayı bu şekilde Çekiç Fabrikası'na yıllık gereken ham külçe demirin, uygun bir fiyatla Zeytinburnu Fabrikası üretiminden Tersane-i âmire'ye satın alınması gerekeceği Bahriye Meclisi'nde mütâlâa edilmiştir. Bahriye Meclisi müzekkeresinde ilk önce Zeytinburnu Fabrikası mahsûlâtından Tersane-i âmire'ye yıllık 15 000 kantar külçe demirin verilmesinin mümkün olup olamayacağı, bu miktar demirin kaç defada Tersane'ye teslimi mümkün olarak beher kantarının kaç kuruşa verileceği hakkında Tobhâne-i âmire Müşîri'nden bilgi istenmesi için Kaptan Paşa'nın takrîr yazması uygun görülmüştür. Diğer taraftan Liman Reisi'nin takririne göre Tersane-i âmire'de demirin hiç mevcudu kalmadığından şu aralık gerektiği kadar demirin satın alınmasıyla Canik tertîbi bakâyâsından tahsîl edilmiş varsa mevcudunun ve gayret ederek mümkün olduğu kadar tahsil edilebileceklerin seri olarak gönderilmesi için memuru İsmail Bey'e Kaptan Paşa'nın emîrnâme yazması gerekecekti (11 Mart 1856)⁷⁸⁸. Tobhâne-i âmire Müşîri'ne yazılan 18 Mart 1856 tarihli Kaptan Paşa takrîrinde Bahriye Meclisi'nin mütâlaasından bahsedilerek Çekiç Fabrikası'na gerekli demirin Zeytinburnu Fabrikası mahsûlâtından satın alınmasının her iki taraf açısından hayırlı ve yararlı olacağı beyân edilerek gereğinin yapılması ve keyfiyetin tarafına bildirilmesi talep edilmiştir⁷⁸⁹.

1857 yılında Demirhâne için beher kantarı 34 kuruştan 4 000 kantar İngiliz kok kömürü, beher kantarı 65 kuruştan 5 000 kantar pik tabir olunur birinci numara maden ve beher kıyyesi 7 buçuk kuruştan 15 000 kıyye tutyanın satın alınması için Oseb oğlu Hoca

⁷⁸⁸ DTA. ŞUB. 24/67a.

⁷⁸⁹ DTA. MKT. 28/81a.

Ohanes bâzergân ile mukavele yapılmıştır. Kok kömürünün ve birinci numara madenin mevcut olan 2 000'er kantarı hemen teslim edilecekti, geri kalanı da kontrat tarihinden üç ay ve tutyanın da mevcut olan 8 000 kıyyesi hemen bâkisi de bir buçuk ay içinde teslim edilecekti⁷⁹⁰.

2.6. Kömür ve Revgân Tedârîki

Sanayi Devrimi'nin temel enerji kaynağı olan kömür, Osmanlı Donanması'nda buharlı gemilerin kullanılması ve sanayileşmenin başladığı yıllarda bir ihtiyâc olarak ortaya çıkmıştır⁷⁹¹. Vapurlara kömür ile çarh malzemeleri olarak revgân-ı pih, revgân-ı zeyt ve üstüğü veriliyordu⁷⁹². Osmanlı devletinde buharlı gemiler kullanılmaya başlanıncaya kadar Tersane-i âmire fabrika ve dökümhânelerinde funda kömürü kullanıldığı hâlde daha sonra görülen lüzum üzerine Karadeniz Ereğli kömür madenlerine memurlar gönderilerek maden kömürü ihrâcına teşebbüs edilmiştir.

Tersane-i âmire fabrika ve dökümhânelerinde kullanılan funda kömürü⁷⁹³ ise İzmit Sancağı'ndan satın alınıyordu. Örneğin; Tersane-i âmire haddehâne ve errehânesi ile diğer fabrikaları için İzmit tarafından 100 kıyyesi 24 kuruş olmak üzere topraksız, temiz ve parçalı olarak 200 000 kıyye kaba kömür satın alınmıştır. Kömürlerin sefine gönderilinceye kadar münasip bir yerde korunması istenmiştir (11 Ağustos 1848)⁷⁹⁴. İzmitli Kocabaşı Aci Zakar'dan 12 Eylül ve 30 Eylül 1849'da beher 100 kıyyesi navl ile birlikte 25 kuruştan olmak üzere 250 000 kıyye kaba gürgen kömür satın alınmıştır⁷⁹⁵. İzmit sancağından temin edilen kaba gürgen kömürün fiyatı 1850 yılında da değişmemiş, aynı fiyattan olmak üzere 22 Eylül 1850'de 270 000 kıyye⁷⁹⁶, 26 Haziran 1852'de ise 1853 senesi rûz-ı hızırına (6 Mayıs) kadar peyder pey teslim edilmesi şartıyla beher 100 kıyyesi 23 buçuk kuruştan 250 000 kıyye kaba gürgen kömürü satın alınmıştır.

⁷⁹⁰ DTA. MUH., 330/161b

⁷⁹¹ Hamdi GENÇ (2007), **Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)**, 6.

⁷⁹² DTA.ŞUB. 1861/27b, 28a

⁷⁹³ Mahmud Şevket (1325), **Osmanlı Teşkilât ve Kıyâfet-i Askeriyyesi (Osmanlı Ordusunun Bidâyet-i Tesisinden Zamanımıza Kadar) (1241 Tarihinden 1318 Sene-i Rûmiyyesine Kadar)**, 34.

⁷⁹⁴ DTA.ŞUB., 4/176a

⁷⁹⁵ DTA.MUH., 171/40a

⁷⁹⁶ DTA.ŞUB., 1832/27

26 Haziran 1853'te ise Tersane-i âmire haddehâne, dökümhâne ve kâlhânesi için İzmit İskeleyi'nden 60 000 kıyye, Baş iskele'den 70 000 kıyye, Sekban İskeleyi'nden 80 000 kıyye ve Kazıklı İskeleyi'nden 90 000 kıyye olarak toplam 300 000 kıyye kaba gürgen kömür beher 100 kıyyesi navl ve diğer masraflarla birlikte 25 kuruştan satın alınmıştır⁷⁹⁷. Kırım Savaşı'nın devam ettiği günlerde ise kaba kömürün fiyatı yükselmiş İzmit tarafından talep edilen 7 500 adet 'iyâr çam kömür beher 'iyârı navl dâhil 7'ser kuruştan altı ay içinde teslim edilmek şartıyla Yuvacık'tan 3 Temmuz 1854'te satın alınmıştır. 'İyâr ise 20 kıyye kabul edildiğinden⁷⁹⁸ bu hesapla kaba kömürün 100 kıyyesi 35 kuruşa geliyordu.

Swift vapuru satın alındıktan sonra Ekim 1828 tarihli hükümle vapurun ihtiyacı olan maden kömürünün Silivri, Büyükçekmece ve Küçükçekmece'den çıkarılarak Tersane'ye nakledilmesi emredilmişti⁷⁹⁹. Daha sonra Hylton Jollife vapuru satın alınmış ve bu vapurlar 1832 yılında Akdeniz'e çıkan Donanma maiyetinde istihdâm edilmişlerdi⁸⁰⁰. Vapurlar için 1 Ağustos 1832'de İngiltere himâyesinde bir golet, İngiltere'den maden kömürü getirerek Rodos'ta Mutasarrıf ağaya teslim etmiştir⁸⁰¹. Ayrıca Rizeli Uğur oğlu Ali Kaptan'ın, kiralanan 11 000 kile hinta hamûle alan iki direkli şehdiyesine Tersane-i âmire'den maden kömürü yüklenerek Donanma-yı Hümâyûn'a gönderilmiştir. Bu şehdiyenin 8 Ağustos 1832 tarihli ferman ile iki aylık navl ücreti peşin verilmiştir⁸⁰². Vapurlar kömürlerini Rodos'tan⁸⁰³ ve İstanbul'dan kömür getiren ve Donanma-yı Hümâyûn ile dolaşan şehtiyeden almıştır. Bu şehtiyeye Donanma ile birlikte Çanakkale Boğazı'na ulaştığında Aralık 1832'de ruhsat verilmiştir⁸⁰⁴.

10 Şubat 1848'de vapur-ı hümâyûnlar için gerekli olan 18 000 kantar İngiliz maden kömürü Gırısı/Kirisi? bâzergândan satın alınmıştır. Kömürler iki gemi ile getirilecek olup Tersane-i âmire'ye beher kantarı 10 kuruş 10 paraya ve Trabzon'a beher kantarı için 60 para navl eklenerek verilecekti⁸⁰⁵.

⁷⁹⁷ DTA.MUH., 330/154a-b

⁷⁹⁸ DTA.MUH., 330/154b

⁷⁹⁹ Şamil MUTLU (1994), *Yeniçeri Ocağının Kaldırılışı ve II. Mahmud'un Edirne Seyahati Mehmed Daniş Bey ve Eserleri*, 32

⁸⁰⁰ BOA, C.BH., 6485

⁸⁰¹ BOA. HAT., 362/20129

⁸⁰² BOA, C.BH., 6485

⁸⁰³ BOA. HAT., 362/20129

⁸⁰⁴ BOA, C.BH., 6485

⁸⁰⁵ DTA.MUH., 171/35a

Tersane-i âmire fabrikalarıyla vapur sefineleri için 19 Şubat 1849'da satın alınan Kirkor Markosyan bâzergânının mağazasında bulunan İngiliz kömürünün beher kantarına 8 kuruş 10 para⁸⁰⁶, 20 Şubat 1849'da İngiliz tebaasından Gırısı/Kirisi? bâzergâna ait 9 536 buçuk kantar kardif İngiliz maden kömürünün beher kantarına 6 buçuk kuruş⁸⁰⁷, 27 Mart 1849'da Vasil Bari bâzergânın malı olan 8 892 kantar kardif İngiliz maden kömürünün beher kantarına 6 kuruş 25 para⁸⁰⁸ ödenmiştir. İngiltere tebaasından Mösyö Ker'den 21 Ağustos 1850 tarihinde beher kantarı 8 kuruş 25 paradan 100 000 kantar İngiliz maden kömürü Tersane-i âmire'ye teslim edilmek üzere satın alınmıştır⁸⁰⁹. 24 Kasım 1850'de Çarls Canson bâzergândan satın alınan 60 000 kantar İngiliz maden kömürünün beher kantarına 8 kuruş 30 para fiyat biçilmiştir⁸¹⁰.

Sultan II. Mahmud zamanında Ereğli ve çevresinde taş kömürü madenleri keşfedilmiş ve Mart 1841'de kurulan altı hisseli Ereğli Kömür Madeni Kumpanyası tarafından işletilmeye başlanmıştır. 6 Şubat 1846'da kumpanyanın hisse sayısı on ikiye çıkarılmış ve Sultan Abdülmecid hisselerin yarısını satın almış ve 13 Mart 1846'da kumpanyanın idaresi Darbhâne-i âmire'ye verilmiştir. Ereğli kömür madeni, 7 Eylül 1848'den itibaren iltizâma verilmeye başlanmıştır. Ereğli madenleri 1850 yılına kadar Darbhâne tarafından idare edilmiş ve 12 Mart 1850'de Hazîne-i Hassa Nezâreti'ne bağlanmıştır.

Ereğli Kömür Madeni Kumpanyası'ndan en fazla kömürü alan yer ise Tersâne-i âmire'ydi. Ereğli madenleri Ereğli ve Amasra olmak üzere iki bölümden oluşuyordu ve Amasra kömürü Ereğli kömürüne göre daha topraklı ve taşlı çıkıyordu. Amasra'da çıkarılan kömür buharlı gemilerde kullanılamayacağı için Ereğli kömürü tercih ediliyordu⁸¹¹. Tersane tertibâtı Bahriye askerlerinin maaşları, ameale ücretleri ve nân-ı azîz bahâsı için olduğundan dolayı⁸¹² kömür masrafları masârıf-ı ihtiyâtiyye-i bahriyye karşılığı tertibinden havâle edilerek Maliye Hâzinesi tarafından tesviye ediliyordu. Tersâne'nin ihtiyâcı olan kömürün tamamı yalnız Ereğli madeninden verilmesi mümkün olmadığından dolayı da hariçten satın alınması gerekiyordu. Kömür alımı için kullanılan tertîbât 2 000 kese kuruş olup bunun 1 000 kesesi yabancı memleketlerden satın alınmasına Padişahın izin verdiği kömür bahâsına

⁸⁰⁶ DTA.MUH., 171/35b

⁸⁰⁷ DTA.ŞUB., 1832/6, DTA.MUH., 171/35b

⁸⁰⁸ DTA.ŞUB., 1832/6

⁸⁰⁹ DTA.ŞUB., 1832/19b

⁸¹⁰ DTA.MUH., 171/ 46b

⁸¹¹ Hamdi GENÇ (2007), **Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)**, 9- 11, 14, 17, 26.

⁸¹² DTA.MKT., 24 (5847)/ 39

ve kûsuru diğerk kesinleşmiş masraflara karşılık olarak verililiyordu⁸¹³. Vapur-ı hümayûnlar ile Tersane-i âmire fabrikaları için kumpanya tarafından Tersâne-i âmire'ye 1 Kasım 1842- 30 kasım 1845 tarihleri arasında 567 514 kantar, 13 Mart 1846- 12 Mart 1849 tarihleri arasında 590 747 kantar kömür verilmiştir⁸¹⁴. 1848- 1849 yılında ise toplam olarak 5 yük 32 000 kantar maden kömürü satın alınarak sarf edilmiştir. Bu kömürün 3 yük 37 100 kantarı Ereğli'den getirtilebilmiş ve geri kalanı da İngiliz kömürü olarak hariçten satın alınmıştır.

Bahriye Meclisi'nde yapılan görüşmede vapur-ı hümayûnlar çoğalmakta olduğundan 1849- 1850 senesinde 6 yük kantar maden kömürünün gerekli olacağı tahmin edilmişti. Bu miktar kömürün tamamı yine Amasra kömüründen olmayıp yalnız Ereğli madeninden verilmeyeceğinden hariçten satın alınması gerekecekti⁸¹⁵. Ancak 1849 yılında Donanma-ı hümayûn maiyetinde bulunacak ve bazı mahaller postasına işleyecek vapur-ı hümayûnlar ile Tersane-i âmire'de bulunan fabrikalarda altı ay müddette sarf edilmek üzere 11 yük 87 400 kantar kömüre ihtiyaç olacağı anlaşılmıştı. Tobhâne-i âmire nâzırı ise bu kömürlerden 5- 600 000 kantarının Ereğli madeninden verilebileceğini ifade etmiştir. Öncelikle getirilmesi lâzım gelen 200 000 kantarının beher kantarı 5 buçuk kuruştan hesap edilerek icap edecek bahâsına mahsûben şimdilik 2 000 kese akçe Darbhâne-i âmire'ye ödenecekti. Ancak 2 000 kese tertîbâtın 1 000 kesesinin İngiliz kömürüne verilmesi gerekli olduğundan bu defalık Tersane-i âmire'ye iki ay zarfında 4 000 kese akçenin verilmesi için irâde-i seniyye çıkmıştır. Bir taraftan da yabancı memleketlerden kömür vs dahi satın alınmakta olduğundan Ereğli maden kömürünün bahâsına mahsûben 2 000 kese akçeden Darbhâne-i âmire tarafına azar azar ödeme yapılacaktı (10 Nisan 1849)⁸¹⁶

Hazine-i Hassa-ı Şâhâne'den olup kumpanya şeklinde idare edilen Ereğli ve buraya bağlı kömür madenleri hasılâtından Tersane-i âmire için verilen kömürler, Tersane-i âmire tarafından sefine gönderilerek Ereğli Limanı'ndan alındığı surette bir kantarı 6 buçuk kuruş ve maden ağzı iskelelerinden alındığı hâlde kantarı 5 buçuk kuruş fiyatla verilmekteydi. Ancak bu fiyatların pahalı olduğu ve İngiltere'den gelen kömürlerin fiyatı pek ehvence olduğundan Bahriye Meclisi'nde Ereğli kömürünün fiyatı indirilerek yeni bir fiyat tespit edilmişti⁸¹⁷. Ancak devlet dışardan kömür almamak için Ereğli madenlerini Avrupa'da

⁸¹³ DTA.ŞUB., 9/30a, 158a

⁸¹⁴ Hamdi GENÇ (2007), **Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)**, 10, 16

⁸¹⁵ DTA.ŞUB., 9/158a

⁸¹⁶ DTA.ŞUB., 9/30a

⁸¹⁷ DTA.MKT., 5635/28, 29

geçerli teknikle çıkarmak için İngiltere'den özel olarak mühendis ve amele getirdiğinden⁸¹⁸ dolayı Ereğli madenlerinin haylice masrafı meydana gelmiş olduğundan bu kömürün fiyatından öyle birden bire fazla indirim yapılmasının kumpanyayı zarara uğratacağı anlaşılmıştı. Bundan dolayı şimdilik evvelki fiyattan bir miktar indirim yapılarak 1852 senesi Martından itibaren ağız iskelelerinden verilecek kömür fiyatından 30 para indirim yapılarak dört buçuk kuruş bir rub'u ve limandan yüklenecek kömürlerden bir kuruş indirilmesiyle beş buçuk kuruş ve İstanbul'daki mahzenden verildiği hâlde navl ve masrafı kumpanya tarafından verileceğinden sekiz buçuk kuruş fiyatla Tersane-i âmire, Tobhâne-i âmire, Baruthâne ve Tüfenkhâne ile kumpanya vapurları vs.ye kömür verilmesi için irade çıkmıştır (11 Şubat 1852)⁸¹⁹.

1853 yılında Donanma-yı Hümâyûn'un denize ihracı hâlinde meydana gelecek masraflar hakkında Bahriye Muhasebesi tarafından bir defter düzenlenmişti. Defterde Bahriye askerleri ile bunlara verilecek maaş, tayinât, elbise bahâsı ile Donanma-yı Hümâyûn'un nakliye işlerinde ne kadar gemi kullanılacağı ve bunlara bir aylık verilecek kira miktarı, eczâ-yı nâriyye için alınması gerekli olan üç gemi için kaç kuruş ödeneceği yanında Donanma-yı Hümâyûn maiyetinde kaç vapur kullanılacağı ve beher ayda kömür ve yağları bahâsının ne miktar yapacağı da hesaplanmıştı. Bahriye Muhâsebesi tarafından hazırlanan deftere göre Donanma-yı Hümâyûn maiyetinde istihdâmı lâzım gelen Tersane-i âmire ve kumpanya vapurlarından toplam on yedi adet vapurun bir ayda gece ve gündüz yirmi dört saat çarhları işlediği surette kömür ve yağları bahâsı 5 764 kese kûsûr kuruş yapacaktı. (Bkz. Ek- 15,16). Ancak bu masraf, vapurların tam yol verilerek seyri hâlinde meydana geleceği, bunlar Donanma-yı Hümâyûn maiyetinde bulunduklarında bu şekilde tam yol veremeyerek yarım yol verecekleri düşünüldüğünden bu durumda vapurların bir aylık masrafları 2 882 kese kûsûr kuruş olarak tahmin edilmişti⁸²⁰.

Kırım Savaşı sırasında İngiliz ve Fransız donanmalarındaki buharlı gemilerin kömür ihtiyacının, kendi ülkelerinden sağlanması çok maliyetli olduğu için Osmanlı Devleti Ereğli'den kömür ihtiyaçlarını karşılamayı taahhüt etmiştir. Taşlı ve topraklı olduğundan dolayı buharlı gemilerde kullanılamayan Amasra kömürünün Tersâne fabrikaları ile demirhâne ve baruthânedede kullanılması önerildi ve Tersâne bu kömürü navlun bedeli kendisine ait olmak üzere 7 kuruşa almaya başladı. Kırım Savaşı sırasında müttefik

⁸¹⁸ Hamdi GENÇ (2007), **Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)**, 21.

⁸¹⁹ DTA.MKT., 5635/28, 29

⁸²⁰ DTA.MKT., 5635/80

devletlere ait vapurların kömür ihtiyacının Ereğli'den karşılanması için 27 Kasım 1853'te Fransa ve 22 Nisan 1854'te de İngiltere ile antlaşma yapılmıştır. Bu antlaşmaya göre Fransız ve İngiliz donanmalarına her ay 3 000'er ton (54 000 kantar) Ereğli kömürü verilecekti. Kömürü Ereğli iskelesinden Fransızlar kantarı 8 kuruş 36 paraya İngilizler ise 8 kuruş 36 paraya alırken her iki devlet ağız iskelelerinden 7 kuruşa, Kozlu'dan 6 kuruşa ve peşin ödeme yapılması hâlinde 5 kuruşa alacaktı. Hazine-i hassa Nezâreti ile İngiltere arasında imzalanan 3 Ağustos 1854 tarihli antlaşma ile Kozlu ve Zonguldak derelerinde bulunan kömür nadenlerinin işletmesi İngiltere'ye verilmiştir. İngiltere kömür ihtiyacını karşılayacağı bu madenlerden Tersane ve diğer Osmanlı kurumlarına kömür vermeyecekti⁸²¹.

Kırım Savaşı sırasında müttefikler Rusları bir barış yapmaya zorlamak için Kırım'a çıkarma yapıp Sivastopol'a taarruz edilmesine karar vermişti⁸²². Bu arada Karadeniz'de görevli Ahmet Paşa fırkası vapurlarla Çerkes ve Çürüksu sahillerine askerler ile top vs mühimmâtın sevk edilmesinde görevlendirilmişti (17 Temmuz 1854)⁸²³. Savaş sırasında Osmanlı Devleti bütçe açıklarını dış borçla kapatmak istemiştir. 24 Ağustos 1854'te 3 300 000 liralık kısmı kullanılmak üzere 5 500 000 Osmanlı lirası tutarındaki ilk dış borçlanma yapıldı⁸²⁴. Kaptan Paşa tarafından Sivastopol tarafına gitmek üzere olan vapurlar için Tersane-i âmire marifetiyle satın alınması gerekli olan 15 000 kantar maden kömürünün bahâsı için Custinyani bâzergândan 10 000 kese istikrâz edilmesine izin isteyince maden kömürü bahâsı olan 600 kese yani 300 000 kuruşun istikrâz akçesinden Tersane-i âmire hazinesine verilmesi için 29 Kasım 1854'te ferman-i âlî çıkmıştır. Bunun üzerine Maliye hazinesine takdim edilmek üzere bu kömürlerin sarf mahallerini gösterir müfredât defterinin yazılması için Tersane-i âmire muhâsebesine 15 Aralık 1854'te ilmühaber verilmiştir. Ancak daha sonra maden kömürü bahâsı ile birlikte revgân-ı zeyt ve revgân-ı don bahâsı olan 6 735 kese 249 buçuk kuruşun yani 3 367 749 buçuk kuruşun Maliye Hazinesi tarafından istikrâz akçesinden Tersane-i âmire hazinesine verilmesi için 1 Ocak 1855'te ferman-i âlî çıkmıştır. Tersane-i âmire hazinesine lüzumu oldukça Maliye hazinesinden akçe verildiğinden Custinyani bâzergândan akçe istikrâz edilmesinden vaz geçilmiştir⁸²⁵.

Savaş sırasında Tersânenin ihtiyâcının karşılanması için Aynalıkavak'ta bulunan fabrika-ı hümâyûn ocaklarında yakılan kömürün demirhanede kullanılmasına karar

⁸²¹ Hamdi GENÇ (2007), **Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)**, 24- 29

⁸²² Saim BESBELLİ (1977), **1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı**, 66-67.

⁸²³ Ali Haydar Emir (1334), "Kırım Harbi'nin Bahrî Safhalarına Mûteallik Resmî Vesikalar", s. 544.

⁸²⁴ Rifat ÖNSOY (1999), **Osmanlı Borçları 1854-1914**, Ankara, 45.

⁸²⁵ DTA.TER., 541/2,3, 18

verilmişti. Bu nedenle Mart ayının başından itibaren hârice satılmaması hakkında Bahriye Meclisi'ne ilmühaber verilmiştir (5 Nisan 1854)⁸²⁶. Diğer taraftan yapılan tecrübelerde büyük bir mavna dolusu yonga yakıldığında çarkların, Tersâne-i âmire errehânesinde iki günde on sekiz saat ve tophane fabrikasında üç günde 27 saat çalışacağı tespit edilmişti. Bunun oldukça ehveniyeti görüldüğünden bundan sonra bu fabrikalarda yonga yakılmasının uygun görüldüğü hakkında Fabrikalar Müdürü'ne 15 Nisan 1854 tarihli ilmühaber verilmiştir⁸²⁷. Böylece Tersane-i âmire ve havuzlarda hâsıl olan yonganın dışarı satılmasından vaz geçilmiş, fabrikalara tahsis edilmiştir⁸²⁸.

Kırım Savaşı başladığında mesele-i hâzireden dolayı vapurlar çokça istihdâm edildiğinden ve fabrikalar da fazla çalışacağından dolayı Ereğli'den çok fazla maden kömürü alınması gerekiyordu⁸²⁹. İngiltere idaresine geçen Kozlu ve Zonguldak kömür nadenlerinden kömür verilmeyeceğinden dolayı Osmanlı Devleti kömür ihtiyacını karşılamak üzere Üzülmaz mevkiinde kömür çıkarmaya başlamışsa da bu yeterli olmamıştır. Çünkü buradan yıllık en fazla 200 000 kantar kömür çıkarılmasına karşılık Tersane ve diğer yerlerin ihtiyacı 500 000 kantardı. Ancak İngiltere Devleti, bu madenin kendisine iltizama verilen madenlere dâhil olduğunu söyleyerek tarafına tesliminde ısrar etmesi üzerine Üzülmaz mevkii de Ekim 1854'te İngiltere'ye verildi. Ereğli'den çıkarılan kömür Osmanlı Devleti'nin ihtiyâcına cevap vermediği için İngiltere'den kömür ithâl edilmiştir. 1855 yılında 400 000 kantar üretime karşılık yalnızca Tersane'nin ihtiyâcı 788 727 kantardı⁸³⁰.

Kırım'a gitmek üzere haftada bir vapurun İstanbul'dan kaldırılıp daimi suretle dolaştırılmasına karar verildiğinde ise İstanbul ve Sivastopol'de bulundurulması gereken 150 000 kantar kömür bahâsı vs masrafları olan tahminen 7 796 kese 106 buçuk kuruşun (14 Mart 1855)⁸³¹ istikrâz akçesinden ödenmesi için beyaz üzerine ferman-ı âlî çıkmış, ancak şimdilik 2 500 kese akçe verildiği hakkında Bahriye Muhasebesi'ne 1 Nisan 1855 tarihli ilmühaber verilmiştir⁸³².

Vapur-ı hümayûnların miktarına, kuvvet ve cesâmetlerine göre 1855 yılının Mart-Nisan ayına kadar idareleri için satın alınanlardan başka daha 700 000 kantar kömüre ihtiyâc

⁸²⁶ DTA.ŞUB. 17 (1850)/70a.

⁸²⁷ DTA.ŞUB. 17 (1850)/73b.

⁸²⁸ DTA.ŞUB. 17 (1850)/75a.

⁸²⁹ DTA.MKT., 24 (5847)/ 39

⁸³⁰ Hamdi GENÇ (2007), **Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)**, 31-32

⁸³¹ BOA, A. }MKT.MHM. 66/99

⁸³² DTA.TER., 541/19

olduğu ortaya çıkmıştı. Bu kömürlerin bahâları istikrâz akçesinden verilecekti. Acil ihtiyâcı karşılamak üzere 200 000 kantarının Kaptan Paşa tarafından satın alınmasına başlanmasına, geri kalan 500 000 kantarının da Tersane-i âmiye tarafından tayin edilecek vakitte gereken mahallere doğrudan doğruya gönderilmesi şartıyla İngiltere'den satın alınmasına karar verilmişti.⁸³³

Karadeniz yoluyla işleyecek vapurların lâzimesi için Sinop, Trabzon, Batum ve Bergos'ta mevcut bulunmak üzere üç dört ay vade ile 200 000 kantar kömür satın alınmakta iken Sinop Limanı'nda bir dirhem kömür kalmadığı haberi gelmiştir. Vapur-ı hümayûnlar da çoğunlukla kömürlerini oradan aldığından dolayı tez elden kömür yetiştirilmesinde büyük ehemmiyet görünmüştür. Lidon/Landon? bâzergânın elinde bulunan 3 090 ton maden kömürünün icap eden esmâni olan 12 yük 63 402 kuruşun üç ay mühletle satın alınmasına çalışılırken Kaptan Paşa tarafından maslahat nezâket merkezinde bulunduğundan ne şekilde olursa olsun bu kömürün hemen satın alınıp gönderilmesi emredilmiştir⁸³⁴. Üç adet gemide yüklü olan maden kömürü Sinop'a teslim edilmek üzere beher tonu navl ile birlikte 57 şilinden 24 Eylül 1855'te satın alınmıştır. Bahâsının peşin ödenen yarısı, liranın borsa fiyatı olan 142 kuruştan hesaplanarak Bahriye Hazinesi'nden ödenmiştir. Bâzergân kömürün tamamını teslim ettiğinde kalan meblağ, 7 Aralık 1855'teki borsa fiyatı üzerinden 145 buçuk kuruştan hesaplanmış ve 1 263 402 kuruş ödenmesi gerektiği anlaşılmıştır⁸³⁵. 15 Eylül 1855'te Batum'a teslim edilmek üzere satın alınan 965 ton İngiliz maden kömürü için ise beher tonu navl ile birlikte 56 şilinden olmak üzere 6 Şubat 1856'da beher lirası 148 kuruştan hesaplanıp toplam 111 664 kuruş ödenmesi gerekmiştir⁸³⁶. 12 Eylül 1855'te satın alınan 3 920 ton çeşitli İngiliz maden kömürü için beher tonu 43 şilin, Varna'ya teslim edilmek üzere 19 Eylül 1855'te satın alınan 490 ton İngiliz maden kömürünün beher tonu için navl ile birlikte 55 buçuk şilin, Trabzon'a teslim edilmek üzere 23 Eylül 1855'te satın alınan 590 ton İngiliz maden kömürünün beher tonu için 57 şilin ödenmiştir⁸³⁷.

23 Ekim 1855'te satın alınan 634 ton İngiliz maden kömürü için beher tonu 42 buçuk şilinden olmak üzere beher lira 144 buçuk kuruştan hesaplanarak 194 125 buçuk kuruş ödenmiştir⁸³⁸. 8 Kasım 1855'de bir sefinede mevcut 593 buçuk ton İngiliz maden kömürü

⁸³³ DTA.MUH., 541?/26

⁸³⁴ DTA.MUH., 541?/26

⁸³⁵ DTA.MUH., 330/156a

⁸³⁶ DTA.MUH., 330/156a

⁸³⁷ DTA.MUH., 330/155b

⁸³⁸ DTA.MUH., 330/156b

Batum veya Sohum'da teslim edilmek üzere beher tonu navl ile birlikte 63 şiline satın alınırken⁸³⁹ yine aynı gün Batum'a teslim etmek üzere bir diğer sefinde mevcut olan 368 ton İngiliz maden kömürünün beher tonu navl dâhil 60 şilinden satın alınmıştır⁸⁴⁰. 15 Kasım 1855'te bir sefinde bulunan ve Batum'a teslim edilecek olan 264 ton İngiliz maden kömürünün beher tonu için 61 şilin ödenmiştir⁸⁴¹. Batum için 8 Kasım'da satın alınan kömürün bahâsı için lira, 147 buçuk kuruştan hesaplanarak 163 927 kuruş ödenmiştir⁸⁴². Diğer taraftan Karadeniz'deki limanlarda bulunan ve şahıslara ait olan kömürlerden kantariye masrafı ile nakliyesi Tersane-i âmire'ye ait olmak üzere kömür de satın alınmıştır. 10 Aralık 1855'te bir kumpanyanın Sinop'ta bulunan mağazalarında mevcut 100 ton maden kömürünü beher tonu 71 liradan, 23 Aralık 1855'te Trabzon'daki mağazalarda mevcut olan 700 ton maden kömürü beher tonu 70 şilinden satın alınmıştır⁸⁴³.

Londra'dan getirtilecek maden kömürleri için ise Thomas Gillespy ile Devlet-i âliyye Sefiri Musurus Bey 8 Kasım 1855'te mukâvelenâme imzalamıştır. Kömürler, İngiliz donanmasına alınan en âlâ kömürden olmak üzere İngiltere Umûr-ı Ecnebiyye Nâzırı marifetiyle satın alınacaktı. Bu mukavelenâmeye göre Karadeniz tarafında istihdâm edilen vapur-ı hümayûnlar için Sinop'a 5 500 ton, Trabzon'a 3 500 ton, Batum'a 4 000 ton, Sohum Kalesi'ne 5 500 ton, Gözleve'ye 3 000 ton, Balçık'a 1 000 ton, Varna'ya 1 000 ton, Süzebolu'ya 1 500 ton ve İstanbul'a 3 000 ton olmak üzere toplam 28 000 ton yaklaşık 40 çeşit maden kömürü nakledilecekti. Kömürler beş bölüm hâlinde aralık, ocak, şubat, mart ve nisan aylarının sonuna kadar mahallerine teslim edilecekti. İstanbul veya Boğaziçi'nde bir yere teslim edilecek muhtelif cins maden kömürünün beher tonu 2 lira 16 şilin ve imtiyazlı maden kömürünün beher tonu 2 lira 18 şilin; Karadeniz'de bir mahalle teslim edilen muhtelif cins kömürün beher tonu 3 lira 6 şilin ve imtiyazlı maden kömürünün beher tonu ise 3 lira 8 şilin olacaktı⁸⁴⁴. Thomas Gillespy'ye kömürün tutarının yarısı olarak 10 000 İngiliz lirası 2 Kasım 1855'te ödenmiştir⁸⁴⁵.

Vapur-ı hümayûnlar için Ereğli Limanı'ndan ve Amasra ağız iskelesinden mâhiyeli tüccar sefineleriyle Batum ve İstanbul'a gönderilen kömür 17 898 kantara ve tutarı ise 3 689

⁸³⁹ DTA.MUH., 330/157b

⁸⁴⁰ DTA.MUH., 330/157a

⁸⁴¹ DTA.MUH., 330/156b

⁸⁴² DTA.MUH., 330/157a

⁸⁴³ DTA.MUH., 330/157b

⁸⁴⁴ DTA.ŞUB., 1851/4a, 32b, 56a-b, 57a, DTA.MUH., 330/102b- 103b

⁸⁴⁵ DTA.ŞUB., 1851/55b, 56a

kuruş 10 paraya ulaşmıştı (25 Kasım 1855)⁸⁴⁶. 8 Ocak 1856'da satın alınan 600 ton İngiliz maden kömürünün beher tonuna ise navl dâhil 64 şilin⁸⁴⁷ verildiği görülmektedir. 11 Ekim 1856 tarihiyle Misiyani'nin verdiği mukaveleye göre 10 000 ton İngiliz maden kömürü tonu 50 şilin fiyatla 14 Ağustos 1857'den itibaren teslim edilmek üzere satın alınmıştır⁸⁴⁸.

Tersane-i âmire fabrikalarıyla vapur-ı hümayûn sefineleri için lâzım olan kömürlerin Kırım Savaşı sonrasında 1857 yılında İstanbul'da şahıslar elinde bulunan kömürlerden farklı fiyatlarla satın alındığı görülmektedir. Custiyani bâzergânın Beykoz'da bulunan 15 000 ton İngiliz maden kömürü beher tonu 42 şilin fiyat ile satın alınmıştır. 19 Ocak 1857 tarihiyle verilen mukaveleye göre kömürün nakliye masrafı Tersane-i âmire'ye ait olacaktı⁸⁴⁹. Sefinelere yüklü olarak İstanbul'da bulunan İngiliz maden kömürlerinden 11 Mart 1857'de Dimitri bâzergândan satın alınan 1 200 ton kömürün beher tonuna 37 şilin⁸⁵⁰, Yani bâzergândan 13 Mart 1857'de satın alınan 1 200 ton kömürün beher tonuna 33 şilin ve 28 Nisan 1857'de satın alınan 3 000 ton İngiliz maden kömürünün beher tonuna 35 şilin⁸⁵¹ fiyat verilmiştir.

20 Eylül 1858'de 1 100 ton⁸⁵² ve 13 Kasım 1858'de 15 000 ton İngiliz maden kömürü tonu 30 şilin fiyatla satın alınırken 30 Mart 1859'da beher tonu 29 şilinden 10 para eksik olarak 1 500 ton İngiliz maden kömürü satın alınmıştır⁸⁵³. 14 Mayıs 1859'da satın alınan 12 000 ton İngiliz maden kömürünün beher tonuna 50 şilin verilirken 12 Haziran 1859 tarihinde alınan 15 000 ton kömürün beher tonu için 48 şilin ödenmiştir⁸⁵⁴. 23 Haziran 1859 tarihinde ise beher tonu 46 şilinden 13 000 ton İngiliz maden kömürü satın alınmıştır⁸⁵⁵.

Osmanlı İmparatorluğu'nda vapurların denizlerde faaliyette bulunması için en önemli mesele kömür ihtiyacının karşılanmasıydı. Özellikle 1848 yılında Donanma'nın üç filoya ayrılması ve Akdeniz Filosu'nun kurulmasıyla gemilerin kış aylarında da müsait havalarda Akdeniz'de dolaşması mümkün olmuştur. Akdeniz Filosu Komutanlığı'nın merkezi ise Rodos'ta bulunuyordu⁸⁵⁶. Tersane kumpanya vapurları lâzimesi için maden

⁸⁴⁶ DTA.ŞUB., 24/28

⁸⁴⁷ DTA.MUH., 330/157a

⁸⁴⁸ DTA.MUH., 330/160a

⁸⁴⁹ DTA.MUH., 330/158b

⁸⁵⁰ DTA.MUH., 330/159a

⁸⁵¹ DTA.MUH., 330/159b

⁸⁵² DTA.MUH., 330/160a

⁸⁵³ DTA.MUH., 330/164a

⁸⁵⁴ DTA.MUH., 330/164b

⁸⁵⁵ DTA.MUH., 330/165a

⁸⁵⁶ Ali İhsan GENCER (1986), "Doğu-Akdeniz'deki Türk Kömür Anbarları", 19, 24.

kömürü konulmuş olan Rodos'ta bulunan beş bâb mağaza, adada oturan Ahmed Efendi'den yıllığı 3 500 kuruşa kiralanmıştır. Yapılan kontrata göre 13 Mart 1853- 12 Mart 1854 tarihleri arasına ait olan bu meblağın Tersane-i âmire hazinesinden verilmesi gerekmiştir (19 Mayıs 1853)⁸⁵⁷. Rodos Adası'nda mevcut maden kömüründen Riyâle-i Hümâyûn Mustafa Bey'in maiyetinde bulunan Mesir-i Bahrî vapuru için İstanköy Adası'na 2 750 kantar maden kömürü nakledilmiştir. Kömürün navl bedelinin Tersane-i âmire Hazinesinden Maliye Hazinesi'ne verilmesi hakkında malumat olmak üzere Tahsilât Muhâsebesi'ne 15 Şubat 1855'te ilmühaber verilmiştir⁸⁵⁸.

Donanma seffinelerine sefer esnâsında gerekli olan kömürler donanma maiyetindeki kömür gemilerinden ya da çeşitli mevkilerde depolanan kömürlerden veriliyordu. Ülgün sahiline sevk edilecek iki kıta askerin nakline tahsis edilen Mecidiye vapurundan doğruca donanmanın bulunduğu Gornisa'ya giderek gerekli kömürü donanma maiyetine memur kömür gemilerinden alması ve donanmayı burada bulamazsa kömürünü senetle Gorka'dan alması istenmiştir (4 Ocak 1853)⁸⁵⁹.

Maden kömürünün depolandığı Sakız Adası'ndan Girid vapuruna verilen 60 kantar ve Eser-i hayr vapuruna verilen 280 kantar maden kömürünün nakliye masrafları ada ve melfûfâtı vergisinden olarak emvâlinden ödenip Mart- Nisan 1854 cedveline dâhil edilmiştir. Bu meblağ Tersane-i âmire hazinesinden Maliye hazinesine ödenmiştir (19 Mart 1855)⁸⁶⁰.

1860 yılında Akdeniz tarafına gönderilen vapurlar için gerekli olan Ereğli kömürü Zafiri Zafiropoulo'nun İstanbul'daki mağazasında mevcut kömürden beher kantarı 8 kuruştan alınmıştır. Kömürler 4 Ağustos'a kadar tamamen teslim edilecekti⁸⁶¹. Ülgün ve Bar sahillerine gönderilen vapur seffineleri için gerekli olan 2 000 ton İngiliz maden kömürünün ise Tilo bâzergânın malı olarak Korfu'da bulunan kömürden icap ettikçe donanmaya verilmesi için 4 Haziran 1859 tarihinde Galatalı Hanson bâzergânla kontrat yapılmıştır. Kömürün beher tonlatosuna 50 şilin ödenecek olup bu fiyata kömürlerin mağazalardan seffinelere nakil masrafı da eklenecekti. Bu kömürden 13 Eylül 1859'da 170 ton Peyk-i Zafer kalyonuna, 227 ton Keyvân-ı Bahrî firkateynine ve 210 ton Eser-i Cedîd vapuruna, 24 Ekim 1859'da 135 ton Tuna vapuruna ve 18 Ekim 1859'da tekrar Eser-i Cedîd vapuruna 103 ton

⁸⁵⁷ DTA.ŞUB., 1842/190

⁸⁵⁸ DTA.MUH. 388/29a

⁸⁵⁹ DTA.ŞUB. 1838/81

⁸⁶⁰ DTA.MUH. 388/37b

⁸⁶¹ DTA.MUH., 330/166b

ve Akka vapuruna ise 23 Ağustos 1860'da 71 ton İngiliz maden kömürü satın alınmıştır. Alınan kömürlerin 27 Aralık 1861'de ilmühaberi verilmiş, beher tonu 50'şer şilinden olmak üzere beher lirası da 158 kuruştan hesaplanmıştır. Toplam meblağ Maliye hazinesinden fevkalade tertibinden ödenmiştir⁸⁶².

Tersâne'ye bağlı vapurların posta ve ticaret için işlemeye başlamasıyla Doğu Akdeniz'de kömür depolanması gerekli olmuştur. Basra'da olduğu gibi kullanılacak iyi kömür olmaması nedeniyle yakıt olarak ağaç kullanılması vapur kazanların fırınlarının ziyâde geniş olarak imâl edilmesine de sebep oluyordu. 1860 yılında Çanakkale, Midilli, Girit, Rodos, Selanik, Preveze, İşkodra (Bar, Draç), Portsaid, Limni, Sakız, Sisam, İzmir, Çeşme, Marmaris, İstanköy, Antalya, Mersin, İskenderun, Beyrut, Tripoli, Magosa, Limasol, Kavala ve Karaağaç limanlarında kömür ambarları yapılmıştır⁸⁶³. Örneğin Bar İskeleyi'ne gelip gidecek olan vapur-ı hümayûnlar için kömür konulmak üzere 25 000 kuruş masrafla kömür mağazası inşâsına başlandığı İşkodra Mutasarrıfı 7 Mart 1860'da bildirmiştir. Bu mağazanın üst katına yapılacak karantinahâne odaları parasının Tobhâne-i âmire'den ödenmesi için masraflarının bildirilmesi istenmiştir (4 Haziran 1860)⁸⁶⁴.

Beyrut'a gidip gelmekte olan vapur-ı hümayûnlar için Beyrut, Kıbrıs ve Rodos iskelelerine teslim edilmesi şartıyla 2 000 ton İngiliz maden kömürü beher tonu 30 şiline 9 Aralık 1860'da satın alınmıştır⁸⁶⁵. Beyrut'ta bulunan Bahriye kuvvetlerine verilmek üzere muhtelif tüccâr gemileriyle kömür gönderilmiş, 25 Temmuz 1860'dan 20 Aralık 1860'a kadar 80 323 buçuk kantar toplam kömür Sayda Valisi'ne teslim edilmiştir⁸⁶⁶.

1862 senesine mahsûben Tersane-i âmire'ye gerekli olan 580 000 kantar maden kömürünün Ereğli madeninden verilmesi için Meclis-i Bahriyye ile Bozant bâzergân mukâvelenâme yapmıştır (15 Mayıs 1862). Tersane-i âmire için Ereğli madeninden alınacak kömür liman dâhilinden alınırsa beher kantarına 6 ve ağız iskelelerinden verildiği surette 5'er kuruş ödenmesi kararlaştırılmıştır. Maden kömürünün bir kantarının navl ücreti İstanbul'dan Kalâ-ı Sultaniye'ye 70 para, Selanik'e 120 para, Midilli'ye ve İzmir'e 95 para, Rodos'a 140 para, Kıbrıs ve Girit'e 180 para, Bar sahiline ve Beyrut tarafına 260 para,

⁸⁶² DTA.MUH., 330/165b

⁸⁶³ DTA. ŞUB., 1832/21a ; Bkz. (856) GENCER, 19, 23-24.

⁸⁶⁴ DTA.MKT., 41 (5867)/86.

⁸⁶⁵ DTA.MUH., 330/166b

⁸⁶⁶ DTA.MKT., 41 (5867)/136.

Ereğli'den Sünne'ye 120 para, Sinop'a 140 para ve Trabzon'a 160 para olarak tespit edilmiştir⁸⁶⁷.

Tersane-i âmire fabrikalarıyla vapur-ı hümâyûn sefineleri için lüzum olan 10 000 kıyye don yağı beher kıyyesi 15 kuruş 30 paradan, sekiz gün içinde teslim edilmek üzere 8 Kasım 1855'te Hristo'dan satın alınmıştır⁸⁶⁸. 10 Eylül 1856'da üç gün içinde teslim edilmek üzere 5 000 kıyye don yağı beher kıyyesi 9 kuruştan satın alınmıştır⁸⁶⁹. Nikolaki'den 23 Ekim 1856'da satın alınan ve sekiz gün içinde teslim edilecek olan 15 000 kıyye don yağının beher kıyyesine 10 kuruş⁸⁷⁰, 14 Kasım 1856'da satın alınan 12 000 kıyye don yağı bir buçuk ay içinde teslim edilmek üzere beher kıyyesi 9 kuruş 15 paradan⁸⁷¹ satın alınırken 18 Ağustos 1858 tarihinde satın alınan 3 000 kıyye don yağının kıyyesi 14 kuruşa yükselmiştir⁸⁷².

⁸⁶⁷ DTA.MUH., 330/167b

⁸⁶⁸ DTA.MUH., 330/69b

⁸⁶⁹ DTA.MUH., 330/70a

⁸⁷⁰ DTA.MUH., 330/71a

⁸⁷¹ DTA.MUH., 330/71b

⁸⁷² DTA.MUH., 330/74a

4. BÖLÜM

VAPURLAR VE PERSONEL İLE İLGİLİ DÜZENLEMELER

XIX. yüzyıldan önce Karadeniz’e yabancı gemiler nadiren girebildikleri için taşımacılık tamamen Osmanlı gemileriyle yapılmıştır. Yabancı bandıralı gemilerin Karadeniz’de seyrüsefer serbetliği kazanmalarından sonra Avusturyalı, Rus, İngiliz ve Fransız şirketleri gerek Avrupa ile Osmanlı limanları gerek Osmanlı limanlarının birbiri arasında yük ve yolcu taşımaya başlamışlardır. XIX. yüzyılın ortalarına doğru ise Marmara, İstanbul Boğazı ve İzmir Körfezi’nde de deniz taşımacılığına başlamışlardır⁸⁷³.

4.1. Vapurlarla İlgili Düzenlemeler

4.1.1. Fevâid-i Osmaniyye Şirketi

Türk sularında Osmanlı girişimcileri 1830’lu yıllarda gemi işletmeciliğine başlarken resmî kuruluşlar 1840’lı yıllarda buharlı gemi işletmeye başlamışlardır. İstanbul Boğazı’nda gemi çekmek üzere faaliyete başlayan yabancı vapurlar giderek taşımacılık yapmaya başlamışlar, hatta 1847 yılında Osmanlı hükûmetinin bunun durdurulması için yaptığı uyarılara rağmen seyrüseferlerine devam etmişlerdir. Böylece yabancı bandıralı vapurlar yanında Osmanlı bandırası ile sefer yapan resmî ve özel şirketlere ait gemiler birlikte çalışmıştır. Osmanlı Devleti, limanları arasındaki vapur seferlerini tamamen Tersâne-i âmire’ye bağlı olarak kurduğu şirketler vasıtasıyla yürütmüştür⁸⁷⁴.

Tersâne vapurları ticâret amacıyla seferlerine 1839 yılında İstanbul- İzmir hattında başlamıştır. Tersâne’de inşâ edilmiş olan Peyk-i Şevket vapurunun ticâret için İzmir havâlisine gidip gelmesi uygun görülmüştü⁸⁷⁵. Peyk-i Şevket seferlerine başlarken 15-24 Mayıs 1839’da İzmir Voyvadası, İhtisâb Nâzırı ve gümrük memurlarına yazılan emirlere göre vapur yolcularını, Liman Nizâmı’na ve tüccâr vapurları usulüne tatbik ederek alacaktı.

⁸⁷³ Mübahat S. KÜTÜKOĞLU (1999), "Osmanlı İktisadî Yapısı", 596.

⁸⁷⁴ Mübahat KÜTÜKOĞLU (1995), "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağın Yakalayan Osmanlı!**, 166, 173, 175.

⁸⁷⁵ Kemal ARI, "Yelkenliden Buharlıya Geçiş", 137.

Ancak mîrî ticaret seffinelerinin ve Müslüman tüccâr ve reayanın ödedikleri tarifelerden daha az gümrük vergisi ödeyecekti. Peyk-i Şevket vapuru yolcu ve yükünü almadıkça diğer vapurlar ve seffinelerin yolcu ve yük almamasına dikkât edilecekti. Vapura, devlet gemisidir diyerek angarya ve zorla yolcu ve eşya yüklenmeyecekti. Görevlilere vapurun diğer gemilerden müstesnâ ve hasılâtı Tersane hazînesine ait olacağı ve mîrî ticâret seffinelerinden alınan sefîne evâmîr-i şerîfesi ve izin tezkiresinden muaf tutulacağı bildirilmişti⁸⁷⁶. Vapur, hükûmetin sağladığı ayrıcalıkla İzmir-İstanbul hattında düzenli seferlere başlamış, bir süre sonra rekâbet şansını artırmak üzere bir şirket kurulması gündeme gelmiştir⁸⁷⁷. Damat İlhamî Paşa'nın nezâreti, Mustafa Fazıl Paşa'nın ve Boğos Bey'in idâreleri altında 1843 yılında Fevâid-i Osmaniyye adlı şirket kurulmuştur⁸⁷⁸. Sadrazam tarafından Kaptan Paşa'ya gönderilen 11 Mart 1843 tarihli buyurulduda Devlet-i âliyye vapurları gibi münasip mahallere işletilecek olan Tersâne-i âmire vapurlarından Mesîr-i Bahrî ve Peyk-i Şevket vapurlarından önce Peyk-i Şevket'in şirket tarafından işletilmek üzere sigorta ettirilmesi emredilmiştir⁸⁷⁹.

Marmara hattında yabancı şirketler tarafından yapılan seferlerde elde edilen kârın Tersane'ye geçebileceği düşünülerek mahalli yöneticilerin 1843 yılında fikirleri alınmıştır. Bu hatta çalışan Rus vapurundan daha az ücretle ve daha uygun günlerde sefer yapılırsa Tersane için kârlı bir iş olacağı kanaatine varılmıştır. Bunun üzerine Mesîr-i Bahrî vapuru pazartesi Gemlik'e, Perşembe İzmit'e ve cumartesi Silivri-Marmara-Tekirdağ'a sefer yapmak ve her gidişin ertesi günü dönmek üzere tahsis edilmiştir. Tersane vapurlarının seferleri başladıktan sonra İstanbul ile Gelibolu'nun Anadolu ve Rumeli sahillerine yabancı vapurların sefer yapması yasaklanmıştır.

1843 yılında Boğaz seferleri de başlatılmış, Eser-i Hayr vapuru Boğaziçi'nin iki yakasına birden işletilmiştir. 1849 yılında ise Boğaz'a Hümâ-pervâz vapuru da işletilmeye başlanmış olup 1850'ye gelindiğinde günde iki vapur Boğaziçi'ne sefer yapmaktaydı⁸⁸⁰. Daha sonra Hümâ-pervâz vapuru irâde-i seniyye ile vükelâ ve müşîrânın rükûblarına tahsis edilerek bu konuda süvari Hüsnü Kaptan'a 19 Nisan 1851 tarihli bir talimâtname verilmiştir. Vapur cuma günleri dışında cîsr-i cedîde bağlayıp saat on buçuk sıralarında Kandilli,

⁸⁷⁶ BOA, C.BH.122/5922.

⁸⁷⁷ Bkz. (674), ARI, 137.

⁸⁷⁸ Ercüment KURAN, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", 160.

⁸⁷⁹ BOA, A. }MKT. 6/38.

⁸⁸⁰ Mübahat KÜTÜKOĞLU (1995), "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağın Yakalayan Osmanlı!**, 166, 173-174.

Kayalar, Boyacıköyü ve Kanlıca'ya uğrayıp yolcuları bıraktıktan sonra İstinye'de geceleyecek sabah saat dört sularında Kanlıca, Boyacıköyü, Kayalar ve Kandilli'den aldığı yolcuları cısr-i cedîde bırakacaktı⁸⁸¹.

Eser-i Hayr vapurunun İstanbul Boğazı'nın Rumeli tarafındaki iskelelere ve Eser-i Ticâret vapurunun da Üsküdar'a 13 Nisan 1845'ten itibaren işlemeye başlaması hakkında irade çıkmıştı. Ancak Anadolu yakasının yazın yolcusu çok olduğundan Eser-i Ticaret'in sabah akşam birer kere Anadolu yakasına ve diğer vakitlerde de Üsküdar'a işlemesi teklif edilmişti. Ayrıca teknesi ufak ve makinesinin kuvveti az olduğundan dolayı İstanbul ve Çanakkale Boğazları hâricine sefer yapamadığından Tersane'e boş yere durmakta olan Hümâ-pervâz vapurunun da Eser-i Ticaret vapuruyla birlikte Üsküdar'a sefer yapmasına karar verilmişti⁸⁸². 1847 yılında ticâret amacıyla bazı mahallere işletilen Tersâne vapuru sayısı altıya çıkmıştı⁸⁸³.

İstanbul ile Anadolu yakasında yolcu taşıma işi kayıklarla yapılmakta iken Tersane-i âmire tarafından Üsküdar'a işletilen vapura pahalı olduğu için halk rağbet etmemiş, sadece kötü havalarda vapura bindiği için zarar edildiğinden dolayı seferler tatil edilmiştir. 1850 sonlarında Üsküdar'a tekrar Tersane vapurlarının işletilmesi için girişimde bulunulmuş ve bu sefer ücretler düşük tutulmuştur⁸⁸⁴.

Karadeniz hattında çalışan yabancı şirketlerin 1846 yılı sonlarında Osmanlı tüccârlarının Trabzon'daki mahsûllerini almaması üzerine Tersâne-i âmire tarafından Eser-i Cedîd vapuru bir süre buraya tahsis edilmiştir. Fevâid-i Osmaniyye Şirketi'nin kurulmasından sonra Marmara ve Ege seferleriyle birlikte Karadeniz seferleri de muntazam olarak başlamıştır. Tersâne'nin ticaret için İzmir, Trabzon ve diğer bazı mahallere yaptığı vapur seferlerinde çalışan ilk vapurlar Eser-i Hayr, Hümâ-pervâz, Eser-i Cedîd ve Girit vapurlarıdır⁸⁸⁵.

Şirket-i Hayriyye 1852 yılında kurulduktan sonra Tersâne vapurlarının Boğaziçi seferleri kaldırılmış, bu hatta işletilen vapurlardan birinin Yeşilköy, ikisinin Ada'ya

⁸⁸¹ DTA. ŞUB., 1838/23, 24

⁸⁸² DTA. MKT. 3 (5825)/21.

⁸⁸³ Bkz. (2) GENCER, 219.

⁸⁸⁴ Mübahat KÜTÜKOĞLU (1995), "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağın Yakalayan Osmanlı!**, 166, 173-174.

⁸⁸⁵ Bkz. (2) GENCER, 189-190.

işletilmesine karar verilmiştir. Bu iskelelere yabancı vapurların sefer yapması yasaklanmıştır⁸⁸⁶. 1852 Nisan ayının ilk günlerinden itibaren Yeşilköy hattında seferler başlamıştır⁸⁸⁷. 1853 yılında Kırım Savaşı'nın arifesinde Tersâne'nin İstanbul'da postaya memur küçük vapurları Pesendide, Peyk-i Ticaret, Eser-i Ticaret ve Hümâ-pervâz vapurlarıydı⁸⁸⁸.

1850 yılında Cezâir-i bahr-i Sefîd Valisi'nin maiyetinde olan Vesile-i Ticâret vapurunun on beş günde bir posta hizmetiyle Rodos'tan kalkıp İstanköy, Sisam ve Sakız adalarına uğrayarak İzmir'e işlemesine karar verilmişti. Kaptan Paşa tarafından İzmir Muhassalı, Sakız ve İstanköy Kaymakamlarına bu vapura, yolcu ve eşya alıp boşaltması vs işlerinde yardım edilmesi ve kolaylık gösterilmesi istenmiştir (17 Ocak 1850)⁸⁸⁹. Kırım Savaşı sona erdiğinde on beş günde bir kere Girit Adası'ndan hareketle Şıra ve İpsala adalarına uğrayarak Midilli'ye gelip İstanköy'den gelecek olan yolcu ve humûleyi alıp İstanbul'a getirip yine o rota ile geri dönmek üzere Hümâ-yı Tevfik vapurunun Girit Adası'na ve haftada bir kere İstanköy'den hareketle Sisam ve Sakız'a uğrayarak Midilli'ye kadar gelmek ve yine o rotayla geri dönmek üzere Peyk-i Şevket vapurunun da Sisam Adası'na tayin edilmesi hakkındaki Kaptan Paşa'nın teklifi Sadrazam tarafından 6 Ekim 1856'da Padişaha sunulmuş ve 7 Ekim'de çıkan irade ile Hümâ-yı Tevfik vapuru Girit Adası'na ve Peyk-i Şevket vapuru da Sisam Adası'na gönderilmiştir⁸⁹⁰.

Diğer taraftan Tersane-i âmire'de mevcut olan harp vapurları ile nakliye işlerinde kullanılan vapurların Kırım Savaşı sona erdiğinden dolayı posta suretiyle münasip mahallere işletilmesinde mülkce ve hazinece bir çok menfaatleri görüleceği düşünülmüştür. Hazine-i Hassa-ı Şâhâne Kumpanyası'nın da hayli vapuru mevcut olarak bunların postalarını Tersane vapurlarının tutmasıyla birbirlerine rekabet ve kârına noksanlık gelmemesi için bunların ve bir de Osmanlı sancağıyla Custinyani idaresinde bulunan vapurların birleştirilerek bir kumpanya teşkiline karar verilmiştir. 14 Şubat 1857'de çıkan irade-i seniyye ile kumpanyanın kurulmasına izin verilmiştir⁸⁹¹. 24 Şubat 1857 tarihli irâde-i seniyye ile bu kumpanyaya Tersane-i âmire'den sekiz adet vapur verilmesi emredilmiştir⁸⁹². Hazine-i

⁸⁸⁶ Mübahat KÜTÜKOĞLU (1995), "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağın Yakalayan Osmanlı!**, 174.

⁸⁸⁷ Nezih BAŞGELEN (1995), "Köprü'den Yeşilköy'e Vapur Seferleri", 207.

⁸⁸⁸ A.M., 11/62

⁸⁸⁹ DTA. MKT. 8 (5831)/54.

⁸⁹⁰ DTA. MKT., 33 (5856)/ 2

⁸⁹¹ DTA. ŞUB., 24a/2a.

⁸⁹² DTA. ŞUB., 1861 (24A)/ 2a-3a.

Hassa'dan yedi adet, Custiyani'den ise dört adet vapur bu kumpanyaya dâhil edilmiştir. Kumpanyayı oluşturan vapurlar arasında Savb-ı Bârî, Yıldız, Anadolu, Vâsıta-ı Ticâret, Peyk-i Şevket, Britani, Persud, Tuna, Eser-i Cedîd, Kars, Lundiye, Nümâyiş-i Ticaret, Silistre, Ömer Paşa, İsterlucer ve Baron Tesko bulunurken⁸⁹³ Hümâ-yı Tevfîk ve Tâ'ir-i bahrî vapurlarının ihtiyat vapuru olarak İstanbul'da daima harekete hazır bulundurulmasına karar verilmiştir⁸⁹⁴.

Kaptan-ı Derya, İstanbul'dan Trablusgarb'e Tersâne'den vapur tahsisi teklifini eyâlâte İstanbul'dan posta suretiyle işletilen vapurun hasılâtının hiçbir zaman masrafına yeterli olmayacağından dolayı bu hattın Trablusgarb ile Girit Adası arasına açılmasını Bâb-ı âlî'ye 17 Kasım 1858'de bildirmiştir⁸⁹⁵.

1856 Paris Muahedesi'ne göre Tuna Nehri dâhilinde sahil ticareti için yapılacak seyrüsefer, yalnız nehre kıyısı olan devlet ve tüccâr sefinelerine münhasırdı. Avusturya devletinin Tuna Nehri'nde işleyen kumpanya vapurları olduğundan dolayı nehirdeki sahil ticaretinin tamamen onların eline geçmesi mahzûrunun Osmanlı Devleti tarafından kumpanyalar kurularak bertaraf edilmesi düşünülmüştü⁸⁹⁶. Tuna Nehri'nde ticari işlerin kolaylaştırılması için getirtilen Hayreddin vapurunun, çalışmaya başlaması için iradesinin çıktığı 5 Temmuz 1860'da Sadrazam tarafından Kaptan Paşa'ya bildirilmiştir. Kaptan Paşa ise bu vapurun Tuna'da işletilmesi için oraya kömür nakledilmesi, alet ve edevâtının onarılması için Tuna'da bulunan tersanelerden birinde fabrika inşâsı konularında zorluklar bulunduğunu ileri sürmüştür (22 Temmuz 1860). Üstelik Avusturyalıların Tuna Nehri'nde ticaret işleri için çeşitli vapurları olduğundan Osmanlı Devleti tarafından orada vapur işletildiğinde meydana gelecek rekâbetten doğacak noksan ticaretin Tersane'ye zararı dokunacağını ve rekâbetten ortaya çıkacak masraflara Tersane'nin şimdiki hâlinin müsait olmaması yanında Osmanlı vapurlarının ticaretten mahrum olmalarına da sebep olmasından başka işleri de zorlaştıracığını ifade etmiştir. Bunun üzerine Tuna'da ticaret için vapur işletilmesi konusunun icâbına ileride bakılması şeklinde irâde çıkmıştır⁸⁹⁷.

1860'lı yıllarda Tersâne vapurları İstanbul'dan Hereke-İzmit, Mudanya-Gemlik, Silivri-Tekirdağ, Gelibolu-Midilli-İzmir, Kavala-Golos-Selanik, İzmir-Sakız-Rodos, Rodos-

⁸⁹³ DTA. ŞUB., 1861 (24A)/5b.

⁸⁹⁴ DTA. ŞUB., 1861 (24A)/6.

⁸⁹⁵ DTA. MKT., 39/50.

⁸⁹⁶ DTA. MKT., 33 (5856)/11

⁸⁹⁷ DTA. MKT., 5 (5828)/135.

İskenderiye, Anadolu limanları-Beyrut, İzmir-Girit-Sisam'a düzenli seferler yapıyordu. Fevaid-i Osmaniyye'nin 1861'de İdâre-i Azîziyye, 1877'de İdâre-i Mahsûsa adını almış ve 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi adıyla Bahriye Nezâreti'ne bağlanmıştır⁸⁹⁸.

Tersâne vapurlarının kaptanları her ay elde ettikleri geliri ve masrafları hesap edip neticeyi Tersâne-i âmire Nâzırı'na bildirir, hasılâtı da Tersâne hazînesine teslim ederlerdi. Tersâne'nin ticaret için İzmir, Trabzon ve diğer bazı mahallere yaptığı vapur seferlerinde çalışan Eser-i Hayr, Hümâ-pervâz, Eser-i Cedîd ve Girit vapurlarının 13 Şubat-12 Mart 1850 tarihleri arasında net kârı 55 804 kuruş olmuştur⁸⁹⁹. Kırım Savaşı (1853-1856) sırasında özellikle savaştan dolayı Tersâne vapurlarının posta yoluyla işletilemeyip askerî mühimmât nakli hizmetinde kullanılması 1853 senesinden itibaren Tersâne hazinesinin borçlarının artmasında büyük etken olmuştur⁹⁰⁰.

Tersane, vapurların işletilmesini her zaman doğrudan doğruya yürütmekle birlikte ihtiyaç duyulduğunda ihale edilerek müzâyede ile en fazla ücret verene işletme devredilirdi⁹⁰¹. Örneğin, 1851 yılında Tersâne gelirlerinin artırılması amacıyla vapurlar idaresinin başka bir kişiye ihalesinden 164 kese akçe elde edileceği düşünülmüştü⁹⁰². Bu hasılâtan vapur personeline maaşları dışında pay da verilirdi. Vapurların çalıştırılması Tersâne hazînesine kâr sağlamakla birlikte kaptan ve mürettebâtın denize alışkanlığını ve deniz fenlerine aşinâlık kazanmalarını sağlardı⁹⁰³.

Kaptan Paşa'nın Sadâret'e sunduğu 22 Nisan 1845 tarihli takrîrinden anlaşıldığına göre bazı iskelelere işleyen vapurlar çoğu zaman saltanat-ı seniyyenin hizmetlerinde kullanılmakta ve onarımları gerektiğinde yerlerine diğer bir vapur gönderilmeyerek postasından alıkonulmakta olduğundan vapur hasılâtı gerçek bir gelir sayılamazdı⁹⁰⁴.

⁸⁹⁸ Ercüment KURAN (1995), "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", 160- 161.

⁸⁹⁹ Bkz. (2) GENCER, 189-191.

⁹⁰⁰ DTA. MKT., 28/64

⁹⁰¹ Mübahat KÜTÜKOĞLU (1995), "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağın Yakalayan Osmanlı!**, 174.

⁹⁰² DTA. MKT., 5635/18,19.

⁹⁰³ Bkz. (2) GENCER, 190.

⁹⁰⁴ İ.MMS., 372/2.

4.1.2. Vapurlar Nâzırlığı

1839 yılında buharlı gemiler sayısı artmaya başladığında İngiliz Kaptan Con Fort, Devlet-i âliyye'nin bütün vapurlarının nâzırı ünvânıyla 16 Nisan 1839'dan itibaren üç seneliğine Osmanlı hizmetinde istihdâm edilmiştir. Fort, öncelikle Padişah'a ait olan buharlı gemiye⁹⁰⁵ olmak üzere inşâ edilecek cenge mahsus buharlı gemiye de⁹⁰⁶ kaptanlık yapacaktı. Fort, müstakilen Kapûdân Paşa'nın maiyetinde bulunarak gerek buharlı gemilerin nizâm ve tertibine dâir hususlarla ilgilenecek gerek hizmetinde kusur etmeyip buharlı gemilerin günden güne ilerlemesine tam bir dikkat ve ihtimâm gösterecekti. Ayrıca bundan sonra da saltanat-ı seniyye vapurlarından bazıları ticâret için işletilecek olur ise onların seferlerini yoluna koyup birine bizzât kendisi kumanda edecekti. Padişah'ın emri ile ticaret vapurlarından birine süvari olarak Devlet-i âliyye'nin uygun gördüğü semte işleyecekti. Bu durumda kendisine bir maaştan fazla olmak üzere bindiği vapurun hasılâtından yüzde iki kuruş avâid verilecekti. Osmanlı kıyılarında seyrüsefer eden Nemçe vapurlarında verildiği gibi ticaret vapurunda bulunduğu müddetçe sahra ve masrafları Tersane-i âmire hazînesinden ödenmek üzere 6 000 kuruş mâhiye alacaktı⁹⁰⁷. Kaptan Ford'un 1860 yılı başında görevine devam ettiği yazışmalardan anlaşılmaktadır⁹⁰⁸.

4.1.3. Vapur Makinelerinin Kuvvetleri Hakkında Düzenleme

Buharlı gemilerin makineleri İngiltere'den Ermeni sarraf ve acentaları vasıtasıyla satın alınıyordu. Ancak gemilerin teknesine uygun kuvvette makine satın alınmadığında tekrar makine alınması gerektiğinde her alımda genellikle yüzde üç⁹⁰⁹ ödenen komisyon bazı durumlarda yüzde sekize kadar yükseltiliyordu⁹¹⁰.

Baltacı bâzergânla İngiltere'den iki adet 60'ar beygir kuvvetinde vapur çarhı satın alınması için 13 Nisan 1845'te, 60 beygir ve 50 beygir kuvvetinde iki adet vapur çarhı satın alınması için de 1 Haziran 1845'te bir başka kontrat yapılmıştı. Baltacı bâzergânın teslim ettiği dört makineden elli beygir kuvvetinde olan vapur ilk önce getirilip 21 Mayıs 1846'da

⁹⁰⁵ Bu vapur, 16 Haziran 1839'da denize indirilen ve Sultan Abdülmecid tarafından kullanılan da Tair-i Bahrî vapuru olmalıdır. Bkn. DTA. MKT., 1/96. Bkz. (98), ŞEHİSUVAROĞLU, 265.

⁹⁰⁶ Yapımına 1839 yılında başlanan ve 1 Ekim 1842 günü denize indirilen Eser-i Cedid vapurudur. Bkn. DTA. MKT. 1/96

⁹⁰⁷ DTA. MUH. 171 (9208)/1

⁹⁰⁸ MUH., 458/20a-22a

⁹⁰⁹ DTA. MUH. 330/95b, 171/52b, 53a; DTA. ŞUB., 1832/1,2 DTA. ŞUB., 1832/20b.

⁹¹⁰ LBA, Dosya No. 28

Tersane-i âmire'ye teslim edilmiştir. Bu çarh Peyk-i Ticaret'e konulduğunda⁹¹¹ kazanların buhar meydana getirişinde noksanlık olmasından dolayı makinenin basaklarını buhar kuvvetinin kaldırmadığı görülmüştü. Bu durumun da, bu büyüklükte bulunan buharlı gemilere gerekli olan makinenin, mühendisler arasında malum olan hesabına göre devr ü hareket edemediğinden doğduğu anlaşılmıştır. Bunun üzerine yeni gelmiş olan 60'ar beygirlik kuvvetinde iki adet makinelerin kazanları da Peyk-i Ticaret'in makine kazanı usulünde inşa edildiğinden dolayı onlarda da bu durumun ortaya çıkacağı tahmin edilmiştir. Makineler Tersane-i âmire'ye ihrac edilmiş ise de keyfiyetleri anlaşılmaksızın bu şekilde kabul edilmesi uyamayacağından şüpheyi gidermek üzere diğer devletlerin hizmetinde bulunan çarhçı mühendislerinden güvenilir birkaç kişi çağrılarak çalışmakta olan Peyk-i Ticaret vapurunun bir kere denenip diğerlerinin de ona kıyaslandıktan veya henüz inşa edilmekte olan vapur deryaya indirildiğinde 60 beygir kuvvetinde olan makinelerden birinin ona konulmasıyla denenip keyfiyet anlaşıldıktan sonra gereğinin yapılmasının lâzım geldiği görevliler tarafından ifade edilmiştir. Bu görüş 28 Aralık 1846'da Bahriye Meclisi'nde müzâkere edilerek uygun görülmüş⁹¹² ve keyfiyetin Bahriye Meclisi'nde tekrar görüşülerek hangi suret münasip görülür ise ona göre gereğinin yapılabilmesi için kararın bildirilmesi hakkında buyuruldu-ı âlî çıkmıştır. Bunun üzerine Vapurlar Müdürü Salih Paşa da Meclis'e çağrılarak konu görüşüldüğünde diğer devletlerin hizmetinde bulunan çarhçı mühendislerden Baltacı bâzergânın güvendiği birkaç adam çağrılarak ilk önce Peyk-i Ticaret vapuru tecrübe edilip kuvvet derecesi kaydedilmiştir. Daha sonra Vesile-i Ticaret vapuruna 60 beygir kuvvetinde olan makinelerin birisi konulup aynı şekilde bâzergânın güvendiği çarhçı mühendisleri bindirilerek tecrübe edildiğinde onun da buharının kuvvet derecesi aşıp Peyk-i Ticaret vapurunun makinesinin kaydedilen kuvvetiyle kıyaslanmıştır. Bu tecrübeler sonunda bu makinelerin de Peyk-i Ticaret'in makineleri gibi buharsızlığı ortaya çıktığından bütün makinelerin kabul edilmeyerek gereğinin yapılması yolunda Bahriye Meclisi'nde 31 Ocak 1847 tarihli mazbata hazırlanmıştır⁹¹³. Ancak mazbatada beyan edilen hususların uygulama sahasına konulmadığı, Peyk-i Ticaret vapurunun makinesinin değiştirilmemesinden anlaşılmaktadır⁹¹⁴.

Tersâne-i âmire'de kullanılmakta olan vapurlardan işe yararları görevli bulunarak İstanbul'da kullanılır vapurlar ufak şeyler olduğundan dolayı gerektiğinde bir tarafa vapur

⁹¹¹ DTA. MUH. 171/50a-b.

⁹¹² DTA. ŞUB. 5 (1827)/20b

⁹¹³ DTA. ŞUB., 4/76a

⁹¹⁴ İDMK. AA.Db.No. 497

gönderilmesi lâzım geldiğinde bunların kuvvetleri olmadığından asker ve eşya yüklenerek uzak bir yerlere gönderilmesine cesaret edilemiyordu. 1846 yılında bir süredir havaların poyraz gitmesi üzerine Tersâne'nin kereste gemilerinin çektilmesine bu ufak vapurların kuvvetleri kâfi gelmediğinden Boğaziçi'nde diğer gemiler birikip kalmış ve kereste nakli mevsiminin geçmesine sebep olmuştu. Kısaca ufak vapurların bu gibi hizmetlerde ve ticaret işinde kullanılmasının bir faydası görülemediği hâlde daha önce her nasılsa 50-60 beygir kuvvetinde dört adet makinenin de kontratı yapılarak Londra'ya sipariş edilmişti. Bu makinelerden bir adedinin teknesi yapılmış olup diğerinin de yapılmakta ise de bunlar da ufak vapurlardan olarak sarfedilen akçenin kullanılacak işlere nispetle beyhûde masraflar hükmünde sayılacağı anlaşılmıştı. Bundan dolayı Tersâne için gerektiğinde vapur makinesi satın alınması lâzım geldiğinde Padişah'tan izin alınarak asker ve eşya nakline elverişli kuvvette olarak alınması yanında ileride ahali Boğaziçi'ne vs yakın yerlere küçük vapurlarla gidip gelmeye istekli olduğunda ticâret ve sanâyi' husûle geleceği de anlaşıldığından küçük vapurlar da satın alınmasının uygun görüldüğü Kaptan Paşa tarafından 12 Eylül 1846'da Bâb-ı âlî'ye bildirilmiştir⁹¹⁵. Sadrazam Kaptan Paşa'nın takririni Meclis-i Ahkâm-ı Adliyye'ye havale ederek görüş istemiştir. Mecliste hazırlanan 27 Eylül 1846 tarihli mazbatada, satın alınacak makinelerin en az 160 ve en fazla 600 beygir kuvvetinde olması ve mutlaka irâde-i seniyye ile satın alınması gerektiği şeklinde görüş beyân edilmiştir. Çıkan irâde ile de rastgele gemi makinesi satın alınmaması emredilmiştir⁹¹⁶.

4.1.4. Vapurların Filo Tertibine Dâhil Edilmesi

Tersâne-i âmire kadrosundaki vapurların sayısı artınca bunların donanmada istihdâm edilmeye başlandığı görülmektedir. Ekim- Kasım 1842 ayına ait Bahriye Birinci Alayı zâbitân ve neferâtının mevcut ve gayr-ı mevcut jurnalleri hülâsasına göre donanma beş filo hâlinde tertip edilmişti.

Filo-ı evvel kadrosunda Mahmudiye, Memduhiye ve Nusretiye kalyonları, Nizâmiye, Şadiye, Nâvek-i Bahrî ve Mirât-ı Zafer fırkateynleri, Mesîr-i Ferah korveti, Câ-y-ı Ferah ve Nüveyd-i Fütûh⁹¹⁷ brikleri, Sür'at koteri ve Tâir-i Bahrî vapuru;

⁹¹⁵ DTA. MKT. 3 (5825)/102.

⁹¹⁶ Bkz. (2) GENCER, 195-196.

⁹¹⁷ Ser mimar Ali Efendi tarafından havuzda 1258'de inşa edilmiştir. 97 kadem boyunda, 28,10 kadem genişliğinde, 15 kadem derinliğinde olup 16 topu bulunuyordu ve 312 İngiliz tonuydu. İDMK. A.A.Db.No. 497.

Filo-ı sâni kadrosunda Mesudiye, Tevfikiye ve Teşrikiye kalyonları, Suriye, Tarîr-i bahrî, Şihâb-ı Bahrî ve Fazlullah firkateynleri, Necm-i Feşân korveti, Kavs-i Zafer biriki, Ahter goleti, Müjde-resân koteri ve Mesir-i Bahrî vapuru;

Filo-ı sâlis kadrosunda Fethiye, İclaliye ve Burc-ı Zafer kalyonları, Şeref-resân, Pertev-feşân, Feyz-i Rahmet ve Keyvân-ı bahrî firkateynleri, Seyr-i Zafer korveti, Şeref-nümâ biriki, Feth-i Bülend guleti, Pestev koteri ve Peyk-i Şevket vapuru;

Filo-ı râbi' kadrosunda Peyk-i Zafer ve Peyk-i Meserret kalyonları, Hıfz-ı Rahman, Avnillah ve Kâ'id-i Zafer firkateynleri, Necât-fer, Gül-i Sefid ve Ceyrân-ı Bahrî korvetleri, Neyyir-i Zafer briki, Tarz-ı Cedîd uskunası, Kûcân koteri ve Eser-i Hayr vapuru;

Filo-ı hâmis kadrosunda Mukaddeme-i Hayr ve Fevziye kalyonları, Nesîm-i Zafer ve Kâfi-üş-şeyh firkateynleri, Feyz-i Ma'bûd ve Ferâh-nümâ korvetleri, Fecr-i Sefid briki, Nev-eser uskunası, Pesendide ve Yıldızlı koterleri bulunuyordu. Beş filodan yalnız filo-ı hâmis kadrosunda vapur bulunmuyordu.

Kasım- Aralık 1843 ayına ait jurnallerde ise filo-ı evvel kadrosuna Eser-i Cedîd vapuru dâhil edilirken diğer vapurların görevli oldukları filolardan bir sonraki filolara kaydırılarak filo-ı sâni'de Tâir-i Bahrî vapuru, filo-ı sâliste Mesîr-i Bahrî vapuru, filo-ı râbi'de Peyk-i Şevket vapuru ve filo-ı hâmistе ise Eser-i Hayr vapurunun görevlendirildiği görülmektedir⁹¹⁸.

Bahriye askerleri gemilere taksim edilerek her bir subay ve nefer Yoklama Defterlerinde bir gemi üzerinde kayıtlı olarak işlemleri yapılmaktaydı. Ancak bir gemi tamir edildiğinde mürettebâtı diğer gemilere dağıtıldığı veya göreve gönderilecek gemilerin personel noksanı diğer gemilerden tamamlandığı için personelin tayın, maaş, elbise istihkâklarının verilmesinde nizâmsızlığa yol açıyordu. Bu durum Bahriye Meclisi'nde görüşülerek 20 Aralık 1847'de bir mazbata hazırlanmıştır. Mazbatada Donanma-yı Hümâyûn üç filoya taksim edilerek birinci filo kapûdâne-i hümâyûn, ikinci filo patrona-ı hümâyûn ve üçüncü filo riyâle-i hümâyûn paşaların kumandasına verilerek Yoklama kayıtlarının düzen altına alınacağı ve nizâm bakımından düzenliliğe sebep olacağı ifade edilmiştir. Bahriye Meclisi tarafından kaleme alınan mazbata ile bir kıt'a cetvel Meclis-i

⁹¹⁸ Kütüphane Db. No.,1885.

Vâlâ'ya havale edildiğinde meclis tarafından da uygun görülmüş ve 27 Şubat 1848'de irade-i seniyye çıkmıştır⁹¹⁹. Filo tertibine göre donanmada mevcut ve bundan sonra inşâ edilecek vapurlar filolara icâbına göre taksim edilecekti⁹²⁰.

4.1.5. Vapurların Göreve Gönderilmeleriyle İlgili Düzenleme

Swift vapuru 21 Mayıs 1828'de İstanbul'a ulaşmış ve bir süre sonra satın alınarak Tersâne-i âmire'ye bağlanmıştır⁹²¹. Bu sırada 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı devam ediyordu. Kaptan Paşa ile Liman Nâzırı, Tersâne'nin bu ilk vapurunun, Donanma'da istihdâm edilerek hem mühimmât taşımakta olan kayıkları hem de tüccar malı yüklü gemileri İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e çıkarılmasında kullanılmasını teklif etmişlerdi. Tüccârlardan bu hizmet karşılığı Liman Nâzırı ağasının tespit edeceği bir ücret alınarak Tersane-i âmire hazinesine bir çeşit gelir de sağlanmış olacaktı. Çıkan hatt-ı hümayûnla vapurun bu işlerde kullanılması için izin verilmiştir⁹²². Tersâne vapurlarının daha sonraki yıllarda da ücret karşılığı römorkör olarak kullanıldığı görülmektedir. Sadrazam tarafından Kaptan Paşa'ya 11 Eylül 1848'de bildirildiğine göre Sinop'ta iskelelerde külliyyetli kereste mevcut ise de iki aydan beri rüzgâr nedeniyle kereste nakleden sefineler hareket edemediğinden ve derya mevsimi de geçmekte olduğundan işin kolaylaştırılması için münasip ücretle bu sefineleri Boğaz'dan ihraç etmek üzere Tersane-i âmire'den iki vapur tahsis edilmesi istenmişti⁹²³.

Tersâne-i âmire kadrosunda Nisan – Ekim 1848 arasında Eser-i Nüzhet, Ereğli, Eser-i Cedîd, Mecidiye, Eser-i Hayr, Vesile-i Ticaret, Şeref-nümâ, Fecr-i Sefîd, Vesile-i Ticaret, Peyk-i Ticaret, Mesir-i Bahrî, Şihâb-ı Bahrî, Tair-i Bahrî, Taif, Hümâ-pervâz, Peyk-i Şevket, Pesendide ve Eser-i Ticâret vapurları bulunuyordu⁹²⁴. 1849 yılında Tersane-i âmirede vapur sefineleri, makinelerinin kuvvet ve cesâmetine göre numaralar verilip beş kısma ayrılınca vapur görevlendirmeleri konusunda da bir düzenleme yapılmıştır. Bundan böyle bir mahalle vapur sevk ve gönderilmesi veyahut bir asker ve memur vs ulaştırılması icap ettikçe kaçınıcı numarada bulunan vapurun tayin ve gönderilmesi münasip ise belirtilerek emir verilmek üzere cedvelin bir sureti Sadrazama ve diğer gereken mahallere gönderilmesi Bahriye

⁹¹⁹ DTA. ŞUB., 5/29b; Bkz. (2) GENCER, 181-182, 187.

⁹²⁰ Bkz. (2) GENCER, 186.

⁹²¹ Bkz. (35), BAL, 92-93.

⁹²² BOA. HAT., 579/28403

⁹²³ BOA. A. }MKT., 147/26

⁹²⁴ DTA.TER. 239 (ENV. 363) ve DTA. ŞUB., 1829/155, 172, 178, 185, 193, 194, 203, 240, 245, 256, 264, 266, 331

Meclisi tarafından münasip görülmüştür (2 Temmuz 1849)⁹²⁵. Bahriye Meclisi'nin bu mazbatasını Kaptan-ı Derya Süleyman Paşa tarafından 10 Temmuz 1849 tarihli tezkire ile Sadârete takdim edilmiştir⁹²⁶.

Bahriye Meclisi mazbatasını Meclis-i Âhkâm-ı Adliyye havale edildiğinde “Devlet-i âliyye'nin kuvve-i kâbilesini icâb ider vapurların” çoğalmakta olduğundan dolayı numara verildiği ve Bahriye Meclisi'nin hazırladığı cetvele bakılarak görevlendirme için en uygun vapurun seçilebileceği; ancak vapurların cetveldən kuvvetleri anlaşılmakta ise de bir mahalle vapur ile memûr veyahur asker ve mühimmât sevk ve gönderilmesi lâzım geldiği hâlde gideceği mahallin uzaklık ve yakınlığına, mevsimlerin icâbına ve alabileceği hamûleye göre kaçınıcı numaradan olması gerekeceği hakkında Bâb-ı âlî ve diğer mahâlin malûmâtı olmadığından her durumda buna Tersane'nin karar vermesinin gerekeceği değerlendirilmiştir. Meclis-i Âhkâm-ı Adliyye'den bundan böyle gönderilecek memûrun mahalli ve sevk edilecek asker ve mühimmâtın kemiyet ve keyfiyyetinin her şeyden önce mesned-i celîl-i kapûdânîye bildirilerek bunun Tersane tarafından mütâla'a edilerek kaçınıcı numaradan vapur tayîninin gerekeceğinin tespit edilip vapurların ona göre tayin edilmesinin uygun olacağı yolunda görüş bildirilmiştir (6 Ağustos 1849)⁹²⁷. Konu Sadrazam tarafından 24 Ağustos 1849 tarihli tezkire ile Padişaha arz edilmiş ve tezkire-i sâmiyyede belirtilen hususların münasip ve uygun görüldüğüne dair 25 Ağustos 1849'da irade-i seniyye çıkmıştır⁹²⁸. İradenin bu merkezde çıkmış olduğuna dair Bahriye Ferîki, Liman Reisi, Bahriye Muhasebesi'ne ve Mektûbî Cerîdesine ilmühaber verilerek Bahriye Meclisi'nde saklanması diye ferman olunduğu için 11 Eylül 1849 tarihiyle bir ilmühaber de meclise yazılmıştır⁹²⁹. Böylece Tersane-i âmire'de mevcut olan vapurlar, Bahriye Meclisi tarafından düzenlenen cedvel gereğince nizâm altına alınmıştır.

4.1.6. Fabrikalar Nâzırlığı

Salih Efendi Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne'den mezun olduktan sonra Avrupa'ya gönderilmiş ve orada fabrika ve buharlı makineler sanatını öğrenip⁹³⁰ 1840 yılında İstanbul'a gelmiş ve Bahriye kâ'immakamlığı rütbesiyle Tersane-i âmire fabrikalarında istihdâm

⁹²⁵ BOA. İ.MVL., 148/4207_1

⁹²⁶ DTA. MKT, 5/54; BOA. İ.MVL., 148/4207_2

⁹²⁷ BOA. İ.MVL., 148/4207_3

⁹²⁸ BOA. İ.MVL., 148/4207_4

⁹²⁹ DTA. ŞUB., 5 (1827)/82c

⁹³⁰ DTA. MKT. 3 (5825)/38.

edilmiştir⁹³¹. Tersâne-i âmire Haddehâne ve Errehâne ve vapur-ı hümayûnlar müdürü olarak uzun süre görev yapan Kâ'immakam Salih Bey'e 18 Temmuz 1845 tarihli bir belgeden anlaşıldığına göre bu gibi büyük bir görevde bulunduğu için miralaylık rütbesi verilmişti⁹³². Kaptan Paşa tarafından 7 Eylül 1859 tarihiyle sadârete sunulan arizada bir müddetten beri inşa ve techiz edilen donanma sefinelerine makine konularak bir yandan buharlı gemiler çoğaltılmakta olduğu gibi Tersane-i âmire'de haylice fabrika kurulmuş ve özellikle Yalı Köşkü Fabrikası'nın noksanı tamamlanmış olmasıyla bunların iyi bir şekilde idaresinin ve buharlı makinelerin yapılacak tamirât ve tanzimatın bir nezâret altına konulmasının gerekli olduğu anlatılmıştır. Bu amaçla da gerek Tersane'deki gerek Yalı Köşkü'ndeki fabrikalara birer memur tayininin münâsip görüldüğü arz edilmiştir. Uzun süreden beri bu Fabrikalar Müdürlüğü memuriyetinde bulunan Salih Paşa hakkında kullanılan müdür tabiri, nezâret unvanı olarak değiştirilmek üzere Tersane-i âmire dâhilindeki fabrikalara Çarhçı Miralay ve kıdemli zâbitânından Arif Bey, Üç Ambarlı Süvariliği unvanıyla müdür tayin edilecekti. Yalı Köşkü Fabrika-ı Hümayûnu'nda da kabiliyetli çarhçı zâbitânından ve erbâb-ı ehliyyetten Kâ'immakâm Zühtü Bey, uhdesine Miralaylık rütbesi verilerek görevlendirilecekti. Kaptan Paşa'nın arızası 12 Eylül 1859'da Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiş ve 13 Eylül 1859 tarihinde çıkan irade ile Salih Paşa'ya Fabrikalar Nâzırı denilmesi, Arif Bey'in müdür tayini ve Zühtü Bey'in uhdesine de miralaylık rütbesi verilerek Fabrika-i Hümayûn'a memuriyeti uygun görülmüştür⁹³³.

4.1.7. Makine Jurnalı Usulünün Uygulanması

Vapurların fevkalâde masrafları çeşitli mevki' ve mahallere memur nakli, asker sevki hizmetlerinde kullanılmış ve memuriyetle bazı mahallerde bulundurulmuş olan vapurların sarf ettikleri kömür, yağ ve diğer eşya bahâsından kaynaklanıyordu⁹³⁴. Tersane hazînesinin tahsîsâtı yalnız Bahriye askerlerinin ve memurlarının maaşları ve tayinâtları, amele ücretleri, nân-ı azîz bahâsı vb mukannen olan masrafları karşılığı olup fevkalade masraflar için olmadığından⁹³⁵ Donanma-ı hümayûn maiyetinde bulunacak ve bazı mahaller postasına işleyecek vapur-ı hümayûnlara gerekli olan kömür masrafları masârif-i ihtiyâtiyye-i bahriyye karşılığı tertibinden havâle edilerek Maliye Hâzinesi tarafından tesviye

⁹³¹ DTA. ŞUB., 1/185a; Bkz. (171). 54-55.

⁹³² DTA. MKT. 3 (5825)/38.

⁹³³ DTA.ŞUB.1865/2;DTA. YOK. 204/39

⁹³⁴ DTA.MKT., 33 (5856)/ 50

⁹³⁵ DTA.MKT., 24 (5847)/ 39; DTA.MKT., 33 (5856)/ 50

ediliyordu⁹³⁶. Vapurlar memuren bir mahalle gidip geldikten sonra seyir esnâsında kaç saat çarh işlettiği süvarisi tarafından bildiriliyor, Bahriye Muhasebesi vapurun bu müddet zarfında yaktığı kömür ile sarf ettiği diğer eşya bahâsını hesaplayarak⁹³⁷ Maliye hazinesine takdim edilmek üzere bu kömürlerin sarf mahallerini gösterir müfredât defterini yazıyordu⁹³⁸. Daha sonra bu gibi fevkalade masrafların Maliye hazinesinden tesviyesi irade-i seniyye ve emsâli icâbından bulunduğu beyânıyla Maliye hazinesinden Tersane-i âmire hazinesine verilmesi isteniyordu⁹³⁹.

Kırım Savaşı boyunca İngiltere'nin kontrolünde kalan Ereğli madenleri Mart 1857'de Hazine-i Hassa idâresine devredilmişti. Savaş sonrasında iltizâma verilen kömür madenleri kötü yönetim nedeniyle 30 Temmuz 1861'de tekrar Hazine-i Hassa'ya bağlanmıştır. Ereğli Kömür Madeni iyi idare edilmediğinden dolayı Tersâne ve Tobhâne fabrikalarının ihtiyacını karşılayamıyordu. Madenin kötü idaresinden en çok etkilenen Bahriye teşkilâtıydı⁹⁴⁰.

Şurâ-yı Bahriyye'de yapılan bir toplantıda gerek uskuru ve gerek pervaneli vapurların armasına gerekli olan yelken takımları mükemmel surette mevcut olduğu hâlde uygun hava olsun olmasın vapor kapûdânlarının hiçbir zaman yelken kullanmayarak seferlerini daima makine çalıştırarak tamamlamakta oldukları ifâde edilmiştir. Yelken kullanılmaması ise vapurlarda bulunan askerlerin arma ve yelken taliminde câhil kalmasından başka uygun havalarda boş yere kömür sarfıyla ve yelkenlerin de yerinde bağlı kalarak çürümesiyle bir çok kayıplar ve Hazine tarafına da bu yüzden külliyetli mazarât meydana geliyordu. Bundan sonra bu hasarın önü alınmak üzere vapor-u hümayûnların seyr ü seferlerini düzenlemek üzere Şurâ-yı Bahriyye tarafından 21 Mayıs 1859 tarihli bir talimât kaleme alınmıştır. Talimâtın ilk bendinde bu husus açıklanarak bütün vapurların seyr ü seferleri esnâsında süvarilerinin uyacakları kurallar şu şekilde tespit edilmişti:

İkinci bende göre acil ve önemli hizmetle bir mahalle tayin edilen ve gönderilen vapurun görev yerine süratle ulaşması lâzım olduğundan dolayı o vapurun gidiş ve dönüşünde daima çarh işletecekleri açık ise de hem bir an önce görev yerine ulaşması hem

⁹³⁶ DTA.ŞUB., 9/30a

⁹³⁷ DTA.ŞUB., 1842/193

⁹³⁸ DTA.TER., 541/18

⁹³⁹ DTA.ŞUB., 1842/193

⁹⁴⁰ Hamdi GENÇ (2007), **Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)**, 31, 35, 36

de kömür vs.den hazineye menfaat hâsıl olması için bu gibi hizmete memur edilen vapurlar da hava uygun oldukça çarhın işlemesiyle beraber yelken de kullanılacaktı.

Üçüncü bendde postaya işleyen vapurların daima vaktiyle iskelelerine ulaşmaları gerekli olmakla birlikte bu vapurların gidişleri esnâsında çoğunlukla hiç çarh işletilmeksizin sefinenin yelken ile tam yol alabileceği kadar kuvvetli ve uygun rüzgâr bulunacağından böyle uygun ve kuvvetli rüzgârlarda çarh işletilmeyip yelken kullanılması istenmişti⁹⁴¹.

Dördüncü bend ise uygun hava olup da rüzgâr kuvvetli olmayarak sefine yalnız yelken ile tam yolunu alamadığı surette sefineye tam yolunu aldirmek için icâbına göre bir, iki, üç ocak yakılıp buhar ile de sefineye yardım ettirilerek yolundan alıkonmayacaktı.

Beşinci bendde önemli ve acil olmayıp sıradan bir hizmete tayin edilen vapurların nihâyet bir gün sonra görev yerine ulaşmasında hiçbir mahzur ve zarar olmadığı ve hava uygun ve rüzgâr kuvvetli bulunduğu hâlde çarh işletilmeyip daima yelken kullanılacağı beyan edilmiştir. Fakat rüzgâr ziyâde kuvvetsiz olup birkaç gün ziyâde denizde kalınacak olur ise o hâlde yelken kullanılmasıyla beraber icâbı miktar ocak yakılıp çarh da işletilebilecekti.

Bundan böyle vapurların her bir seferinde kapûdânları ve çarhcıları tarafından tanzim ve takdim edilecek jurnallerde vapurların hareket mahallerinden gidecekleri semtlere kaç gün zarfında ulaşmış, kaç saat çarh işletilip kaç kazan yakılmış olduğu saat saat gösterilecekti. Ayrıca süvari tarafından takdim edilecek jurnalde rüzgârın yönü, sefinenin hangi rüzgâra gittiği, sefinenin saatte kaç mil aldığı ve yelken kullanıldığı hâlde kaç yelken kullandığı gösterilecekti. Süvarinin tuttuğu jurnalın İstanbul'a ulaştığı ânda makam-ı kapûdânîye takdim edileceği altıncı bendde tenbih edilmiştir. Bu kural ile kaptanlar tarafından tutulan seyir journali yanında makine journali de tutulmaya başlanmış oluyordu.

Yedinci bende, seyir ve makine jurnalleri tutulması usulünün icrâsından asıl maksadın boş yere kömür sarfıyla hazine hasarı meydana getirilmemesi olduğundan söz edilerek vapur uygun rüzgâr ile yelken kullanılmakta iken kapûdân ve zâbitân tarafından ocaklar yaktırılmayıp sebepsiz kömür sarf ettirildiği hâlde adetâ mîrî mal telef edilmiş

⁹⁴¹ DTA.ŞUB., 24A/21b

olacağından bu gibi telefâtın bahâsının kapûdân ve subaylardan tazmin ettirileceği kuralı getirilmiştir.

Ancak vapur yelken ile giderken ziyâdece kıyıya sokulmuş olup rüzgârın nedeniyle yelken ile kıyidan açılmak mümkün olamayarak biraz vakit çarh işletilmeye ihtiyaç görünür ve bu gibi diğer mahzûrlu hâller ortaya çıkıp da yelken kullansa da sefine çarhın yardımına muhtaç bulunur ise derhal icâbı miktar ocaklar yaktırılacaktı. Bu durumda zâbitân tarafından kaç saat miktarı çarh işletilmiş ise miktarı ve sebep ve keyfiyetleri gösterir bir mazbata hazırlanıp sefinenin görevden geri dönüşünde makine journali ile beraber takdim edileceği sekizinci bendde anlatılmıştır.

Vapur sefineleri rüzgâra karşı gitmeleri gerektiğinde ve çoğunlukla da rüzgâra karşı gitmekte olduklarından dolayı bunların armaları üstünde olduğunda külliyyetli kömür yaktığı gibi lâyıkiyle mesafe de kat' edemeyeceğinden büyük hasar meydana gelmesine sebep oluyordu. Dokuzuncu bendde bu duruma süvariler tarafından göz yumulmayıp ihmal edilmeyerek makine ile seyir yapılırken geminin seren ve çubuk her bir armasını aşağıya alınmasına özen göstermeleri ve gayret etmeleri istenmiştir.

Buharlı gemilerin özel bir görev ile ser'i olarak bir tarafa gitmesi icap etmeyip de yalnız korsan heyetinde dolaşırken kıyıya yaklaşma veya diğer bir sakıncası olmazsa ocaklar yakılmayıp yelken kullanacağı onuncu bendde ve donanmadaki vidalı/uskuru gemilerden birkaç adedi acil bir göreve memur olmayarak yalnız muhafaza işi için dolaştıklarında daima yelken tutarak filo ile dolaşmaları ve hiçbir zaman filoyu bozmamaları gerekeceği hususu da onbirinci bendde izâh edilmiştir.

On ikinci bende göre donanma gemilerinden vidalı kalyon vs bir gemi acil bir görev ile bir yere gitmesi lâzım gelmedikçe hiçbir zaman ocaklarını yakmayacaktı. Bu şekilde yelken üstünde ocaklarını yakması lâzım geldiği hâlde ne sebebe dayanarak yaktığını jurnaline ayrıntılı olarak kaydedip sebepsiz ocaklarını yakarak boş yere kömür yakılırsa sorulup ve takdir edileceklerdi.

On üçüncü bendde ise postaya işlemek üzere bulunan vapurların her ne kadar uygun hava bulsalar da makineyi tamamen stop edemeyip verîzî? olarak yine çarhının çalışması lâzım geleceğinden dolayı pervaneleri stop ettiği hâlde yukarıya kaldırmak mümkün

olmadığı için her ne kadar uygun hava bulsalar da yine makinelerinin verîzi? işleminin icap edeceği bildirilmiştir⁹⁴².

Edirne Korveti süvarisine verilen 9 Şubat 1863 tarihli talimâta göre bu buharlı gemi Preveze'den Gornisa, Livar, Avlonya, Draç, Ülgün ve Bar sahillerini Avusturya hududuna kadar dolaşarak muhafazada ve Karadağ'da bulunan Fırka-ı Askeriyye Kumandanı maiyetinde bulunmak üzere görevlendirilmiştir. Sefinenin gerek görev yerine gidişinde ve gerek söz konusu sahilleri dolaşırken daima yelken kullanması, maslahat ve deniz açılarından şiddetli lüzum ve ihtiyaç görünmedikçe kömür atılmayıp ocağının yakılmaması emredilmiştir⁹⁴³.

1859 yılında tutulmaya başlanan jurnallerde vapurların kalkış yerinden varış yerlerine kaç gün zarfında ulaştığı, kaç saat çarh işletilip kaç kazan yakıldığı saat saat gösterilmeye başlanmıştır. Bu kuralla kömür sarfının önüne geçilmeye çalışılmış ve günümüzde de harp gemilerinde tutulmaya devam eden makine jurnali tutma usulü uygulamaya başlanmıştır.

4.2. Personel İle İlgili Düzenlemeler

XVII. yüzyılda silah teknolojisinde ve savaş taktiklerinde gelişme ve değişmeler mühendislik hizmetlerine duyulan ihtiyacı artırmıştır. Bunun sonucu olarak bir çok ülkede ordu birlikleri içinde mühendislik birimleri kurulmaya başlanmıştır. Kara ve deniz kuvvetlerinde deneyimden kaynaklanan ve uzun yıllar bilfiil çalışmanın sonucu edinilen beceriye dayanan “alaylı” yani eğitilmiş olma hâlinin yerini, bir öğrenimden geçilmesi ve buna tatbiki eğitimin ilave edilmesiyle oluşan teknik birikimin alması XVIII. yüzyıl ordularında okullaşmayı gerekli kılmıştır.

Osmanlı Devleti'nde bu yüzyılın sonlarına doğru Topçu Ocağı (Sür'at Topçuları), Tersane'de ve kara ordusunda Humbaracı ve Lağımçı gibi teknik sınıflarda başlayan okullaşma eğilimi deniz coğrafyası, haritacılık, gemi inşa mühendisliği ve mimarlığı, istihkâm ve yeni tarz kale yapımı ile ilgili mühendislik dallarında ağırlık kazanmıştır.

⁹⁴² DTA.ŞUB., 24A/21c

⁹⁴³ DTA.ŞUB., 24A/38a-39a

1770 Çeşme Baskını Osmanlı bahriyesinde donanmanın yeniden oluşturulmasına öncelik verilmesine yol açmıştır. Baron de Tott'un hizmetiyle "Hendesehâne" veya "Riyâziye Mektebi", Tersane-i âmire'de Darağacı mahallinde eski gemilerin çekildiği göz veya çeşm yani hangarlardan birinde 29 Nisan 1775'te eğitime başlamıştır. Okula kaydedilen 10 öğrenciye hendese ve deniz haritaları üzerinde nazari bilgiler verilmiştir. Okul Sadrazam Halil Hamid Paşa'nın sadâreti zamanında Tersane Zindanı yanında üç ambarlı kalyonların yapıldığı yer civarında inşa edilen müstakil bir binaya taşınmıştır (Kasım 1784). Bu sırada ders programı yenilenmiş istihkâm dersleri Fransa'dan getirilen öğretmenler tarafından uygulamalı olarak verilmeye ve okul "Mühendishâne" olarak adlandırılmaya başlanmıştır. Ancak okulda görevli Fransız hocalar kale mühendisleri olduklarından dolayı istihkâm ve kale işlerinden anladıkları için tersane ile münâsebetleri yoktu.

Osmanlı devletinde Tersane'deki okul dışında mühendislik eğitimi veren bir başka okul olmadığı için uzun yıllar bahrî ve berrî mühendislik eğitimi bir arada verilmişti. 1795'te Berrî ve Bahrî Mühendishâneler ayrılmış kara mühendishânesi kale inşâsı ve kara harbine, deniz mühendishânesi kalyon inşâsı ve derya fenlerinin öğrenilmesine, tahsis edilmiştir. Bahrî Mühendishâne'de dersler gemi yapım mühendisliği ile harita ve coğrafya bilimleri olmak üzere iki şubeye ayrılmıştı⁹⁴⁴.

Buharlı gemilerin kullanılmaya başlamasıyla birlikte gemici ve bahriye askerlerine ilaveten makine personeline de ihtiyaç duyulmuştu. Yeni teknolojiyle inşâ edilen gemileri yapacak mühendislerin ve bunları kullanacak çarkçı, ateşçi, kazancı, kömürcü, dümenci ve diğer teknik personelin yetiştirilmesi gerekiyordu⁹⁴⁵.

1828- 1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nın devam ettiği günlerde Osmanlı Bahriyesi'nin ilk buharlı gemisi olan Swift vapuru satın alındığında gemi kaptanı Mr. Kelly ve altı kişilik mürettebatı gemide görev yapmaya devam etmiştir⁹⁴⁶. Kaptan Paşa ve Liman Nâzırı, satın alınan bu "...bir kıt'a buğ gemisi hâli üzere durduğu hâlde keyfiyet-i seyr ü hareketi ve sûret-i imâl ve istihdâmı mümkün olamayacağı ecelden Donanma-yı Hümayûn mâ'iyetinde mevcut bulunmak ve evvel emirde suret-i istihdâmı tahsil olunmak için münasip kapûdân ve işe yarar müste'idd neferât vaz' ve tayin kılınmak..." gerektiğini söyleyerek buharlı gemiyi kullanacak personel eğitildikten sonra ikinci adım olarak bunların imâl şeklini tahsil etmek

⁹⁴⁴ Kemal BEYDİLLİ (2009), "Savaş Eğitiminde Okullaşma (1775-1807)", 269, 274- 275, 279- 280.

⁹⁴⁵ Bkz. (674), ARI., 126, 134.

⁹⁴⁶ Bkz. (35), BAL, 93.

üzere adamlar yetiştirilmesi şeklinde bir talim ve terbiye yöntemi teklif etmişlerdir. Kaptan Paşa'nın tezkiresi Sadrazam tarafından Padişah'a arz edildiğinde gerekli düzenlemelerin yapılarak icrâsına başlanması emredilmiştir⁹⁴⁷. Böylece buharlı gemileri idare etmeye muktedir kaptan ve neferlerin yetiştirilmesine teşebbüs edilmiştir.

Bu irâdeden kısa süre sonra 2 Temmuz 1829'da satın alınan ikinci buharlı geminin süvariliği de Kelly'ye verilmiştir. Bunun için Kelly'nin maaşına 3 000 kuruş zam yapılarak 8 000 kuruşa çıkarılmıştır⁹⁴⁸. Bu belgeden anlaşıldığına göre Osmanlı Donanması'nın sahip olduğu bu ilk buharlı gemilerde Osmanlı personeli istihdâm edilmemiştir.

Tersâne-i âmire'de inşa edilmekte olan buharlı gemilere teknik adamlar yetiştirme hakkında ikinci girişim ise 1837 yılında yapılmıştır. Bu amaçla, Padişah için satın alınmış olan büyük vapurun kaptanıya on nefer tayfasının uygun şekilde mâhiyelerine karar verilerek isihdâmları hakkında irâde-i seniyye çıkmıştır. Irâde gereğince Bahriye Meclisi tarafından Tersane-i âmire'den maiyetine verilecek adamlara buhar fennini öğretmeye özen göstermek üzere kaptan, bir çarkçı ve dokuz tayfa kontrat yapılarak hizmete alınmıştır. Bir senelik maaşları olan bir yük 36 800 kuruşun Tersane-i âmire Hazinesi'nden ödenmesine 21 Ağustos 1837'de karar verilmiştir. Kontrata göre bu yabancı personelin aylıkları ta'âmiyyeleri dâhil olmak üzere 6 Mart 1838 itibâren verilecekti⁹⁴⁹.

Buharlı gemilerin çoğalması üzerine gerek vapurların bir düzen altına alınması gerek teknik personelin özlük haklarının düzenlenmesi, vapurlarda ve fabrikalarda istihdâm edilen Osmanlı çarkçıların görevleri yanında sorumluluklarının da bir düzen altına alınması gerekli görülmüştü.

4.2.1. 1848 Patrona-ı Hümâyûn Mustafa Paşa'nın Lâyihası

1847 yılında Donanma-yı Hümâyûnun muntazam heyetinin ilerletilmesi ve vapur sefinelerinin çoğaltılması yanında Donanma-yı hümâyûn için ehliyetli şahıslar yetiştirilmek üzere Mekteb-i Bahriyye'de râbitalı öğretmenler ile gereken kitaplar ve aletlerin hazır olması ve diğer ayrıntıların düzenlenmesinin çarelerinin bulunması hususlarında bir irade

⁹⁴⁷ BOA. HAT., 579/28403

⁹⁴⁸ BOA. MAD., 8886/368

⁹⁴⁹ DTA. ŞUB., 1/50a

yayınlamıştır⁹⁵⁰. Sadrazam tarafından Kaptan Paşa'ya yazılan 23 Ekim 1847 tarihli tezkirede irâdede belirtilen bu maddelerin müzâkeresi ve icrâ sureti hakkında görüş ve düşüncelerini bildirmesini istemiştir⁹⁵¹. Bunun üzerine irade gereğince Bahriye Meclisi'nde müzâkerelere başlanarak Bahriye Mektebi ile ilgili maddenin görüşülmesi sırasında okulda bazı bahriye fenleri, usûl-ı hendese ve Arapça hocaları var ise de öğrencilerin ilm-i hikmet, cebir, erkâm ve cerr-i eskâl, cebirin hendeseye tatbiki, ressamlık fenni, Fransızca ve İngilizce lisanlarını öğrenmeleri lüzumlu ve irade gereğinden bulunmuştur. Bunun vasıtalarının sağlanmasının her şeyden önce her bir fenle ilgili kitaplar ve gerekli aletlerin getirtilmesi, daha sonra da hocalarının tayinine bağlı olduğu beyân edilmiştir. Bu kitaplar ve aletler Mekteb-i Harbiyye'de mevcut olduğundan isim ve fiyatlarını gösterir bir defteri ile mektebin Meclis-i Vâlâ'da kaleme alınarak bastırılan kanûnnâmesinin istenmesine ve sonra da müzâkerelerin yapılmasına karar verilmiştir (4 Kasım 1847)⁹⁵². Kaptan Paşa Halil Rıf'at Paşa tarafından Ser-askerlik'ten Mekteb-i Fünûn-ı Harbiyye-i Şâhâne'nin dahilî nizâmâtına dair kanunnâmesinin bir nüshâsı ile okulda mevcut olan kitaplar ve aletlerin bir defterini 10 Kasım 1847'de talep etmiştir. Ser-asker Mahmud Şevket Paşa Harbiyye şâkirdânının ders programı ile felsefe ve kimya aletleri ile ilgili Fransızca kitapların kataloğunda Harbiye Mektebi'nde bulunanları işaretleyerek Kaptan Paşa'ya göndermiştir (16 Kasım 1847)⁹⁵³.

Diğer taraftan Patrona-ı Hümayûn Mustafa Paşa, Bahriye fenlerinde bilgisi olan adamlar yetiştirilmek üzere Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne'nin nizâm-nâmesinin sağlamlaştırılması için⁹⁵⁴ bir lâyiha hazırlayarak Bahriye Meclisi'ne sunmuştur. Lâyiha hazırlandığı sırada Bahriye Mektebi'nde resim (teknik çizim), cebir ve cerr-i eskâl fenleri öğretiliyordu ve bu dersler için birer hoca mevcuttu. Lâyihada, bu fenler öğrencilere talimi elzem olan fenlerden olduğu için iki hocanın daha okula tayin edilmesi yanında mektebin dâhili işlerinin zabtı için de bir kol ağası, iki yüzbaşı ve iki çavuşun mektebe atanması yanında hademelerin de sayısının yediden on beşe çıkarılması teklif edilmiştir.

Mektepte öğretilecek ilimlerin hepsi dört sınıfa bölündüğü için birinci sınıftan dördüncü sınıfa kadar her sınıfa tahsis edilen fenler bir sene zarfında tahsil edildikçe senenin bitiminde imtihan yapılarak ileri sınıfa geçilecekti. Böylece öğrenciler, sekiz dokuz senede tahsil ettiği ilimleri gerektiği gibi dört beş sene zarfında tamamen tahsil edebileceklerdi.

⁹⁵⁰ DTA. ŞUB., 4/111a

⁹⁵¹ BOA. İ.MSM., 17/373_4

⁹⁵² DTA. ŞUB., 4/111a

⁹⁵³ BOA. İ.MSM., 17/373_5

⁹⁵⁴ BOA. İ.MSM., 17/373_6

Öğrencilerden imtihan sırasında bulunduğu sene içinde bir şey öğrenemediği anlaşılanlar sınıfta bırakılarak bir sene daha aynı senenin derslerini öğrenmelerine özen gösterilecekti. Bir sonraki imtihânda başarısız olur öğrenciler okuldan atılacaklardı.

Lâyihada okulda mevcut öğrencilerin ekserisi sâbi olup Kur'an-ı kerîm okumayı ve sülûs yazmayı bilmediklerinden bir müddet bunların öğrenilmesiyle vakit geçirildiğinden söz edilerek bundan sonra okula on dört yaşından on altı yaşına kadar ve Kur'an'ı okumuş ve sülûs hattı öğrenmiş, nesebi belli, kaptan çocukları ve sakat olmayan, sağlıklı, gösterişli çocuklardan Mekteb-i Bahriyye Nâzırı, Baş-hoca ve Tersâne-i âmire Hekim-başısı tarafından muayene edilerek seçilenler okula kabul edileceklerdi.

Mekteb-i Bahriyye'de mevcut öğrenciler Osmanlı Donanması'na subay olarak verilmek, fabrikalarda çarkçılık hizmetinde kullanılmak ve fûnûn-ı inşâiyye tahsil etmek üzere üç şubeye ayrılacaktı. Bu üç şube birinci seneden üçüncü seneye kadar dersleri ortak göreceklerdi ve ilm-i Arabî, hesâb, usûl-i hendese, cebir, san'at-ı ressâmiyye ve Fransızca derslerini tahsil edeceklerdi.

İrâde- seniyye gereğince son sınıf öğrencilerinden imtihândan sonra on beş yirmi kadarı donanma gemilerine ve fabrikalara verilmekte olduğundan bunların yerine Dârü'l-fûnûn'dan öğrenci alınmaktaydı. Ancak irâde çıktığından beri öğrenciler imtihânla donanmaya çıkarılmakta ve yerlerine öğrenci alınmamakta olduğundan mektebin öğrencilerinin sayısı azalmıştır. Bu nedenle Dârü'l-fûnûn'dan öğrenci yetiştirilinceye kadar kaptan çocuklarının işe yararlarından okula öğrenci alınması bu da yeterli olmazsa hariçten okur yazar yetenekli çocukların kaydedilmesi ile okulun mevcudu tamamlanacaktı. Diğer taraftan öğrenci mevcudunun 400 olması mektebin nizâmı gereğinden ise de hiçbir zaman bu sayıya ulaşamadığı ve mektep binası da bu kadar öğrenciyi alacak kadar büyük olmadığı için öğrenci sayısının 120 kişi olması uygun olacaktı. Ayrıca öğrencilerin elbise ve tayinâtının Mekteb-i Harbiyye-i Şâhâne öğrencileriyle aynı olması sağlanacaktı.

Mektepte mevcut olan logaritma ile irtifa' tashîhi cedvelleri Fransızca olduğundan bunların öğrencilere Fransızca öğretilmesi ancak Türkçe'ye çevrilerek gerek bu cedvellerin gerek diğer ders kitaplarının hocaları tarafından Türkçe'ye tercüme ettirilerek mektebin

matbaasında bastırılması sağlanacaktı. Ayrıca yüzer adet Türkçe Mecmû'atü'l-mühendisîn ve Usûl-ı hendese kitapları satın alınacaktı⁹⁵⁵.

Sadrazam ve diğer vekiller, Tersâne-i âmire'ye gelip Kaptan Paşa ile birlikte irâdede bildirilen hususlar hakkında Bahriye Meclisi tarafından hazırlanan mazbatayı incelemişlerdir. Bu arada Patrona-ı Hümayûn tarafından kaleme alınmış olan lâyiha okunduğunda beyan edilen şeylerin cümlesi yolunda görülmüş ve pek güzel mütâlaa edilmiş olduğu değerlendirilerek böyle şeylerde vaktin pek büyük kıymeti olmasıyla ertelenmesi doğru olmayacağından ve masrafları da çok az şey olduğundan düşünülen tensîkât-ı bahriyye kararı beklenmeden hemen icâbının icrâsına Kaptan Paşa tarafından çalışılmasına karar verilmiştir. Toplantıda Mekteb-i Bahriyye şâkirdânına tahsil ettirilecek lisan üzerine bazı mertebe konuşulmuştur. Çünkü çoğu fenlerde Fransızların mahâreti olduğundan Osmanlı okullarının hepsinde bu lisanın öğretilmekteydi ve bu lisan bir umumi lisan derecesinde olarak görüşüp kaynaşma ve konuşma vesilesi olduğu cihetle okulda da bu lisanın öğretilmesi veya İngilizlerin bahriye fenlerinde aşikâr ve inkâr edilemez olan bilgileri cihetiyle gemicilik tahsil edenler için İngilizce de lâzım olduğundan bu lisanın eğitimde esas kabul edilmesi suretlerine Tersane tarafından bir karar verilememiştir. Sadrazam ve vekiller Fransızca umumi bir lisan derecesinde ise de İngilizce, deniz konusunda Fransızca derecesinde olup bir çok devletin bahriye subaylarının bu lisanda mahâretleri olduğundan bahriye hizmetinde bulunanlar bu lisani bildiklerinde hangi milletin sefinesine tesâdüf ederlerse merâmlarını ifade edebilecekleri tespitinde bulunmuşlardı. Üstelik İngilizlerin deniz bakımından yetkinlikleri münâsebetiyle onların kitapları diğerlerine tercih edildiğinden ve öğretmenlerinin de İngiliz olması lâzım geldiğinden dolayı talim vasıtası olarak İngilizce'nin tahsiline mecburiyet olacağı ve esas talim Fransızca olursa öğretmenleri de onlardan olması icap edip hâlbuki diğer fenler için Fransız öğretmenler getirildiği gibi asıl kendilerinin herkesten fazla bildikleri fen için Fransızlardan öğretmen getirilmesinin İngilizlerin canları sıkacağı ve bunun uygun olmayacağı aşikâr görülmüştür. Bundan dolayı Mekteb-i Bahriyye'de İngilizce okunması kaide ve esas olup okulda Fransızca öğretmenler de bulunduğundan onun aralık dersi olmak üzere ayrıca öğretilmesi ve gereken hocaların da hemen İngiltere'den getirtilmesine karar verilmiştir.

Toplantıda alınan bu kararlar 26 Şubat 1848'de Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiş ve Mekteb-i Bahriyye nizâmâtının hemen icrâsına başlanması, Mekteb-i Bahriyye'de

⁹⁵⁵ Bkz. (2) GENCER, 275-281.

İngilizce okunmasının esas olup Fransızca aralık dersi olmak üzere tahsil ettirilmesi ve gereken hocaların bir an önce getirilmesi hakkında 1 Mart 1848'de irade-i seniyye çıkmıştır⁹⁵⁶.

İrâde-i seniyye gereğinin yapılması Kaptan Paşa tarafından 14 Mart 1848'de Bahriye Meclisi'ne havale edildiğinde⁹⁵⁷ Donanma-yı hümâyûn için ehliyetli şahıs yetiştirilmesinin ise Mekteb-i Bahriyye'de konuyla ilgili öğretmenler bulunmasına, gereken kitaplar ve aletlerin hazır olmasına, öğrencilerin tahsil usulü ve mektebin gerekli nizâmlarının da yerinde olmasına bağlı olduğundan irâdenin bir ân önce uygulanması gerektiği ifade edilmiştir. Bunun yanında bir şeyin yalnız teorisi öğrenmenin yeterli olmayarak uygulaması ile uğraşmak elzem olup özellikle şimdi Tersane-i âmire'de bahriye fenlerine vâkıf birkaç şahıs da mevcut olduğundan onların idaresi ve kumandası altında olmak üzere bir iki adet münasip geminin talim sefinesi yapıp içlerine bir miktâr öğrenci konularak Akdeniz'de gezdirilmesi, ileride okyanusa birkaç gemi çıkarılarak faraza İngiltere'ye gönderilebilmesi için çalışmalara başlanması istenmiştir⁹⁵⁸. Böylece bahriye fenlerinin harb levazımından olan top ve arma taliminin de yapılacağı değerlendirilmiştir⁹⁵⁹.

4.2.2. İngiltere'ye Öğrenci Gönderilmesi

Teknik eğitim için irade-i seniyye ile Londra'ya gönderilen ilk öğrenci Bahriye Mektebi mühendislerinden Cihangirli Çelekcioğlu Salih Efendi'dir. Okulu birinci derece şehâdetnâmeyle bitiren Salih Efendi mezun olur olmaz doğrudan doğruya İngiltere'ye çarkçılık tahsili için gitmiştir⁹⁶⁰. Salih Efendi uzun süre Londra'da bulunup vapur ilmine tam bir maharet kazanarak 1840 yılında İstanbul'a gelmiştir. 18 Ekim 1840 tarihli Şurâ-yı Bahriyye mazbatasından anlaşıldığına göre Salih Efendi'ye, emsâlleri gibi Bahriye kaymakamlığı rütbesi verilerek Tersane-i âmire fabrikalarında istihdâm edilmiştir⁹⁶¹. 1842 yılında Tersane-i âmire errehâne ve haddehâne fabrikalarına nezâret etmekte olan Kaymakam Salih Bey, maiyetine verilen Mekteb-i Fünûn-ı Bahriyye'den on iki şâkirdin eğitilmesiyle de ilgilenmekteydi. Ancak Kaptan-ı Derya Çengeloğlu Tahir Paşa bu öğrencilerin yalnız söz konusu fennin teorisi ile meşgul olarak uygulamasını öğrenmeleri

⁹⁵⁶ BOA. İ.MSM., 17/373_6

⁹⁵⁷ DTA. ŞUB., 5/31b

⁹⁵⁸ İMSM., 17/373_3

⁹⁵⁹ DTA. ŞUB. 4/124a-126a

⁹⁶⁰ BOA. İ.MSM., 15/340; Bkz. (171).

⁹⁶¹ DTA. ŞUB., 1/185a; Bkz. (171).

için uzun bir süreye ihtiyaç duyulması yanında bu şekilde uzun zaman geçse de Devlet-i âliyye’de fabrikalar bulunmadığından dolayı lâıyıkıyla bilgi ve meleke kazanmalarının kâbil olamayacağını ileri sürmüştür. Şimdiye kadar Avrupa’ya bazı kabiliyetli kişiler gönderilmiş ise de bunlara nezâret edecek kimse bulunmadığından dolayı bunlar mahâret ve malûmâtlarını tamamlamamış olduklarından İstanbul’da bu fen ve ilmi bilir Salih Bey ile Tüfekhâne makineleri nezâretine memur Liva Bekir Paşa’dan başka adam yoktu⁹⁶². Ancak buharlı gemi imal ve idaresi için teknik ve bilgili adamlar yetiştirilmesi gerekli görüldüğünden önce Tersane-i âmire’den üç mimar, buharlı makine fabrikalarında durmak üzere dört mühendis, kömür madeni imâl ve idâresi fennini tahsil için iki kabiliyetli adamla demir ısığası tekniğini öğrenmek için yine Tersane-i âmire’den iki kişinin seçilerek bunlardan birisinin Londra’ya ve diğerinin de Viyana’ya gönderilmesi hakkında irâde-i seniyye çıkmıştır. Viyana’ya gönderilecek kişinin demir ısığası fennini güzel bir şekilde tahsil ve talim etmesine gayret ve dikkat edilmesi hususunun Akif Efendi’ye yazılması, Salih Bey’in de Londra’ya gidecek olan mimar, mühendis ve öğrencilere nezâret etmesi emredilmiştir⁹⁶³. Daha sonra çıkan irâde-i seniyyede Alay Emni Halil Bey ile birlikte Tobhâne-i âmire’den ve Tersane-i âmire’den birer mühendisin demir ısığası ve maden kömürü ihrâcı öğrenmek, Salih Bey’in maiyetinde olmak üzere de makine ilmini tahsil için dört mühendis, sefîne inşası fennini öğrenmek ve icap ettiği hâlde bu tarafta inşa etmek üzere iki inşâiye mühendisinin Londra’ya gönderilmesi kararlaştırılmıştır⁹⁶⁴. Ancak eğitim için Londra’ya bir öğrenci kafilesinin ilk olarak gönderilmesi 1846 yılında mümkün olmuştur⁹⁶⁵.

Şubat 1846’da Mekteb-i Bahriyye öğrencilerinden on sekiz kişi muhtelif bahriye fenlerini tahsil etmek için Londra’ya gönderilmiştir⁹⁶⁶. Bu öğrencilere eğitim için beş sene tahsis edilmiştir⁹⁶⁷. Kafilede Mekteb-i Bahriyye sınıf-ı evvel öğrencilerinden Trabzonlu Osman, Hemşinli Ahmet bin Ali, Ordulu Ali bin Ali, Astâneli Arif bin Salih, Giritli Hasan bin Haydar, Abanalı Emin bin Abdullah ve Gelibolulu Hasan bin Ali Efendiler; sınıf-ı sâlis öğrencilerinden Kasımpaşalı İbrahim bin Hasan, Kıbrıslı Süleyman bin Salih, Yeniçeşmeli Ahmet bin Osman ve Direkçibaşı-zâde Tatavlılı Yanko Efendiler; sınıf-ı sâlis öğrencilerinden Sinoplu Salih bin İbrahim ve Astâneli Mîr Hüseyin bin Yusuf Efendiler ile

⁹⁶² BOA. İ.MSM., 15/340

⁹⁶³ BOA. İ.MSM., 15/340

⁹⁶⁴ BOA. İ.MSM.16/341_2

⁹⁶⁵ Bkz. (171).

⁹⁶⁶ DTA. MKT, 11/77 ve ŞUB. 14/23a; BOA. İ.HR., 2449_3 ve 3987_2

⁹⁶⁷ DTA. MKT. 5833/186.

sınıf-ı râbî' öğrencileri Ülgünlü Mehmet bin Hüseyin Efendi⁹⁶⁸ yanında Hendese-i Berriyye öğrencilerinden olan Kadri ve Ahmet Beyler de bulunuyordu⁹⁶⁹.

Londra Sefâret-i Seniyyesi'nden Lord Palmerston'a gönderilen 4 Ocak 1848 tarihli mektupta, öğrencilerin on yedi aylık müddette yoğun meşguliyetle kendilerini İngiltere devleti tarafından gösterilecek bütün fenlerden istifâde edebilecek bir hâle koydukları anlatılarak bunların hepsinin yalnız bir fen tahsiline tahsis edilmediği bildiriliyordu. Bu öğrencilerin içlerinden Rasim, Mehmed, Arif, Ali ve Hasan Efendiler ile Hüseyin ve Ahmet Beyler fenn-i bahrî, Süleyman, Yanko ve İbrahim Efendiler mimarlık fenni tahsil edeceklerdi. Osmanlı Sefîri mektubunda bunların tahsis edildikleri fenleri tahsile muktedir olmak üzere gerek İngiltere beylik gemilerine gerek tersane fabrikalarına kabul edilmeleri için alınacak tedbirler ile bu tedbirlerin icra şekli hakkında kendileriyle görüşmesi için tayin edilecek şahısların bildirilmesini talep ediyordu⁹⁷⁰.

Lord Palmerston, Londra Sefîri Kalamaki Bey gönderdiği 2 Mart 1848 tarihli mektupta öğrencilerin bahriye fenni tahsilinde iktidâr kazanmaları için İngiliz Bahriye Meclisi nezdinde aracılık yapacağını bildirmişti. Meclisin isteği üzerine öğrenciler İngilizce'yi öğrenip fen tahsillerine medâr olacak belli başlı bazı kaideleri de öğreneceklerdi⁹⁷¹. Bu hususlar Bâb-ı âlî'den Londra Sefîri Kalimaki Efendi'ye verilen talimatta da ifade edilmiştir⁹⁷². Bu öğrencilerin aldıkları derslerden biri de hendese dersi⁹⁷³. Öğrencilerin İngilizce ve gerekli diğer dersleri aldıktan sonra asıl teknik eğitimlerini almak için İngiliz devlet tersanelerine yerleştirilmeleri beklenirken Kalamaki Bey'e İngiltere devleti tersanesine yabancı bir kişinin kabul edilmediği bildirilmiştir⁹⁷⁴.

Lord Palmerston Londra Sefâret-i Seniyyesi'ne gönderdiği 24 Ocak 1849 tarihli mektupta, öğrencilerden bir veya ikisinin fen tahsil etmek üzere İngiltere devleti beylik sefinelerine kabul edebileceğini bildirmişti. Çünkü Tersanede bulunan görevlilerin tamamı bütün vakitlerini meşgul edecek surette bir takım önemli görevlerini tamamlamak için uğraştıklarından bu hizmetlerini terk etmedikçe Osmanlı öğrencilerine hocalık yapamayacaklarından dolayı bunların tersaneye kabul edilmeleri tayin olundukları fende

⁹⁶⁸ DTA. YOK. 109A/ 27, 29, 30, 31, 34

⁹⁶⁹ DTA. ŞUB., 1842/220

⁹⁷⁰ BOA.İ.HR., 2449/6, 12

⁹⁷¹ BOA.İ.HR., 2449_6

⁹⁷² BOA.İ.HR., 2449/3

⁹⁷³ DTA. ŞUB., 31/180 ve 1842/220

⁹⁷⁴ BOA.İ.HR., 2449/4, 9

mahâret kazanmalarına medâr olamayacaktı. Bundan dolayı gemi inşası tahsil etmeleri için öğrencilerin Bay Green veya Wigrune gibi kimselerin Times Nehri üzerinde ve tersane yakınında bulunan fabrikalarına münasip bir ücretle yerleştirilmesinin daha uygun olacağını ifade etmişti. Öğrenciler bu şekilde tersaneye yakın fabrikalara yerleştirildiği hâlde inşa edilen maddeleri görüp öğrenmeleri için istedikleri vakit beylik tersanelere girmeye Bahriye Meclisi tarafından tam bir izin verilecekti⁹⁷⁵. Ancak daha sonra Lord Palmerston fenn-i bahrî tahsiline tahsis edilen yedi efendinin birer gemiye yerleştirilmesinin Tersane Meclisi tarafından kabul edildiğini 8 Şubat 1849'ta bildirmiştir⁹⁷⁶.

İngiliz Tersane Meclisi'nin, Bahriye öğrencilerinin İngiliz gemilerine yerleştirilmesine izin verdiği Londra Sefiri Mehmed Paşa tarafından Kaptan Paşa'ya bildirerek bu öğrencilerin bazı lüzumlu fenlerin 'ameliyâtını da tahsil etmek için gemi ve fabrikalara verilmesi için izin istemiştir. Konu Padişah'a arz edilince 31 Mart 1849 tarihinde irade-i seniyye çıkmıştır⁹⁷⁷. Ancak bu öğrencilerin gemi ve fabrikalara yerleştirilmesi Haziran ayına kadar gerçekleşmemiş, Mehmed Paşa'nın 14 Haziran 1849'da bildirdiğine göre öğrenciler on beş güne kadar gemi ve fabrikalara yerleştirilecekti⁹⁷⁸. Örneğin Mekteb-i bahriyye-i şâhâne öğrencilerinden Arif Efendi, İngiltere Devleti'nin Inflexbile adlı sefinesinde talebe sıfatıyla istihdâm edilmiştir⁹⁷⁹. Sınıf-ı râbi' Osman Paşa-zâde Ahmet Bey, 10 Nisan 1848'den 2 Mayıs 1849'a kadar İngiliz Victory kalyonunda, 2 Mayıs 1849'dan 10 Ekim 1851'e kadar da Cleopatra korvetinde eğitim görmüştür⁹⁸⁰.

Londra'ya görevli olarak gönderilen subaylardan burada eğitimde bulunan öğrencilerin teftiş etmeleri de isteniyordu. Örneğin, Londra'da sanayi sergisine gidecek Memâlik-i Mahrûsa-i Şâhâne mahsûlât ve mamûlâtından oluşan eşyayı götürecek olan Feyz-i Bârî vapuru ile birlikte Londra'ya gidecek olan Cemaleddin Paşa'ya verilen 28 Mart 1851 tarihli talîmâtta, tahsilde bulunan öğrencilerin bulundukları mahalle gidip kendilerini görerek tahsil dereceleri, hâl ve keyfiyetlerini sorup araştırarak, istenilen malûmâtı tahsil etmeleri için gerektiği şekilde teşvik edici konuşması, öğrencilerin hoca ve üstâdlarını da görüp

⁹⁷⁵ BOA.İ.HR., 2449/5, 10

⁹⁷⁶ BOA.İ.HR., 2449/2, 8

⁹⁷⁷ BOA.İ.HR., 2449/1, 13

⁹⁷⁸ BOA.İ.HR., 2449/3

⁹⁷⁹ DTA. ŞUB., 1842/187

⁹⁸⁰ DTA. ŞUB., 1851/153b, 154a

onların bir ân önce kâfi malûmâtı tahsil etmeleri hususunda gayret göstermelerini ifade etmesi emredilmiştir⁹⁸¹.

Kaptan Paşa tarafından Londra Sefâreti'ne gönderilen 13 Eylül 1851 tarihli emîrnâmede, Londra'da bulunan Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne öğrencilerine eğitim için beş sene müddet tahsis edilmesine rağmen Şubat 1852 ayına girildiğinde tam altı sene olacağı hatırlatılarak bu efendilerin İstanbul'a çağrılmaları lâzım geldiği beyanıyla şimdiye kadar ne san'at tahsiliyle meşgul olduklarının, malûmât derecelerinin ne merkezde bulunduğu araştırılması hususunu bildirmiştir⁹⁸². Londra Sefîri Kostaki Efendi, 25 Ekim 1851 tarihli cevabında, kendisine emredildiği şekilde keyfiyeti derhal icap edenlerden sorup açıklama isteyerek öğrencilerin tahsil durumlarına dair yapılabildiği tahkikatı, öğrencilerin isimleri üzerlerine yazıp işaret ederek hazırladığı defteri gönderdiğini bildirmiştir⁹⁸³. Bu deftere göre toplam 19 kişiden İstanbul'a yedi kişi dönmüştü ve geri kalan 12 kişi İngiltere'de tahsillerine devam etmekte bulunuyordu.

Buharlı makine imâlindeki tahsillerini tamamlamış olan Trabzonlu Osman ve Ülgünlü Mehmed Efendiler, fenn-i mimari-i bahriyye ve başlıca direkçilik fenlerini tahsil ve gereği gibi malumat kazanan Tersane-i âmire posta kalfalarından Yanko yanında Anabalı Emin ve Sinoplu Salih Efendiler daha önce farklı zamanlarda İstanbul'a gelmişlerdi. Tersane-i âmire Çavuşlarından Ali Çavuş⁹⁸⁴ ise demircilik sanatını öğrenip 1850 yılında dönünce kendisine çavuşluk rütbesiyle bir nişan verilmişti. O yıllarda çekiç fabrikasında görevlendirilmişse de fabrikanın inşâsı bitmediğinden boş durmaması için Tobhâne Demirhânesi'nde istihdâm edilmiştir⁹⁸⁵. Şakirdândan Astâneli Arif Efendi Güney Amerika tarafına gönderilmiş oradan hasta döndüğünden tedavi olmak için kaplıcalara gönderilerek sıhhat kazanmış ise de bundan sonra o gibi mahallere girmesi uyamayıp İstanbul'a gönderilmesi gerekeceği hekimler tarafından bildirildiğinden 1851 yılının Ekim ayında geri dönmüştü.

Buharlı makine aletleri imâlâtına/makine mühendisliğine çalışıp gayret ederek tahsillerini tamamlamış olan İnşâiyye Mühendisi Kıbrıslı Süleyman ve Hemşinli Ahmet

⁹⁸¹ DTA. MKT., 5635/9; DTA. ŞUB., 1838/20, 21

⁹⁸² DTA. MKT. 5833/186.

⁹⁸³ BOA.İ.HR., 3987/3

⁹⁸⁴ BOA.İ.HR., 3987/4

⁹⁸⁵ Halûk Y. ŞEHİSUVAROĞLU, 19. Asırda Bahriyemize Dair Bazı Notlar, Deniz Tarihimize Ait Makaleler, İstanbul 1965, 358-359.

Efendiler, maşincilik/çarkçılık tahsiline önem vererek eğitimini bitirmiş olan Ahmet Onbaşı'nın İstanbul'a çağrılmasına lüzûm görülmüştü. Aksaraylı Mehmet, Galatalı Rasim, Gelibolulu Hasan, Ordulu Ali ve Astâneli Ahmet Efendilerin ise İngiltere devleti gemileriyle ötede beride gezmekte olduklarından şimdiye kadar ne tahsil ettikleri ve malumat dereceleri öğrenilemeyip fakat İstanbul'a geri dönme zamanları yaklaştığı ve hemen tahsillerini tamamlayarak geri dönmelerinin gerekeceği kendilerine bildirilmişti.

Topçuluk fennine çalışmakta olan Mazhar Paşa kardeşi Hüseyin Bey birkaç ay zarfında tahsilini tamamlayınca İstanbul'a çağrılacaktı. İnşâiyye Mülâzımları Süleyman ve İbrahim Efendiler şimdiye kadar fenn-i mimari-i bahriyye çalışarak çok fazla malumat kazanmışlardı. Ancak bunların daha önce tahsil müddetleri olarak yedi seneye karar verilmiş olduğundan bu müddetin tamamlanmasına kadar burada kalacak olurlarsa teknik eğitimlerini tamamlayarak Tesane-i âmire'de istihdâma lâıkiyla kudret kazanacakları belirtilmişti. Giritli Hüseyin Efendi de şimdiye kadar havuz ve köprü inşâsı ilmine çalışarak Nevkastın'da ikamet etmekte ise de henüz teknik eğitimini tamamlayamadığından onun da bir sene müddet ikameti icap edecekti⁹⁸⁶.

Kostaki Efendi'nin Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne öğrencilerinin ma'lûmât ve tahsilleri dereceleri hakkında verdiği rapor Bahriye Meclisi'nde görüşülmüştür. Mecliste yapılan görüşmelerde üç öğrencinin İstanbul'a gelmek üzere olduğu, dokuz şâkirdin ise bahriye fenleri ve diğer fenler bakımından oldukça fazla bilgi tahsil etmiş olacakları anlaşıldığından ve bu gibi mütefennin ve ma'lûmâtlı şâkirdânın Tersane-i âmire ve donanma-yı hümayûn sefinelerinde istihdâmı lâzımeden olduğundan ve özellikle tahsillerinin semeresinden ve ma'lûmâtlarından diğerlerinin de faydalanacakları ve istifâde edecekleri aşıkâr bulunduğundan dolayı bunların hemen çağrılması ve diğer üç kişinin de kısa bir müddet daha ma'lûmâtlarını tamamlamak üzere İngiltere'de bırakılmalarının uygun olacağı değerlendirilmişti (6 Kasım 1851)⁹⁸⁷.

Kaptan Paşa tarafından Bâb-ı âlî'ye yazılan tezkirede dokuz öğrencinin İstanbul'a çağrılmasının buraca kazandıkları ma'lûmâtlarını kullanmak ve yaymak demek olacağından başka Tersane-i âmire hazinesinin bu öğrenciler için İngiltere'de yaptığı masraflardan kurtarılmış olacağı bildirilmişti (10 Kasım 1851)⁹⁸⁸. Kaptan Paşanın Padişaha sunulmak

⁹⁸⁶ BOA.İ.HR., 3987/4

⁹⁸⁷ DTA. ŞUB. 12/5a

⁹⁸⁸ DTA. MKT, 11/77, BOA.İ.HR., 3987/2

üzere takdim ettiği tezkiresi 20 Kasım 1851 tarihinde Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiş ve 24 Kasım 1851 tarihinde çıkan irade-i seniyye ile üç öğrencinin bir müddet daha Londra'da kalması ve diğerlerinin ise İstanbul'a çağırılması emredilmişti⁹⁸⁹.

Londra'dan İstanbul'a dönen mühendislerden Mülâzım Mehmed Efendi eğitimini başarıyla tamamladığı için taltife liyâkat ve hak kazanmış olduğundan bilgi ve yeteneğinin derecesine göre uhdesine mülâzım kapûdânlık rütbesi verilmesi hususu Bahriye Meclisi tarafından uygun mutâla'a edilmiş ve buyuruldu-ı kapûdânî verilmesi talep edilmiştir (25 Ocak 1852)⁹⁹⁰.

1853 yılında, Londra'da eğitimde bulunan Mekteb-i Bahriyye-i hazret-i şâhâne öğrencilerinden ekserîsi geri dönerek yalnız altı kişi orada kalmıştı. Bu öğrenciler İnşâiyye bölümünden Mülâzım Kasımpaşalı Süleyman Efendi ile sınıf-ı sâni şakîrdânından Kasımpaşalı Derviş-zâde İbrahim Efendi, sınıf-ı evvel şakîrdânından Ordulu Ali Efendi Bahriyye bölümünden sınıf-ı evvel şakîrdânından Evreşeli Hasan Efendi ve Giritli Hasan Efendi, sınıf-ı sâni şakîrdânından Yeniçeşmeli Ahmet Efendi'ydi. Bunların durumu Bahriye Meclisi'nde görüşüldüğünde 1847 yılının Şubat ayının ortasında Londra'ya gönderildiklerinden geçen yedi sene zarfında, daha önce geri dönmüş olan efendiler gibi mutlaka ilim ve hünere tahsîl etmiş olmaları ümit edildiğinden İstanbul'a çağırılmaları gerekli görülmüştür. Ancak yine de keyfiyet hakkında önce Londra sefiri Kostaki Bey'den bilgi istendikten sonra bu öğrencilerin de çağırılması için Kaptan Paşa tarafından sefîre tahrîrât gönderilmesinin uygun olacağı şeklinde mazbata hazırlanmıştır (24 Mart 1853)⁹⁹¹.

Tahsilini tamamlayıp İstanbul'a dönen öğrencilere, tahsil ettikleri fennin uygulamasını gördükleri fabrikaların ve gemilerin görevlileri tarafından şehâdetnâme veriliyordu. 1852 yılının Ocak ayında Londra'dan İstanbul'a dönen mühendislerden Mülâzım Mehmed Efendi'ye verilen şehâdenâmesinde bahriye fenleri ve ilimlerini tahsîl ettiği ve uzun müddet İngiltere harp sefinelerinde ameliyyât dahi görerek bahse konu fenleri tamamladığı yazılmıştı⁹⁹². Fabrikatör Hawks tarafından 11 Aralık 1854 tarihli verilen şehâdetnâmede Hasan Efendi'nin üç buçuk yıl müddet kadar maiyetinde çarkçı mühendisliği ilmi ve ressamlık san'atı/ teknik çizim tahsil etmekle meşgul olduğunu, bu süre içinde talim

⁹⁸⁹ BOA.İHR., 3987/5

⁹⁹⁰ DTA. ŞUB. 12/52a

⁹⁹¹ DTA. ŞUB. 14/233a

⁹⁹² DTA. ŞUB. 12/52a

ettiği fenlere ve san'ata çalışıp gayretle devam ederek tahsili lüzumlu olan malumatta aşikâr olan istifâdesinin memnuniyet verici olduğu belirtilmiştir. Hasan Efendi'nin fabrikadaki ustası olan W. A. Brooks 12 Aralık 1854 tarihli şehâdetnâmesinde Hasan Efendi'nin çarkçı mühendisliği fenni tahsilindeki çalışma ve gayretinin derecesinin onun hakkında iyi şehâdetine sebep olduğunu, ancak bu fennin gerek teori gerekse uygulama kısımlarının tahsiline lâzım gelen müddetin diğer fenlere kıyâs edilemeyerek daha çok vakte muhtaç bulunduğundan bahisle Hasan Efendi'nin bir iki sene daha devamına müsaade buyurulursa devletin ininde daha bir takdire şâyân olacak surette istifâde kazanmış olacağı ifade edilmiştir⁹⁹³.

Londra'da tahsillerini tamamlayarak dönen öğrencilerden biri de Patrona Osman Paşa'nın oğlu Ahmet Efendi olup ona da imtihan sonucu emsâli gibi birinci yüzbaşılık rütbesi verilmiştir (10 Ocak 1854)⁹⁹⁴. Hendese-i Berriyye yani Mühendishâne-i berriyye öğrencilerinden olan Kadri ve Ahmet Beyler ise Londra'ya gidip döndüklerinde Tersane-i âmire'ye alınmıştı. Kadri Bey Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne hocalığında, Ahmet Bey de Tersane-i âmire baş mimarlığında istihdâm edilmiştir (20 Eylül 1853)⁹⁹⁵.

İngiltere'ye eğitim için ikinci çarkçı öğrenci kafilesi 1856 yılında gönderilmiştir. Azabkapı havuzunun⁹⁹⁶ kazılmasına başlanırken Sultan Abdülmecid havuzlara geldiğinde Vapurlar Müdürü ve Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne Nâzırı Salih Paşa on iki kadar talebeyi huzura götürerek Avrupa'ya tahsile gönderilmeleri iradesini almıştır⁹⁹⁷. Salih Paşa bazı sefinelere makine yerleştirilmesi ve yeni makine imali ile eşya vs siparişi için İngiltere'ye giderken refâkatinde mühendis öğrenciler de bulunuyordu. 1 Şubat 1856 tarihinde Bahriye Meclisi'nde hazırlanarak Salih Paşa'ya verilen görev talimâtname'sinin on birinci bendine göre paşa, Londra'da fen tahsili yapmak etmek üzere irâde-i seniyye ile refâkatine verilerek gönderilen öğrencilerin gerektiği şekilde mekteblere verilerek kısa sürede tahsillerini tamamlamaları için mahallince ne gerekiyorsa yapıp her bir şâkirdin hangi mekteblere yerleştirildiğini, mâhiyye ve hocalarına yemek parasıyla birlikte kaç kuruş ödeneceğini İstanbul'a bildirecekti⁹⁹⁸.

⁹⁹³ DTA. ŞUB., 1851/117b, 118a-b

⁹⁹⁴ Ali Haydar Emir, Kırım Harbi'nin Bahrî Safhalarına Mûteallik Resmî Vesîkalar , **Risâle-i Mevkûte-i Bahriyye**, C. 4, Teşrin-i evvel 1334, No. 12, s. 531.

⁹⁹⁵ DTA. ŞUB., 1842/220

⁹⁹⁶ Vasil Kalfa tarafından da 1857-1870 yılları arasında inşâ edilen üçüncü havuzdur. Bkz. (18), ZORLU, 73.

⁹⁹⁷ Bkz. (171).

⁹⁹⁸ DTA. ŞUB., 1847/54-55; LBA, Dosya No: 16

Londra Sefiri Kostaki Bey'in 1858 tarihli bir takrîrinden anlaşıldığına göre Londra'da on sekiz öğrenci eğitim görmekteydi. Bu öğrenciler okumakta oldukları fenlerin ameliyatını görmek üzere kaptan paşanın ruhsatı gereğince münasip fabrika vs.ye verilmiş, İngiliz Donanması'nda eğitime başladıklarında onlara ne şekilde yardım yapılacağı da İngiliz Donanma Amirali Lord Lanbes tarafından bildirilmişti. Sefir, öğrencilerin masrafları olan toplam 1 041 lira 10 şilin 4 bakırın Devlet-i âliyye Konsolosu Pisihari'den alınarak ilgili yerlere verildiğini, öğrencilerden Rıza ve İsmail Efendilerin fûnûn-ı bahriyyeyi tahsil için Akdeniz'de bulunan İngiliz donanmasında görevlendirildiğini bildirmiştir. Rıza ve İsmail Efendiler, bundan sonra gemide bulunarak diğerleri gibi ev kirası vs masrafları olmayacağından dolayı öğrencilere mahsus olan 16'şar lira maaş yerine yalnız 10'ar lira alacaklardı. Öğrencilerin masraflarının poliçesi geldiğinde Tersane-i âmire hazinesinden verilecekti (13 Ocak 1858)⁹⁹⁹. Aynı yıl içinde Mekteb-i Bahriyye öğrencilerinden Nazif ve İzzet Efendiler sefîne mimarlığı fenni tahsili için Londra'ya gönderilerek uygulamalı eğitim yapmaları için münâsîp mahallere yerleştirilmişlerdi (23 Mayıs 1858)¹⁰⁰⁰.

Kırım Savaşı sona erdikten sonra İngiltere'ye gönderilen Bahriye Mektebi öğrencilerinden Arif ve Ahmet Efendiler, Londra'da bulunan Madencilik Mektebi'nde üç sene boyunca eğitim görmüşlerdir. 1860 yılına gelindiğinde bu öğrencilerden Arif Efendi'nin madenciliğin uygulamasını da görmesi için 3-4 ay madende çalışıp sonra 3 ay da İngiltere'nin çeşitli kömür madenlerinde incelemelerde bulunması gerektiğinden 100 lira maaş verilmesi ve Ahmet Efendi ise rahatsız olduğu için madenlerde çalışamayacağından dolayı aynı maaş verilerek demirhâne ve bakır ameliyatını tahsil için Çatham Tersanesi'nde bulunan Bakır Fabrikası'na yerleştirilmesi için Londra Sefiri'nin 31 Mayıs 1860'da istediği izin 20 Haziran'da verilmiştir¹⁰⁰¹.

4.2.3. Fabrika ve Buharlı Gemilerde Çarkçıların Eğitimi

Bahriye Mektebi öğrencilerinden fabrikalarda görevlendirilenler Osmanlı Bahriyesi'nde hizmete alınan yabancı teknik adamların maiyetlerine verilerek okulda okudukları teknik bilgileri uygulamaları sağlanarak eğitimlerinin tamamlanmasına çalışılmaktaydı. Efrenc çarkçılardan gerek karada gerek denizde, kudretleri yettiği kadar sanâyi' fenlerini talim ve telkin ederek maiyetlerindeki Osmanlı Bahriye personelinin usta

⁹⁹⁹ DTA. ŞUB., 31/105a

¹⁰⁰⁰ DTA. ŞUB., 31/180a

¹⁰⁰¹ DTA. MKT. 41 (5867)/ 105.

olmalarına dikkat etmeleri beklenmiştir¹⁰⁰². Örneğin, gerek Tobhâne-i âmire adlı tamirât fabrikasında ustabaşılık memuriyetini icra edecek olan Mister Cadoman'ın 1 Temmuz 1849'da imzaladığı kontratında¹⁰⁰³ gerek Tersane-i âmire haddehânesinde kazancı başı olarak altı seneden beri istihdâm edilen Samuel Brown'un¹⁰⁰⁴ 1 Kasım 1854'ten itibaren yenilenen kontratında¹⁰⁰⁵ maiyetlerine verilecek öğrencilerin usta ve muallim işçi olmalarına çalışacağını taahhüt etmişti. Duncan Mc Lead ile 1 Nisan 1854 tarihinde yapılan mukavelenâmede vapurlarda ve Tersane-i âmire fabrikalarının birinde mühendislik görevini yaparken maiyetine tahsis kılınan öğrencilere san'atına dair olan her bir hususu talim ettireceği yer almıştır¹⁰⁰⁶. Dökümcü başı Mister Robert Hagues, kendisi ile yapılan 1 Temmuz 1857 tarihli mukâvelenâmeye göre maiyetinde bulunan öğrencilere dökümcülük san'atını öğretecekti¹⁰⁰⁷. Bahriye Nezâreti ile İngiliz tebaasından George Lindsay arasında imzalanan kontratta 24 Ekim 1854'ten itibaren istihdâm edileceği tarak vapurunun çarkçı mühendisliği memuriyetinin, maiyetine tayin edilen şakirdânın, uhdelerine bir tarak vapurunun ameliyatı ihale edildiğinde iyi bir şekilde idare etmesini ve işletmesini kifâyet edecek mertebede tahsil etmelerine kadar devam edeceği belirtilmiştir¹⁰⁰⁸. 1 Temmuz 1859 tarihinden itibaren Tobhâne Fabrikası'nda baş çarkçı ustalığında istihdâmı kabul etmiş olan Con Vilyams, Bahriye Nezâreti tarafından baş çarkcının emri altında çalışmak üzere çeşitli sınıflarda tayin edilmiş olan İngiliz ve Nemçeli çarkçı mühendislerin maiyetlerine, çarkçılık ilmini tahsil etmek üzere tayin edilmiş olan bütün öğrencileri eğitmelerine ve onlara yardımcı olmalarına da nezâret etmesi istenmiştir¹⁰⁰⁹.

4.2.4. Tersane-i Âmire Baş Mimarının Londra'ya Gönderilmesi

XIX. yüzyılın ikinci yarısına girildiğinde artık Avrupa devletleri donanmalarındaki 60-70 kadem boyunda olan yelkenli gemilerinin boylarını 20-25 kadem fazla yaparak seyir süratinin artmasını sağlıyor ve genişliğini boyla orantılı olarak devşirmeli yaparak makine konulacak yer elde ediyorlardı. Ayrıca sefînenin diğer mahalleri de buna göre kullanışlı bir şekilde yapılıyordu. Yabancı devletlerin tersanelerinde eski usulde bulunan sefîneler de

¹⁰⁰² DTA. ŞUB. 1832/42, 42a- b, 43b, 44, 46, 47b, 48a-b, 49a 50; DTA. ŞUB., 1842/203; DTA. ŞUB., 1851/ 123a, 124a, 125a-b, 126a, 129a-b, 130a; DTA. MUH., 330/115b, 116a-b, 117a-b, 118a-b, 119a, 120a , 124a

¹⁰⁰³ DTA. ŞUB. 1832/42a

¹⁰⁰⁴ DTA. ŞUB., 1851/123a

¹⁰⁰⁵ DTA. ŞUB., 1851/125a-b, 126a

¹⁰⁰⁶ DTA. ŞUB., 1851/129a-b, 130a

¹⁰⁰⁷ DTA. MUH., 330/132b-133a

¹⁰⁰⁸ DTA. ŞUB. 1851/124a-b, 125a

¹⁰⁰⁹ DTA. MUH., 330/137b-138a

vasatlarından kesilip ara yerleri genişletilerek yeni şekle konulmaktaydı¹⁰¹⁰. Kaptan Paşa tarafından sadârete gönderilen tezkirede, Tersane-i âmire tezgâhlarında inşa edilmekte olan sefineler yelkenle kullanılacak usulde yapıldığı ve Tersane-i âmire Baş Mimarı Mehmed Bey'in inşâiyye fenninde maharet sahiplerinden ise de malumatının yine bu eski usulde olduğu anlatılmıştı. Tezkirede, diğer devletler donanması sefineleri ise uskur olmak üzere başka vâdide inşa edildiğinden ve bundan böyle Donanma-yı Hümâyûn sefinelerinin de uskur olması irade-i seniyye gereğinden olduğundan dolayı Mehmed Bey'in bu uskur usulünde sefine inşası fenni ameliyâtını bizzat görüp lâıyıkıyla tahsil etmek üzere Londra'ya gönderilmesi teklif edilmişti. Ayrıca Tersane-i âmire'den yetenekli ikişer marangoz ve kalafatçı da seçilerek Mehmed Bey'in yanına verilecekti.

Mehmed Bey'in diğer bir görevi de Boğaziçi'nde Umuryeri'nde tanzim edilecek makineli tezgâhların yeri, İngiltere olduğundan onları da muayene ederek kuvvet ve heyetiyle birlikte masraf miktarını ayrıntılı olarak inceleyip çizimlerini de alarak getirmektir. Kaptan Paşa'nın bu tezkiresi Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiş¹⁰¹¹ ve Mehmed Bey ile maiyetindekilerin Londra'ya gönderilmesi için irâde-i seniyye çıkmıştır. Kaptan-ı Derya Mehmed Ali Paşa Londra Sefiri'ne yazdığı 27 Ocak 1855 tarihli şukkada Mehmed Bey'in, bunca masraflar ve emek ile meydâna getirilen gemilerin yani buharlı gemilerin sağlam bir heyette olmasının usûl ve kaidelerini eksiksiz olarak öğrenmek üzere görevlendirildiğinden söz ederek bu konuda İngiltere devletinin bir müttefike yakışacak surette her türlü kolaylığı göstereceği yönündeki beklentilerini ifade etmiş ve kendisine yardım edilmesini istemiştir¹⁰¹². 7 Şubat 1855 tarihli özel mektupta ise Mehmed Bey'in, Bahriye Meclisi tarafından hazırlanan memuriyetinin ayrıntılarını gösterir bir talimâtla İngiltere'ye gönderildiğini bildirmiştir¹⁰¹³.

Mehmed Bey'in memuriyetine dair hazırlanan talimâtın birinci bendinde uskur tabîriyle dâhiline makine konulacak gemilerin inşâ sûreti, şekli ve heyetinin Londra'da başka bir tarzda inşâ edilmekte bulunduğundan dolayı bu gemilerin şekil, heyet ve inşâ suretini lâıyık ile araştırmak ve görmek üzere irâde-i seniyye ile Londra'ya gönderildiği ifade edilmiştir¹⁰¹⁴. Talimâtta yelkenle kullanılmak için yapılan gemiler uskurlu hâle dönüştürülürken bir çok yerinin değiştirilmesi lâzım geleceği gibi uskur gemilerin yeni

¹⁰¹⁰ DTA. MKT., 28 (5851)/8a.

¹⁰¹¹ A.AMD., 57/29

¹⁰¹² LBA, Dosya No: 16

¹⁰¹³ LBA, Dosya No: 16

¹⁰¹⁴ DTA. ŞUB., 15/33b

olarak inşâsında da endâze, boy, en ve diğer mahalleri yelkenli gemi usûlüne tatbîk ve kıyâs edilemeyeceği anlatılmaktaydı. Mehmed Bey gerek yeni olarak uskur gemi yapılmasını gerek yelkenli gemilerin uskur gemiye dönüştürülmesini ve amelenin istihdâm sûreti ile eşyâ nakli vs gibi ayrıntıları ve amelelerin hizmetlerinin ne hâlde neticeye bağlanmakta olduğu maddelerini lâyıkiyla inceden inceye araştıracaktı. Bundan sonra gerek Donanma gemilerinin uskurluya dönüştürülmesinde gerek yeni olarak uskur sefîne inşâsında Mehmed Bey'in yapacağı araştırma üzerine hareket edilecekti. Bundan dolayı Mehmed Bey, İngiliz mimârlarının gerek yelkenli sefînelerin uskur şekle çevrilmesinde gerek uskur olarak yeni gemi yaptıklarında ne sûretle ameliyât icrâ ettiklerini ve böyle sefînelerin dâhilen ve hâricen yelkenli sefînelerden farklı yönlerini ve anbar taksîmleriyle boy, en ve derinliği vs.sini kısaca uskuru sefinenin ne şekilde yapıldığını görüp eksiksiz olarak araştırarak elde ettiği malûmât ile gözlemlerini kaleme alıp gerektiğinde çizimlerini yapacaktı.

Diğer taraftan iki nefer marangoz ile iki nefer kalafatçının da sanatları bakımından olan noksanlarını tamamlayarak geri döndüklerinde öğrendiklerini diğer meslektaşlarına da aktarmaları amacıyla Mehmed Bey'in refâkâtine tayin edilmesi kararlaştırılmıştı. Bundan dolayı marangoz ve kalafatçıların İngiltere devlet tersânesinde imâlât mahallerinde bulunarak sanatları ile ilgili bilgileri tamamlamalarına gayret etmeleri husûsuna Mehmed Bey gayret edecekti. Bununla birlikte Mehmed Bey, Keyvân-ı Bahrî fırkateyninin makinesinin dâhiline konulmasında marangoz ve kalafat kısaca inşâiye bakımdan yapılacak işlerine de nezâret edecekti¹⁰¹⁵.

Mehmed Bey'in Londra'da ilgileneceği bir diğer iş ise satın alınacak dört adet vapurun keşif, ölçüm, muayene ve satın alınmasında bilgisi dolayısıyla bu iş için görevlendiren heyetle birlikte hareket etmesiydi. Bu iş için Kol Ağası Süleyman Efendi daha önce Londra'ya gönderilmişti. Mehmed Bey ile birlikte gitmesine karar verilen Kol Ağası Mehmed Efendi, bu vapurların makinelerini, Süleyman Efendi de teknelerini muayene edecekti. Vapurlar alındıktan sonra Süleyman Efendi bu gemilerle geri dönecek ise de Mehmed Efendi Keyvân-ı Bahrî'ye geçerek onun makinesinin konulmasında çalışacaktı. Marangoz ve kalafatçı, fazla masrafa sebep olacağından posta vapuruyla gönderilmeyip yakın zamanda İngiltere'ye gidecek olan Keyvân-ı Bahrî ile gönderilecekti. Mehmed Efendi ise Mehmed Bey ile birlikte Londra'ya gidecekti.

¹⁰¹⁵ DTA. ŞUB., 15/34a

Londra Sefâret-i Seniyyesi, Mehmed Bey'e inceleme gezisi yapması icap eden tezgâh ve yerleri görüp dolaşması için İngiltere devletinden ve bilgi toplarken kolaylık gösterilmesinin sağlanması için de Admiralty'den ve memûrlarından izin alınmasına yardım edecekti.

Talimâtta üzerinde durulan bir diğer konu ise Avrupa devletlerinin yaptırdığı sefinelerin çok uzun süre dayanmasının gerçek sebebini, neden öyle uzun müddet çürümediğinin araştırılıp anlaşılmasıydı. Çünkü Tersâne-i âmirede inşa edilmekte olan sefineler kısa süre zarfında çürümekteydi. Bunun için Avrupa'da yapılan gemilerin kerestesinin ne yolda ve inşâ edilen sefinelerin gerek yapılırken gerek yapıldıktan sonra ne şekilde muhâfaza edildiğinin ve keresteler bir eczâ vasıtasıyla terbiye edilmekte midir, kısaca sefinelerin çok zaman dayanmasında olan hikmet ve esbâbı ayrıntılı olarak lââyıkıyla araştırarak bu konuda eksiksiz elde edebileceği bilgileri kaleme alarak kapûdânîye takdîm edecekti (4 Şubat 1855)¹⁰¹⁶.

Tersane-i âmire Baş Mimarı Mehmed Bey Londra'ya gittikten kısa bir süre sonra vefat edince yerine Süleyman Bey 26 Eylül 1855'de Tersâne-i âmire başmimarı olarak atanmış¹⁰¹⁷ Londra'daki göreve ise 12 Ekim 1855 tarihli irade-i seniyye ile inşaiyye zâbâtânından Miralay Kadri Bey'in gönderilmesine karar verilmiştir¹⁰¹⁸. Kadri Bey'e Mehmed Bey'e verilen görev talimâtının maddelerini içeren 27 Ekim 1855 tarihiyle bir talimât verilmişti. Bu talimâtta savaş nedeniyle inşâsı uzayan Fethiye kalyonu için Londra'da imâl edilen makinenin, kıçına vida mahalli açılmış olan Peyk-i Zafer kalyonuna yerleştirilmesi için gerekli girişimlerde bulunması da eklenmiştir¹⁰¹⁹.

Londra'ya eğitim için öğrenciler dışında diğer Bahriye personeli de gönderiliyordu. Örneğin, 1856 yılında İngiltere'de Liverpool'a makine yerleştirilmek üzere gönderilmiş olan Keyvân-ı Bahrî fırkateyn-i hümayûn ile birlikte giden marangoz Yüzbaşı Mehmed Ağa, kalafat mülâzımı ve ibci mülâzımı Mustafa Ağalar ile birer adet marangoz çavuş ve kalafat onbaşı Portsmouth Tersanesi'ne sevk edilerek üstâdlar maiyetine verilmişti. Görevlilerin Keyvân-ı Bahrî'nin geri dönüşüne kadar sanatlarını eksiksiz olarak tahsil edemeyecekleri düşünüldüğünden bunların Peyk-i Zafer kalyonunun geri dönüşüne kadar görevlendirildikleri

¹⁰¹⁶ DTA. ŞUB., 15/35a

¹⁰¹⁷ BOA. İ.DH., 328/21418

¹⁰¹⁸ BOA. İ.HR., 124/6234; DTA. ŞUB. 15/38a

¹⁰¹⁹ DTA. ŞUB. 15/38a-41a

yerlerde istihdâm edilmelerine karar verilmiştir. Aynı şekilde 1856 yılında makine yerleştirilmek üzere İngiltere'ye gönderilen Peyk-i Zafer kalyonu havuza alındığında taşradan getirtilen otuz amelenin maiyetine sefînde bulunan esnâf-ı bahriyyeler, verilerek kalyonun makine konulması mecbûr görünen mahallerinin inşâsında çalışmışlardır¹⁰²⁰.

4.2.5. Mekteb-i Bahriyye'de Çarkcı Sınıfının Açılması

Askerî okulların nizâm ve intizâmları günden güne yoluna girmekte iken Bahriye Mektebi'nde okutulan ve öğretilen ilimler ve fenlerin gereken derecede olmadığı tespit edilerek mektebin noksanlarının ikmâlîne çalışılması gerekli görülmüştü. Çünkü mektepte buhar fenni ve makine hakkında bir şey okunmuyordu. Tersane-i âmire'de oldukça buharlı gemiler mevcut olup bir taraftan da çoğaltılmakta olduğu ve fabrikalarda makineler kullanıldığı için bu fennin de öğrencilere öğretilmesiyle bu fende de malûmâtlı zâbitler yetiştirilmesi bir zorunluluk hâline gelmişti. Diğer taraftan mektebin usulünde de ıslahât yapılmasına ihtiyaç görüldüğünden bu durum hakkında Bahriye Meclisi'nden mütalâa istenmiştir. Meclisteki toplantıya Bahriye Ferîki ve Müşâvir Paşa çağrılarak otuz dört bendden oluşan bir nizâmnâme kaleme alınmıştır. Nizâmnâmede öğrencilerin Heybeliada'daki tamir edilmiş olan okula taşınması ve diğer askerî mekteplerde olduğu gibi müstakilen ferîk rütbesinde bir nâzırın idâresi altında bulunması teklif edilmiştir. Tersâne-i âmire hazînesinin içinde bulunduğu sıkıntı nedeniyle açıktan ferîk maaşının karşılığının bulunması mümkün olmadığından ve Bahriye Meclisi üyesi Vapurlar Müdürü Mirliya Salih Paşa daha önce Avrupa memleketlerinde fen tahsil etmiş ve gerçekten dirâyet ve istidâd erbâbından bulunmuş olması cihetiyle ferîk rütbesi verilerek okula nâzır atanması teklif edilmiştir¹⁰²¹. Bahriye İ'dâdiyye Mektebi kurulması üzerine Bahriye Mektebi hakkında nizâmât olmak üzere Bahriye Meclisi'nden ittifâkla kaleme alınmış olan otuz beş bend ve bir mukaddemeden oluşan nizâmnâmenin belli başlı maddeleri şunlardır:

Nizâmnâmenin mukaddemesinde her bir askerî sınıf için tanzîm edilen mekteplerde şimdiye kadar haylice bilgili subay yetiştirildiği ve yetiştirilmekte olduğu gibi Bahriye fenleriyle bağlantılı bir İ'dâdiyye yapılmasının ve bu mektebin, Heybeliada'da bulunan eski Bahriye Mektebi'ne nakledilmesinin münasip olduğu ve öğrencilerin okuyacakları derslerden bazısını uygulama imkânı bulacakları için eski mektebin düzeltilmesi ve bir adet

¹⁰²⁰ LBA, Dosya No. 16

¹⁰²¹ DTA. MKT. 4 (5827)/ 159.

Mekteb-i İ'dâdiyye inşasıyla Mekteb-i Bahriyye öğrencilerinin oraya nakli hususuna ferman çıkmış olduğundan bahsedilmiştir.

Birinci bendde; Mekteb-i Bahriyye'nin uygulanmakta olan nizâmnâmesinin bazı mertebe değiştirilip düzeltilmesine lüzum görüldüğü ifade edilmiştir. Çünkü hâlâ okulda yalnız fen dersleri yanında ilimlere giriş de okunmakta ise de bu dersler için bir İ'dâdiyye Mektebi tanzîm kılınmış olduğundan dolayı gerek Mekteb-i Bahriyye gerek İ'dâdiyye öğrencilerinin okuyacakları ilimler ve fenlerin birbirinden ayrılması ve yenilenmesiyle hareket suretlerinin ve her bir mekteb için lüzûm görünecek nâzır ve memûrlarının atanmasının maslahat icâbından bulunarak bu mektepler için görüş birliğiyle karar verilen nizâmnâmenin kaleme alındığı anlatılmıştır.

Mektepte okunacak fenlere göre üç ulûm-ı ri'yâziyye hocasıyla üç muavin, iki Arapça, bir resim ve bir hikmet ve kimya, bir Farsça ve bir sülûs hattı hocalarıyla Türkçe bilen iki İngilizce hocası bulunuyordu. Nizâmnâmenin altıncı bendinde okulda tercüme ettirilecek kitapları kaleme almak üzere bir münşî kâtip tayin edilmesinin nizâmnâme esasından olmasıyla mektebe kâtip ve muavin ile birlikte on beş hoca tayin edilmesi konusu yer almıştır.

Sekizinci bendde Mekteb-i Fünûn-ı Bahriyye-i Şâhâne ve İ'dâdiyyesi öğrenci mevcudu ile İ'dâdiyye'ye öğrenci kabul edilme şartları ele alınmıştır. Buna göre Mekteb-i Fünûn-ı Bahriyye-i Şâhâne'de 80 ve Mekteb-i İ'dâdiyye'de 60 öğrenci bulunacaktı. Her bir sınıfı yirmi öğrenciden ibâret olmak üzere İ'dâdiyye öğrencileri üç ve Mekteb-i Bahriyye öğrencileri de dört sınıfa taksim edilecekti. İ'dâdiyye'ye alınacak çocukların on bir yaşından küçük olmaması, bütün organlarının tam ve birbirine uyumlu, endâmının güzel olması, mahalle mekteblerinde Kur'an-ı Kerîm'i birkaç defa hatmetmiş, tecvîd ve ilm-i hâlini okumuş ve öğrenmiş olması icap edecekti. Bu mektebe alınacak öğrencilerin yaşı ve ilmî derecesi bu şartlara uymazsa kabul edilmeyecekti.

Dokuzuncu bende göre İ'dâdiyye Mektebi'ne alınan bir öğrenci üç sene tahsil gördükten sonra imtihânla Bahriyye Mektebi'ne dâhil edilecek ise de bazı zeki çocuklar mahalle mekteblerinde Kur'an-ı Kerîm ve tecvîdi tahsil ile mektebin ikinci ve üçüncü sınıflarına mahsus olan ilmi dahi öğrenmiş bulunacağından bu gibi öğrencinin üçüncü sınıfa alınarak bildiği şeyler ile uğraştırılması vakit kaybıyla beyhûde masrafa yol açacağından

dolayı bu gibi zeki çocukların mektebin ikinci veya üçüncü sınıflara dâhil edilmeye şâyân bulunduğu hocası tarafından ifade ve şehâdet kılındığı hâlde müstahak bulunduğu sınıfa dâhil edilecekti.

Nizâm-nâmenin onuncu bendinde İ'dâdiyye Mektebi ile Bahriye Mektebi'nin fûnûn-ı mellâhe (gemicilik) ile fûnûn-ı buhar (makine) ve inşâiyye sınıfları öğrencilerinin okuyacakları derslere yer verilmiştir. İ'dâdiyye Mektebi öğrencileri üç sene boyunca Kur'an-ı Kerîm tilâvetiyle sülûs hattı talîmini, Arapça ve Farsça'yı, ilm-i hesâb ve kitâbet ve imlâyı, üçüncü sene ise İngilizce okuyup yazmayı öğrenecekti.

Bahriyye Mektebi öğrencileri ise dört sene zarfında ilm-i cebir, usûl-i hendese, Türkçe, İngilizce, Türkî coğrafya ve mükemmel ahvâl-i memâlik ve arâzi, cerr-i eskâl, müsellest-ı müstevî ve kürevî, mecmû'atü'l-mühendis ve ilm-i hey'et ve navigasyon yani fûnûn-ı bahriyye ve resim (teknik çizim) talimi ile lüzumu miktarı kitâbet öğrenmek için Türkçe tarih kitapları okuyup tahsil edecekti.

Buhar için ayrılacak öğrenciler de altı sene içinde muhtelif makine modelleriyle bunların bütün parçalarına Türkçe isimler tahsis olunarak tarifi ve resimlerinin (teknik çizim) yapılması, hesaplara makine çizimlerinin müsvettesinin yapılması, vapur makinelerinin ana ve ait oldukları birleşik ve ayrı parçalarının hesaplanması, hendese ile boyut, kuvvet ve kendilerine has hareketlerinin tarif edilmesi ve çıkarılması, makine modellerinin imâli, deniz makineleri ilminin uygulaması hakkında en son basılmış olan İngilizce kitabın incelenmesi, genel olarak buharlı makineler hakkında yazılmış olan 'Es'ele ve Ecvâbe Kitâbı'nı ve 'Mizâne'l-hâl-ı Makine' olarak adlandırılan risâleyi de müzâkere edip okuyacaklardı.

Fenn-i inşâiyye için ayrılan öğrenciler aynı şekilde altı sene zarfında hesaplı seffine resminin tesvidiyle bazı mahallerin isimlerinin tahsili, endâze ihrâc talimi, teşkîl-i sefâin ve münhaniât-ı seffinenin mahrûtiyâta tatbiki, seffinenin inşası sırasında gerekli resimlerin tersîmi, model ve teşrîh imâli, tenbîhât-ı fûnûn-ı inşâiyye ve bazı ameliyâta dair durumları okuyacaklardı. Fenn-i inşâiyye ve buhar öğrencilerine haftada iki gece felsefe ve kimya üzerine vaaz verilmesi gerekli görülmüştü. Bu tekniklerin ve sanatların öğrencilere, beklentilere uygun şekilde öğretilmesi yalnızca hocalarının sebat ve gayretiyle gerçekleşeceğinden bu mektebler için kâfi derecede maaş ve tayînâtıyla lüzumu miktar hoca tayin edilecekti.

Bahriye mekteblerinde öğrencilerin sınıf geçme ve rütbe alma kuralları ile maaşları yirmi ikinci bendde ele alınmıştır. Mekteb-i İ'dâdiyye'ye alınan bir çocuk üç sene oraya mahsus olan ilimleri ve fenleri tahsil ile imtihânla Bahriye Mektebi'ne alınacaktı. Her sene imtihânda Bahriye Mektebi'ne alınacak yirmi öğrencinin dördü fenn-i buhar ve inşâiyye tahsiline memur kılınarak on altısı fûnûn-ı bahriyye tahsiline tayin edilecekti.

Fenn-i bahriyye tahsil edecek öğrenciler dört sene Bahriye Mektebi'nde tayin edilmiş teknikleri ve sanatları öğrenerek dördüncü senenin sonunda yine imtihân ile liyâkatı anlaşıldığı hâlde donanma gemilerine verilerek iki sene seyr ü seferlerle okuduğu tekniği uygulayacak ve ikinci sene sona erdiğinde yapılan imtihânla liyâkat kazandığı hâlde mülâzım nasb ve tayin edilecekti.

Öğrenciler İ'dâdiyye Mektebi'ne alındığı andan beri her bir imtihanda hüner ve marifet gösterirlerse ileri sınıfa alınarak maaşlarına zam yapılacak olup yedi senelik eğitimden sonra imtihanla öğrendiklerini uygulamaya gemiye çıktıklarında masrafları artacağından dolayı öğrencilere mülazım rütbesiyle birinci sınıf arasında bir rütbe olarak mühendis-i evvel unvanı verilerek eskisi gibi sınıf-ı evvel mühendis tayını olmak üzere maaşlarına kırk kuruş zam yapılarak 120 kuruş maaş verilecekti. Nizâm-nâmenin yirmi üçüncü bendine göre fûnûn-ı mellâhe ile fûnûn-ı buhar ve inşâiyyenin tahsiline mahsus olan ilimler başka başka olduğu cihetle Bahriye Mektebi'nin sınıf-ı râbi'de bulunan öğrencilerinden imtihanda sınıf-ı sâlise hak kazanan öğrencilerinin yeteneklilerinden yirmi kişi ayrılarak on beşi ilm-i buhar ve beşi ilm-i inşâiyye dersine memur edilecekti. Bir öğrencinin okulda öğretim süresi dört sene olacak ise de fûnûn-ı buhar ve inşâiyye bu müddette tahsil edilemeyeceğinden bu ilimlerini tahsil edecek öğrencilerin okulda öğretim müddetleri altı sene olacaktı.

Yirmi dördüncü bendde buhar ve inşâiyye ilimleri için ayrılacak öğrencilerin seçilme şekli tespit edilmiştir. Buhar ve inşâiyye ilimlerini tahsil için ilk sene sekiz kişi verilerek sonraları üç sene kadar yıldan yıla dörder kişi daha verilip yirmi kişiye çıkarılması amacıyla bunların her sene imtihanla bilgilerini tamamlayanlardan inşâiyyeye bir kişi ve fabrikalara üç kişi uygulamaya çıkarılıp yerlerine yine dört kişi alınacaktı. Bu şekilde yıldan yıla uygulamaya çıkarılacak dört kişinin yerine yine dört kişi alınarak buhar ve inşâ fenni dersinde bulunacak öğrencilerin sayısının yirmiden noksan olmamasına dikkat edilecekti.

Nizâmnâmenin yirmi beşinci bendinde Bahriye Mektebi'nden çıktıktan sonra uygulama için fabrikalara verilecek çarkçı öğrencilerinin uygulamalı olarak görecekları dersler ile rütbe terfileri ve memuriyetlerinde ilerlemeleri konuları yer almıştır. Fabrikalara verilecek çarkçı öğrencilerinin modelcilik, tornocılık, umûmî tamîrât, bir makinenin parçalarını söküp tekrar yerlerine yerleştirmek fenlerini ve buna benzer diğer gerekli sanatları eksiksiz olarak ancak dört senede tahsil edebileceklerinden bunlara çarkçı sınıf-ı sâdis rütbesi verilerek dört sene boyunca bu rütbede bırakılacaklardı. Bu öğrencilerden bazıları ihtiyaç duyulduğunda ufak vapurlara tayin edilecek ve geriye kalanları da iki sene söz konusu rütbe ile yine fabrikalarda istihdâm edilerek dört seneyi tamamlayınca çarkçı sınıf-ı hâmis rütbesine yükseltilerek vapur ve fabrikalar çarkçılığında istihdâm edilecekti. Bu durum eğitilmiş çarkçıların kısa sürede yetişmesine vesile olarak yetiştirilen çarkçılarla Tersane-i âmire fabrikaları ve vapurları idare edilip Efrenc çarkçı istihdâmına lüzum kalmayacağı gibi Devlet-i Âliyye'nin kumpanya vapurları çarkçılığının da bunlarla idaresi mümkün olacaktı. Bundan dolayı Vapurlar Müdürü, öğrencilerin uygulama sırasında eğitimlerine dikkat edecekti.

Yirmi altıncı bendde mektebde inşaiye ilmini tahsil ederek uygulamaya çıkarılan öğrencilerin de iki sene baş mimâr maiyetinde bulunup ikinci sene sona erdiğinde imtihânla liyâkat gösteren öğrencilere mülâzım rütbesi, buhar ve inşâiyye fenni öğrencilerine de uygulamada bulundukları müddetçe fenn-i bahrin uygulamasına çıkarılan öğrenciler gibi 120 kuruş maaşla sınıf-ı evvel mühendis tayını verileceği belirtilmiştir.

Yirmi dokuzuncu bendde Bahriye Mektebi öğrencilerinin ders araç ve gereçlerinin yer alacağı Bahriye Mektebi kütüphânesinde Donanma-yı Hümâyûn mevcuduna göre her bir gemi için üçer adet olmak üzere tûl saati, barometre ve termometre aletleriyle Akdeniz, Karadeniz vs denizlere ait haritalar bulunacağı ifade edilmiştir. Ayrıca her çeşit deniz ve kara vapurlarının yani makinelerinin birer adet modeli getirtilip kütüphâneye konulacaktı.

Buhar fenninin bütün Bahriye subaylarının öğrenip bilmesi gereken bir iş olduğuna otuz dördüncü bendde değinilmiştir. Çünkü vapur kaptanı bulunan kişilerin buhar fennine dair bilgisi olması çok lüzumlu olup ancak Bahriye öğrencilerine okulda bu fenlerin de okutulmasına uygun vakit olmayıp üstelik zihinlerini karıştırmaya sebep olacağından başka öğrencilerin birkaç sene deryada gezip bilgi sahibi olduktan sonra bu fenni de öğrenmeleri

uygun görüldüğünden okuldan bahriye fenlerini tahsil için Donanma gemilerine çıkarılan öğrencilerin yüzbaşılık rütbesini kazandıktan sonra buhar fennini de öğrenmesi gerekecekti.

İ'dâdî Mektebi'nde bulunacak 60 öğrencinin bir kısmı geçen sene imtihânında Bahriye Mektebi'ne sınıf-ı râbi' olarak alınan öğrencilerden bulunuyordu. Otuz beşinci bende, bu öğrencilerin henüz tahsilleri bu nizâmda yazıldığı şekilde şimdiki sınıf-ı râbi'de bulunacak öğrencilerin okuyacakları derslerden aşağı seviyede olanlarının ayrılarak mektebin müstahak oldukları sınıflarına dağıtılarak birazının da dışarıdan mektebe alınmasıyla öğrenci sayısının nizâmına göre tamamlanacağı anlatılmıştır. Okulun sınıf-ı sâni öğrencileri ise bu sınıfa mahsus olan dersi tamamen okuyup imtihânla sınıf-ı evvele geçtiklerinde Donanma gemilerine verilmeleri okulun geçerli olan nizâmı gereğinden olarak bu sene de mektebin imtihânı yapıldığında yine eskisi gibi sınıf-ı sâni öğrencilerinden sınıf-ı evvele hak kazananlar denize çıkarılacaktı. Bununla birlikte şayet gerek sınıf-ı sâni gerek sınıf-ı sâlis öğrencilerinden de yaşı bu nizâm derecesini geçmiş ve tahsili aşağı seviyede olanlar bulunur ise bunlar da icabına göre bulundukları rütbeleriyle fabrikalara veya Donanma gemilerine mülazım hocalığına tayin edilecekti. Fakat bu öğrenciler arasında her ne kadar yaşı okulun nizâmını geçmiş ise de zekâsı ileri derecede olanları da müstehak oldukları sınıflara dâhil edilerek yine okulda alıkonulacaktı¹⁰²².

Bahriye Meclisi tarafından hazırlanan mazbata Padişah'a sunulduğunda 24 Ağustos 1851'de çıkan irâde ile önce Salih Paşa'nın Mekâtib-i Bahriyye Nâzirliği'ne atanması sonra da nizâmnâme hükümlerinin uygulanması emredilmiştir¹⁰²³. Salih Paşa'nın ataması yapılmış ve nizâmnâme Kaptan Paşa'nın 23 Eylül 1851 tarihiyle kaydedilen "ber-mûceb-i emr-i âlî nizâmnâme-i mezkûrun ahkâmı kâmilan icrâ ve Bahriye Meclisiyle Yoklama Cerîdelerine kayd ve imlâ olunarak hilâfı vaz' u hareket vukû'a getürülmemesine dahi dikkat ve itinâ kılınâ deyiş" şeklindeki buyuruldusu ile ilgili yerlere kaydedilerek yürürlüğe girmiştir¹⁰²⁴.

Kasımpaşa Mekteb-i Bahriyye binası hastahaneye çevrilmiş, Heybeliada'da bulunan mektep ve kışla tamir edilerek tamamlanmıştı. Ancak Tersane-i âmire civarında yeniden yapılması planlanan İ'dâdiyye Mektebi'nin inşâ edilmesinden vaz geçilerek, bu öğrencilerin de Heybeliada'daki okula yerleştirilmesi uygun görülmüştür (7 Nisan 1851).¹⁰²⁵

¹⁰²² DTA. ŞUB. 1824/57-68 ve 1834/42-50

¹⁰²³ DTA. MKT. 4 (5827)/ 159.

¹⁰²⁴ DTA. ŞUB. 1824/57-68 ve 1834/42-50

¹⁰²⁵ DTA. MKT. 4 (5827)/148.

Mektebte okuyan bazı öğrencilerin, uzun süreden beri eğitime çalışılmışsa da gabâvetleri cihetiyle talep edilen inceliklerden istifade edemeyip yaşları da büyücek olması nedeniyle tahsil vakitleri geçmiş olduğundan mektepte tutulmalarının beyhûde olacağına Mekteb-i Bahriyye Meclis-i Fünûniyyesi karar veriyordu. Fabrikalarda bulunan mühendisler vapurlara çarkçı olarak verilmiş ve fabrikalarda da mühendis istihdâmı nizâmı gereğinden olduğundan dolayı bu gibi öğrenciler, elden geldiği kadar yapılan tahsilleri ve masrafları kaybedilmemek üzere bundan böyle de bazı uygulamaları yapmak üzere şimdilik bulundukları rütbeleriyle münasip ve lüzumu vechle fabrikalara dağıtılıyordu. 1852 yılında Mekteb-i Bahriyye öğrencilerinden bu şekilde oldukları tespit edilen sekiz kişinin emsâli gibi bir miktarı Haddehâne'ye verilip birazının da hocalık ile Donanma gemilerinde istihdâm edilmesi hakkındaki Mekteb-i Bahriyye Meclis-i Fünûniyyesi'nin mazbatası Mekteb Nâzırı tarafından tasdik edilerek Kaptan Paşa'ya sunulmuştur. Konu Bahriye Meclisi'nde görüşüldüğünde mektepten gönderilen mazbatada yazılı şeyler uygun görülmüştür (10 Ağustos 1852)¹⁰²⁶.

Bahriye Mektepleri nizâmnâmesi uygulanmaya başladıktan sonra Salih Paşa'nın istid'âsı, Meclis-i Bahriyye'nin ilâmı ve çıkan fermân-ı şerîfe göre çarkçı sınıfı öğrencileri Tersane fabrikaları ile donanmadaki buharlı gemilerde nizâmâ uygun olarak istihdâm edilmeye başlamışlardır. Örneğin, Şubat-Mart 1853'te çarkçı sınıfına mensup öğrencilerden sınıf-ı sâlisten Kasımpaşalı Cemil Efendi, Mehmed Ali Efendi, Sinoplu Halil Efendi, Tophaneli Edhem Efendi ve Galatalı Râşid Efendi, sınıf-ı râbi'den Astâneli Abdullah Efendi ve Kasımpaşalı Hakkı Efendi Fabrika-ı Hümayûn'da; sınıf-ı râbi'den Kasımpaşalı Mustafa Efendi Ereğli vapurunda, sınıf-ı sâlisten Giritli Ali Efendi Taif vapurunda, Kasımpaşalı Nuri Efendi Mecidiye vapurunda, Kasımpaşalı Akif Efendi Eser-i Cedîd vapurunda, Astâneli Mehmed Efendi Mesîr-i Bahrî vapurunda, Kasımpaşalı Hasan Efendi Girit vapurunda, Kasımpaşalı Ömer Efendi Tâ'ir-i Bahrî vapurunda; sınıf-ı râbi' Cafer Efendi Vesîle-i Ticâret vapurunda, Kasımpaşalı Hasan Efendi Muhibir-i Sürûr vapurunda, Kasımpaşalı Ahmet Efendi Sâ'ik-i Şâdî vapurunda ve Ankaralı Mustafa Efendi Peyk-i Ticâret vapurunda istihdâm edilerek icâre almışlardır¹⁰²⁷.

Bahriye Mektebi Nizâmnâmesi'nde daha sonraki yıllarda bazı değişiklikler yapılmıştır. 1855 yılında Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne öğrencilerinin yapılan imtihanlarda sınıf-ı evvelden ehliyeti anlaşılıp inşâiye ve buhar fenlerinin tahsîli için iki sene daha

¹⁰²⁶ DTA. ŞUB. 1842/109

¹⁰²⁷ DTA.YOK. 149/77

mektepte alıkonulacak dört beş nefer efendilere mühendis nâmiyla donanmaya çıkan öğrenciler gibi 120'şer kuruş maaş verilmesi hakkında irâde-i seniyye çıkmıştır. Bunun üzerine Bahriye Meclisi'nin 19 Kasım 1855 tarihli mazbatası ile keyfiyyetin mektep nizâm-nâmesine eklenmesi ve Bahriyye Yoklaması'ndan da mektep nâzırına ilmühaber verilmesi karar altına alınmıştır¹⁰²⁸. 1856 yılında ise Bahriye Meclisi tarafından hazırlanan mazbatada bir taraftan buharlı gemilerin günden güne çoğalmakta ve bir taraftan da inşâiyye fenni ve diğer çeşitli fenlerin ilerletilmesine çalışılmakta olduğu gibi Bahriye subaylarının da Mekteb-i Bahriyye'den yetiştirilmesine özen gösterilmekte bulunduğundan dolayı mekteb öğrencilerinin sayısının artırılmasının lüzûmlu olduğu beyân edilmiştir. Bu sebeple mektebin şimdiki mevcuduna 40 kişi ilavesiyle 180 kişiye ve bu surette mektebin 20'şer kişiden oluşan birinci sene öğrencileriyle 'idâdiyyesinin birinci, ikinci ve üçüncü sınıf öğrencilerinin 30'ar kişiye çıkarılması teklif edilmiştir. Bahriye Meclisi'nin mazbatası, Kaptan Paşa tarafından 27 Haziran 1856'da Sadrazama sunulmuş ve Sadrazam tarafından Padişaha takdim edilerek 3 Temmuz 1856'da çıkan irade-i seniyye ile bu hususun Bahriye Mektebi Nizâm-nâmesi'ne eklenmesi emredilmiştir¹⁰²⁹. Böylece Mekteb-i Fünûn-ı Bahriyye-i Şâhâne ve İ'dâdiyyesi mevcudu 180 kişiye çıkmıştır.

İ'dâdiyye Mektebi'ne alınacak öğrencilerin yaşları ilgili olarak 1857 yılında bir düzenleme yapılmış ve on bir yaşından küçük on üç yaşından büyük çocukların öğrenci kaydedilmemesi hakkında hazırlanan Bahriye Meclisi mazbatası, iradesinin gelişine kadar nizâm kabul edilerek 21 Ocak 1857'de bu konuyla ilgili olan sekizinci bendin üstüne şerh verilmiştir¹⁰³⁰.

İngiltere Mekteb-i Bahriyyesi'nde vapurlar hakkında tertîb ve tanzîm olunmuş olan kitâbın yedinci faslı vapurların savaş sırasında makinesinde meydana gelecek sakatlığın giderilmesi için yapılması lâzım gelen serî' ve mümkün olan tedbirleri kapsamaktaydı¹⁰³¹. Kitap Barns adlı yazarın Fenn-i Buhâr adlı eseri idi¹⁰³². Mekteb-i Bahriyye Nâzırı ve Vapur-ı Hümâyûnlar Müdürü Ferîk Salih Paşa tarafından tercüme edilmiştir. Salih Paşa bu tercümenin bir risâle şeklinde basıldığı surette çarhcılar ile ilm-i buhar okuyan Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne şâkirdânına çok yararlı bilgiler sağlayacağını beyan ederek risâlenin münasip miktarının basılmasını talep etmiştir. Bu risâlenin şimdilik 150 cilt miktarının

¹⁰²⁸ DTA. ŞUB., 24/27b, 1834/50

¹⁰²⁹ DTA. ŞUB., 1834/68

¹⁰³⁰ DTA. ŞUB., 1824/57-68 ve 1834/42-50

¹⁰³¹ MKT, 24/49 ve 75

¹⁰³² Bkz. (171).

Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne basımevinde basımının yaptırılarak vapur-ı hümâyûnlar çarhacı zâbitânına dağıtılması Bahriye Meclisi tarafından münasip görülmüştür (20 Ağustos 1853)¹⁰³³. Kaptan Paşa, risâlenin basımını 7 Aralık 1853 tarihli takrir ile Sadrazam’a arz etmiştir. Sadrazam tarafından konu Padişaha sunulmuş ve Bâb-ı âlî’ye gelen cevap üzerine tercümenin Mekteb-i Bahriyye’de basımı için Salih Paşa’ya buyuruldu yazılmıştır¹⁰³⁴. Ferman gereğince Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne’de basımı yapılan risaleden bir adedi Padişaha takdim edilmek üzere 3 Ocak 1854 tarihinde Kaptan Paşa tarafından Sadrazama gönderilmiş ve risâlenin Padişah tarafından kabul edildiği cevabı gelmiştir¹⁰³⁵. Salih Paşa’nın tercüme ettiği risâle ilk Osmanlıca makine kitabı olduğundan bibliyografya açısından önemlidir¹⁰³⁶.

Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne öğrencilerinden İngilizce tahsilinde bulunanlar için 351 cilt kitabın lüzumu olup bunların Londra’dan satın alınarak getirtilmesinin fiyat açısından ehveniyet olacağı beyanıyla gereğinin yapılması hususu Meclis-i Fünûn’dan mazbata ile ifade edilmiştir. Keyfiyet Bahriye Meclisi’ne havale edildiğinde bu kitapların hakiki lüzumu olduğundan ve Mekteb Nâzırı Ferik Salih Paşa’nın irâde-i seniyye ile Londra’da görevli bulduğundan dolayı bu kitapların Salih Paşa marifetiyle satın alınması kararlaştırılmıştır. Meclisin mazbatasına göre Halil Paşa tarafından bu konuda 25 Ekim 1854 tarihinde Londra Sefâreti’ne yazı yazılarak kitapların ücretinin sefir tarafından ödenerek poliçesinin bu tarafa çekilmesi bildirilmiştir¹⁰³⁷. Salih Paşa’ya verilen defterde satın alınması gereken kitaplar ve adetleri şunlardır:

- 30 adet Rudimentary Chemistry
- 30 adet Natural Philosophy
- 30 adet Mechanics
- 30 adet Electricity by Sir W. Snow
- 20 adet Steam Engine
- 20 adet Marine engines and steam-boots
- 20 adet Art of Ship Building and principles with plates part1
- 10 Adet Ship Building part 2-3
- 10 adet masting mast-making and rigging
- 30 adet Rudimentary heaties on Magnetism

¹⁰³³ DTA. ŞUB., 1842/216; MKT, 24/49

¹⁰³⁴ MKT, 24/49

¹⁰³⁵ MKT, 24/75

¹⁰³⁶ Bkz. (171).

¹⁰³⁷ BOA. HR.SFR.(3), 18/13_1

5 adet Knowle's English Pronouncing Dictionary, size small
 20 adet History of France
 20 adet History of England
 20 adet History of Turkey
 10 adet Robenson Crusoe with illustrations
 10 adet The life of Napeolioon and his times
 1 adet The English naval history by Janes's
 5 adet Prior's voyage round the world with 100? engraving
 5 adet Robenson's Modern History of all nations brought down to the treaties of Wreina?
 10 adet Selection from he spectator
 5 adet Johnson's dictionary of a small size
 10 adet Nelson's Life and his actions¹⁰³⁸

Kitapların 37 lira 4 şiline Londra'dan satın alınarak Hollander adlı Felemenk vapuruna teslim edilerek İstanbul'a gönderildiği hakkında Londra Sefiri Kostaki Bey'den tahrîrât gelmiştir. Eşya gelip Mühimmât-ı Bahriyye Mahzeni'ne teslim ettirildikten sonra bunların Bahriye Muhâsebesi ile bahse konu mahzen defterlerine irâd kaydedilip polîçe geldiğinde eşyanın bahâsı olan liranın Tersane-i âmire hazinesinden verilmesi lâzım geleceği Halil Paşa tarafından Kostaki Bey'e bildirilmiştir (25 Mart 1855)¹⁰³⁹.

4.2.6. Çarkçıların Terfi'leri İle İlgili Düzenleme

Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne nizâm-nâmesine göre öğrencilerin her sene imtihanları yapılarak her birinin liyâkat ve istihkâklarına göre silsileleri yürütölüp hepsi rütbelerinde terfi ediyordu yani bir üst sınıfa geçiyorlardı. Öğrencilerden imtihan edilerek sınıfını geçenler bahriye fenlerini tamamlayarak ileride ilmen tahsil edecek dersleri kalmayacağı için mektepte tutulmaları beyhûde vakit kaybına sebep olacağından gemi edevâtı imâlâtı hakkında da malûmat tahsil etmek üzere son sınıf öğrencileri pusulahâne, dökümhâne, yelken, makara ve arma mağazalarında görevlendiriliyordu. Mekteb-i Bahriyye'den kayıtları terk edilerek esnâf-ı bahriyye jurnaline dâhil edilen öğrenciler, Mekteb-i Bahriyye son sınıf maaşı olan 80 kuruş maaşla Tersane imâlâthânelerinde bir buçuk sene çalışıyorlardı. Daha sonra Donanma-yı Hümâyûna alınarak burada da aynı şekilde bir buçuk sene 80 kuruş maaşla istihdâm ediliyorlardı. Bu şekilde üç seneyi tamamlayan öğrenciler, ehliyet ve

¹⁰³⁸ BOA. HR.SFR.(3), 18/13_10, 14

¹⁰³⁹ BOA. HR.SFR.(3), 18/13_8

liyâkati görüldüğü hâlde ümerâ-yı bahriyye tarafından intihâbnâmeleri tanzim edilerek uhdelere mülâzımlık rütbesi verilmesiyle ileride yüzbaşı ve sonra kol ağalık rütbeleriyle brik süvariliğine vs askerî rütbelere yükselebiliyordu¹⁰⁴⁰.

Bahriye Mektebi öğrencilerden Tersane-i âmire fabrikalarında görevli öğrenciler ise mektepte bulunmadıklarından dolayı bahriye fenlerince olan imtihâna dâhil edilmeyip bulundukları memuriyetlerde de hiçbir sınıf ve rütbe tahsis edilmemiş olduğundan uzun süre fabrikalarda istihdâm edilip rütbelerinde terfi edemiyordu. Fabrikalarda görevlendirilen öğrencilerin durumu 1846 yılında Bahriye Mektebi Nâzırı Ali Paşa tarafından ele alınmıştır. Ali Paşa'ya göre fabrikalarda ve Tersane-i âmire'nin diğer imâlât mağazalarında istihdâm edilmiş olan mühendislerin rütbelerinde yükselememeleri onların ümitsiz olmalarına ve kederlenmelerine sebep olduğundan dolayı bu gibi öğrencilere uygun sınıflar tahsisi ile aralıkta imtihan edilip silsilerinin yürütölüp rütbelerinin yükseltilmesiyle mutlu edilmeleri ve isteklerine kavuşturulmaları hususunu Kaptan Paşa'ya arz etmiştir.

Ali Paşa'nın takrîri Kaptan Paşa tarafından Bahriye Meclisi'ne havale edildiğinde yapılan görüşmelerde Tersane-i âmire fabrikalarında istihdâm edilmiş bulunan öğrencilerin, bahriye fenleri tahsilinden uzak olacaklarından dolayı Mekteb-i Bahriyye'nin umumi imtihanına dâhil edilmeleri uygun olmasa da onlar da bulundukları fabrikalarda vapur makinelerini ve donanma gemilerinin imâlât fennini tahsilde bulunduklarından dolayı bu şekilde ümitsizlik ve mahrumiyet vadisinde kalmalarının yakışıksız olacağı konuşulmuştur. Bundan dolayı bu öğrencilerin şevk ve isteklerini sağlamak üzere onların da liyâkat ve yeteneklerine göre sırasıyla yüksek rütbelere nâil olmaları için bir nizâm tesis edilmesi mecliste lüzumlu görülmüştür.

Mekteb-i Bahriyye Nâzırı Ali Paşa ve Vapurlar Müdürü Salih Bey Meclis-i Bahriyye'ye çağrılıp konu tekrar etraflica mütâlaa edilerek bir nizâmnâme hazırlanmıştır. Mekteb-i Bahriyye öğrencilerinden seçilerek Tersane-i âmire vapur fabrikalarına alınan öğrencilere beş sınıf tahsis edilmesi düşünülmüştür. Bu öğrenciler, ilk önce üç sene Tersane vapur fabrikalarında 80 kuruş maaş ile istihdâm edileceklerdi. Bu süre sona erdiğinde önce sınıf-ı hâmise dâhil edilip bu sınıfta tahsis edilecek mülâzımlık unvanıyla yine 80 kuruş maaş alacaklardı. Üç sene müddet içinde ileri sınıflara ilerlemeye ehliyet tahsil edemeyen öğrenciler diğer sınıflara nakilden mahrum olacağından vapur fabrikalarından alınıp

¹⁰⁴⁰ BOA. İ.MVL., 86/1760_2

kâbiliyetine göre diğer mahallerde istihdâm edileceklerdi. Öğrenciler sınıf-ı hâmise nakledildiklerinde vapur sefinelerinden birinde usta maiyetine verilip vapur makinesini işletmek, sefinenin seyr ü hareketini ve bir mahalde durması hâlinde makinenin akla gelebilecek her çeşit zarardan korunması hususlarını öğreneceklerdi. Sonra yetenek ve liyâkatine göre seçilerek sınıf-ı râbi'e yüzbaşılık unvanıyla dâhil edilip 270 kuruş maaş ile küçük vapur-ı hümayûnlar ikinci çarkçılığına memur edilecektiler. Sınıf-ı râbi'de bulunan öğrencilerin sınıf-ı sâlisi hak kazandığı görülürse kol ağalık unvanıyla bu sınıfa alınıp şimdi çarkçı-ı sâislere verilmekte olduğu gibi tayin ile birlikte 600 kuruş maaş ile yine küçük vapurlara çarkçı-ı evvel atanacaklardı. Fakat çarkçı-ı evvel olan kişi vapur makinesinin müstakilen memuru olup o vapur makinesinin idaresi ona havale edileceğinden Vapurlar Müdürü tarafından tasdîknâme verilerek bu göreve atanabilecekti.

Sınıf-ı sâniye yetenek ve kâbiliyeti olduğu anlaşılan kişi binbaşılık unvanıyla bu sınıfa alınıp şimdi çarkçı-ı sânilere verilmekte olduğu gibi aynı şekilde tayin ile birlikte 900 kuruş maaş ile büyük vapur-ı hümayûnlara çarkçı-ı sâni tayin edilecekti. Sınıf-ı evvele istihkâk kazanan çarkçı yine binbaşılık unvanıyla bahse konu sınıfa dâhil edilerek 1 125 kuruş maaş tahsisi ile büyük vapur-ı hümayûnlara çarkçı-ı evvel nasb ve tayin edilecekti.

Çarkçılar binbaşidan yüksek rütbelere yükselemeyeceğinden artık boş kadro olduğunda bulunduğu rütbe ve aldığı maaşla fırkateyn vapur-ı hümayûnları ikinci süvariliğine atandıktan sonra Bahriye meselelerinde de tam bir maharet ve eksiksiz malumat kazandığı takdirde kâ'immakâmlık rütbesiyle süvari-i evvel nasb ve tayin edilecekti. Çarkçılardan sınıf-ı sâlisde bulunanlara daha önce verilen nişanlara benzer şekilde diğer sınıflar için de birer adet nişan çizdirilip imal ettirilerek bu sınıflara dâhil olacak mühendisler verilecekti.

Tersane-i âmire vapur fabrikalarında istihdâm edildikleri üç sene müddette ileri sınıflara ilerlemeye ehliyet kazanmayarak pusulahâne, dürbühâne, dökümhane ve diğer mağaza ve fabrika-ı hümayûnlarda daima alıkonulacak mühendisler ise diğer mühendisler gibi donanma gemilerinde görev alarak rütbeleri yükseleliyordu. Bunlar da nâzır ve muallimleri marifetiyle imtihan edilip tasdîknâme düzenlenerek ehliyetlerine göre yine bulundukları mahallerde istihdâm edilmek üzere vapur sefinelerinde görevlendirilecek mühendisler tahsis edilen beş sınıftan sınıf-ı râbi'e kadar rütbeleri yükselttilip o sınıflara mahsus olan maaş ve nişanları verilecekti. Fabrikalardaki bu mühendislerin yalnız baş

ustaları sınıf-ı sâniye dâhil edilerek uhdesine binbaşılık unvanı verilecekti. Baş ustalarının memuriyeti münhal olduğunda mühendislerden bu gibi esnâf ustabaşları binbaşılıktan ileri rütbelere yükselmeyeceklerinden sınıf-ı râbi'de bulunanların yetenekli ve ehliyetlisine sınıf-ı sâni rütbesi verilmesiyle baş usta nasb ve tayin edilecekti. Sınıf-ı sânilere ise yeni olarak çizilip imal edilecek nişanlardan sınıflarına ait nişan verilecekti. Böylece bundan sonra bu öğrencilerin sınıf-ı evvelleri yukarıda yazıldığı şekilde tahsis edilen hizmetlerde istihdâm edilerek sırasıyla rütbelerinin yükselmesi diğerlerine emsâl teşkil ederek onların şevk ve isteklerinin artmasına sebep olarak hem Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne öğrencilerinin çoğalmasına yol açması hem de bu öğrencilerden yetiştirilecek subayların bahriye fenleri ve sefine edevâtının imâlâtı hakkında eksiksiz malûmâtı olması bakımından pek çok yararı görülecekti. Bahriye Meclisi'nin çarkçı öğrenciler ile ilgili hazırladığı 22 Aralık 1846 tarihli bu mazbata Kaptan-ı Derya Mehmed Ali Paşa Paşa'ya sunulmuştur¹⁰⁴¹.

Kaptan Paşa ile Tersane-i âmire Nâzırı İsmail Zühdi Beyefendi tarafından müşterek hazırlanarak Sadrazama takdim edilen 25 Aralık 1846 tarihli tahrîrde, Bahriye Meclisi'nde hazırlanan bu nizâmın tesis ve icrası onaylandığı hâlde bundan sonra düstûre'l-amel tutulmak üzere Masârîfât Muhâsebesi'ne kaydedileceği ifade edilerek Bahriye Muhasebe ve Yoklaması defterlerine ilmühaberlerinin düzenlenerek verilmesi hususunun Maliye Nâzırı'na havale edilmesi istenmiştir¹⁰⁴².

Sadrazam tarafından söz konusu nizâmnâme havale edildiği Meclis-i Vâlâ'da görüşüldüğünde çarkçı öğrencilerinin lâzım olan Bahriye fenlerini öğrenmek için şevk ve isteklerini artırarak bilgili subaylar yetişeceğinden dolayı yolunda ve güzel olarak mütâlaa edilmiştir (30 Aralık 1846)¹⁰⁴³.

Meclis-i Vâlâ'nın görüşü 31 Aralık 1846'da Sadrazam tarafından Padişaha arz edilmiş ve 3 Ocak 1847 tarihinde çıkan irâde-i seniyye¹⁰⁴⁴ ile Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne öğrencilerinden fabrika, Donanma gemileri ve imâlâthânelerde istihdâm edilmiş olan mühendislerin Mekteb-i Bahriye imtihânına dâhil edilerek rütbe terfileri nizâm altına alınmıştır.

¹⁰⁴¹ BOA. İ.MVL., 86/1760_2

¹⁰⁴² BOA. İ.MVL., 86/1760_1

¹⁰⁴³ BOA. İ.MVL., 86/1760_3

¹⁰⁴⁴ BOA. İ.MVL., 86/1760_4

4.2.7. Çarhçı, Ateşçi ve Kömürcülerin Maaşları İle İlgili Düzenleme

Tersane-i âmirede vapur sefine-i hümayûnları günden güne çoğalması sebebiyle¹⁰⁴⁵ 1849 yılında Bahriye Feriki, Kapûdâne-i Hümayûn, Liman Reisi ve Vapurlar Müdürü tarafından kaleme alınarak Bahriye Meclisi'ne havâle edilen lâyhada çarhçı, ateşçi ve kömürcülerin durumu ele alınmıştır. Lâyhada vapur sefine-i hümayûnları bir taraftan inşa edilerek ziyâdeleşmekte olduğundan bunların makinelerinin kuvvet ve cesâmetine göre numara tahsîsiyle beş kısma ayrılması ve çarhcıların da altı sınıf sayılıp itibâr olunarak bu sınıflardan, her bir vapura gerektiği kadar çarhçı tayin edilerek istihdâm edilmelerinin hem vapur-ı hümayûnların nizâm altında olmasını hem de çarhcıların ileri sınıflara geçerek büyük vapur-ı hümayûnlarda müstakilen baş çarhçı olmak kasdıyla memûriyetlerinde çalışıp çabalamalarına, dürüst olmalarına şevk ve isteklerinin artmasına sebep olacağı değerlendirilmiştir.

Makinesi 450 beygir kuvvetinde ve daha fazla olan vapur-ı hümayûnlara birinci, 300'den 450'ye kadar olanlara ikinci, 120'den 300'e kadar olanlara üçüncü, 70'den 120'ye kadar olanlara dördüncü ve 70'den noksan olanlara beşinci numara itibâr olunmuştur. Çarhcıların kıdemi de altı sınıfa taksim edilmiş bunlardan sınıf-ı evvelde bulunan çarhçıya 1 800, sınıf-ı sâniye 1 350, sınıf-ı sâliseye 1 125, sınıf-ı râbi'ye 750, sınıf-ı hâmise 500 ve sınıf-ı sâdis 250 kuruş maaş ile derecelerine göre tayinât ödenmesi teklif edilmiştir.

Lâyhada vapurlardaki çarhçı kadroları da düzenlenerek birinci numarada bulunan vapur-ı hümayûnlara sınıf-ı evvelde bulunan zâbitândan çarhçı-ı evvel ve diğer sınıflardan da beş çarhçı; ikinci numarada bulunan vapur-ı hümayûna sınıf-ı sâni'den çarhçı-ı evvel ve bu sınıfın altında bulunan sınıflardan da dört çarhçı; üçüncü numarada bulunan vapur-ı hümayûna sınıf-ı sâlisden çarhçı-ı evvel ve bu sınıfın altında olan üç çarhçı; dördüncü numarada bulunan vapur-ı hümayûna sınıf-ı râbi'den çarhçı-ı evvel, çarhçı-ı hâmis ve diğerlerinden de iki çarhçı; beşinci numarada bulunan vapur-ı hümayûna sınıf-ı hâmisden çarhçı-ı evvel ve diğerlerinden de bir çarhçı-ı sâni nasb ve tayin kılınması uygun görülmüştür.

Bahse konu lâyhada ele alınan bir diğer husus da ateşçi ve kömürcülerin yetiştirilmesi idi. Çünkü bütün vapur-ı hümayûnlarda bulunan Efrenc ateşçilerin maaşları yeterli miktarda olduğu hâlde yine aralıkta zam istemekten geri kalmıyorlardı. Ateşçi ve

¹⁰⁴⁵ BOA. İ.MVL., 148/4207_1

kömürcülük hizmetlerinde istihdâm edilen asâkir-i bahriyye-i şâhâne ziyâde yetiştirilip şevk ve isteklerinin vasıtaları sağlandığı hâlde az vakitte ateşçilik ve kömürcülük fennini tahsil ederek Efrenc'den ateşçi ve kömürcü istihdâmına lüzûm görülmeyecekti. Bundan dolayı vapur-ı hümayûnlarda bulunacak ateşciyân da üç sınıfa taksim olunup birinci sınıfa 100, ikinci sınıfa 80 ve üçüncü sınıfa 60 kuruş maaş tahsisi ve kömürcülük hizmeti de iki sınıf itibâr olunup sınıf-ı evveline 50 ve sınıf-ı sânisine 30 kuruş maaş ödenecekti.

Osmanlı vapur sefînelerinden birinci numarada bulunan vapurlarda 6'sı evvel, 9'u sâni ve 13'ü sâlis olmak üzere 28 adet; ikinci numarada bulunan vapurlarda 4'ü evvel, 6'sı sâni ve 11'i sâlis olmak üzere 21 adet; üçüncü numarada bulunan vapurlarda 3'ü evvel, 4'ü sâni ve 8'i sâlis olmak üzere 15 adet; dördüncü numarada bulunan vapurlarda 2'si evvel, 2'si sâni ile 3'ü sâlis olmak üzere 7 adet; beşinci numarada bulunan vapurlarda 2'si evvel, 2'si sâni ve 3'ü sâlis olmak üzere 7 adet; altıncı numarada bulunan vapurlarda 1'i evvel, 1'i sâni ve 3'ü sâlis olmak üzere 5 adet ateşçi ve kömürcü istihdâm edilecekti. Ateşçi ve kömürcü olarak istihdâm edilmiş olan asâkir-i bahriyye-i şâhânedan makinece malûmât ve vukûf kazananlar olup da imtihân ile ehliyeti anlaşıldığı hâlde çarhçı sınıfına dâhil edilmesi de teklif edilmiştir.

Vapurlar ve fabrikalarda istihdâm edilmiş olan çarhçı, ateşçi ve kömürcülerin eski maaş ve tayînâtlarının bir defteri Bahriye Yoklaması'ndan çıkartılarak Bahriye Meclisi'ne verilmiştir. Bu defter mecliste mütâlâa edildiğinde çarhçıların istihdâm suretlerinin yolsuz ve nizâmsız olduğundan başka rütbelerinin en yüksek binbaşılık rütbesinde kalıp maaşları da düşük olmasıyla bu keyfiyetin çarhçıların memuriyetlerinde ümitsizliklerine ve kederlenmelerine fütûrlarına sebep olduğu tespiti yapılmıştır. Bundan dolayı vapur-ı hümayûnların yukarıda yazıldığı şekilde beş kısma ayrılıp çarhçıların dirâyet ve malûmâtlarına göre yazıldığı şekilde görevlendirilmeleri ve maaş tahsîsi ile tayînâtlarının da tayînât-ı askeriyyeye tatbik edilerek verilmesi icap ettiği değerlendirilmiştir. Böylece sınıf-ı evvelde bulunan çarhçıya asâkir-i berriyye neferâtı tayînâtına tatbikan on nefer, ikinci sınıfa sekiz nefer, üçüncü sınıfa altı nefer, dördüncü sınıfa dört nefer, beşinci sınıfa üç nefer ve altıncı sınıfa iki nefer itibâriyle tayînât verilecekti. Bu amaçla vapur-ı hümayûnlar ile Tersane-i âmire fabrikalarında istihdâm edilmiş bulunan çarhçı, ateşçi ve kömürcüler, ümerây-ı bahriyye ve Vapurlar Müdürü ile diğer zâbitândan oluşacak bir meclis toplanmasıyla imtihan edilerek ehliyet ve liyakatleri anlaşıldıktan sonra müstehak oldukları sınıflara dâhil edilerek o sınıfa mahsus maaş ve tayînât ödenecekti. Ayrıca çarhçılar

sözkonusu sınıflara kayıt ve idhâl edildikleri anda sınıf-ı hâmis ve sınıf-ı sâdis çarhcılarına verilmekte olan icâre ve elbisenin kesilmesi de gerekecekti.

Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne öğrencilerinden vapur ve fabrikalarda çarhcılık fennini tahsil için istihdâm edilmiş olan öğrencilerin maaş, tayînât, icâre ve elbiselerinin eskisi gibi verilmeye devam edilmesi yanında vapur ve fabrikalarda ateşçilik ve kömürcülük hizmetinde kullanılmak üzere bundan böyle icâb ettikçe istidâdlı asâkir-i bahriyye neferâtından lüzumu miktar neferât verilmesi hususları da yerinde görülmüştür¹⁰⁴⁶.

Mekteb-i Bahriyye-i Şâhâne sınıf-ı evvel, sınıf-ı sâni ve sınıf-ı sâlis öğrencilerinden Tersane-i âmire’de bulunan fabrikalar ile vapur-ı hümayûnlarda çarkçılıkla istihdâm edilmiş öğrencilere mâhiyelerinden ayrı olarak bir nizâm kaydı bulunmadığı hâlde memuriyetleri tarihinden itibaren icâre ödeniyordu. Sınıf-ı evvel öğrencilerinden olup 6 Nisan 1848’de dürbinhâneye memur edilen Rıfat ve Mehmet Efendilere olduğu gibi Eser-i Ticaret vapuru çarkçılığında müstahdem Veli Kaptan-zâde Eşref Efendi’ye 26 Temmuz 1848’de şehriye 30 kuruş icâre tahsis edilmiştir¹⁰⁴⁷. Diğer taraftan mühendis Ordulu Mehmet Efendi’nin, istihdâm edildiği Mecidiye vapuru çarkçılığında bazı mertebe kusur ve tembellik etmesi üzerine sefîne süvarisi ve subayları değiştirilmesini istemiş ve bunu Vapurlar Müdürü Salih Bey de tasdik etmiştir. Bunun üzerine Mehmed Efendi sefineden ihraç edilerek Tersane-i âmire tüfekhânesine memur edilmiş ve çarkçılığa mahsus olan icâresi Temmuz ayının ortasından itibaren kesilmiştir (26 Temmuz 1848)¹⁰⁴⁸. Bu uygulamalardan bir çeşit çarkçılık tazminâtı olarak verilen icârenin öğrencinin vapur fabrikalarında ve sefînelerinde fiilen hizmette bulunması şartıyla ödendiği anlaşılmaktadır.

Bahriye Meclisi’nde müzâkere edilen hususlar aynen uygulandığı takdirde çarhcıların maaş ve tayînâtlarına oldukça fazla meblağların zammı lâzım gelecekti. Ancak Yoklama’dan tanzîm kılınan defterden bu meblağların açıktan verilmesinin icâb etmediği anlaşılmıştır. Kayıtlara göre Tersane-i âmire fabrikalarıyla vapur-ı hümayûn sefînelerinde Osmanlı zâbitlerinden 3 kişi sınıf-ı sâlis, 4 kişi sınıf-ı râbi’, 11 kişi sınıf-ı hâmis ve 8 kişi sınıf-ı sâdis çarhcı olarak görev yapmaktaydı. Mâhiye ve tayînât bahâsı olarak sınıf-ı sâlis çarhcılarına 1 175 kuruş 12 para ve sınıf-ı râbi’ çarhcılarına 691 kuruş 11 para; sergi ve icâre

¹⁰⁴⁶ BOA. İ.MVL., 136/3706_2

¹⁰⁴⁷ DTA. ŞUB., 1829/142, 218, 232, 247.

¹⁰⁴⁸ DTA. ŞUB., 1829/233

mâhiyeleri ile tayinât ve elbise bahâsı olarak sınıf-ı hâmis çarhcılarına 456 kuruş 11 para ve sınıf-ı sâdis çarhcılarına 284 kuruş 1 para ödeniyordu¹⁰⁴⁹.

Osmanlı çarhcılardan bazıları dördüncü ve aşağısında bulunan numaralarda olan vapur-ı hümayûnlar çarhcı başılığını müstakilen yapmaktaydı. Bu nedenle üçüncü numarada bulunan vapur-ı hümayûnlar çarhcı başılığını idâreye muktedir olduklarından her şeyden önce üçüncü numarada bulunan beş adet vapurda istihdâm edilmiş olan Efrenc çarhcılardan şimdilik yalnız üçünün çarhcı başılarına ruhsat verildiği hâlde bunların maaşı olan 6 324 buçuk kuruş münhal olacaktı. Bu meblağ, gerek Efrenc çarhcıların yerine çarhcı başı nasb olacaklara itâsı icap eden ve gerekse diğer çarhcıların sözkonusu sınıfa idhâlinden dolayı eski maaşlarına zammı icâb eden meblağlara karşılık olacağından başka 1 835 kuruş da hazineye kalacaktı. Bu çarhcıların terfilerinin yapılmasıyla maaşlarının zammına müsâade edilmesi ise onlarda şevk ve istek sebebi olarak çarhcılık fenninde el alışkanlığı ve maharet kazanmalarına yol açacak ve ileride, üçüncü numarada bulunan vapurlardan bu kere Efrenc çarhcıları yerinde bırakılan iki vapur ile birinci ve ikinci numaralarda bulunan fırkateyn vapur-ı hümayûnlar çarhcılıklarının müstakilen uhdelere ihâlesiyle onlarda istihdâm edilmiş olan toplam on Efrenc çarhcı ihrâc edildiği hâlde 22 751 buçuk kuruş maaşları da aynı şekilde münhal olacaktı. Bu Efrenc çarhcıların da yerine tayin kılınması lâzım gelecek çarhcıların zam ile birlikte gereken maaşları olan 18 028 kuruş sözkonusu meblağdan çıkarıldığı zaman geriye 4 723 kuruş hazineye kalacaktı. Bu şekilde hazine faydası meydana geleceğinden başka, vapurlarda yabancı devlet tebeasından adam istihdâmına ihtiyâc bertaraf olunarak güzelliklere sebep olacağından anılan çarhcılardan sınıf-ı evvel, sâni ve sâlis olacakların memuriyetlerini kapsayan evâmîr-i aliyyenin yazılması ve bu sınıfların hepsi için lâzım gelen nişânların verilmesi hususu Bahriye Meclisi'nin 12 Şubat 1849 tarihli mazbatasında uygun görülmüştür¹⁰⁵⁰.

Bahriye Meclisi'nin mazbatası Kaptan-ı Derya Mehmed Ali Paşa tarafından 25 Şubat 1849 tarihli tezkire ile Sadrazama sunulmuştur. Kaptan Paşa tezkiresinde Tersane-i âmire vapurlarının nizâm altına alınması için beş kısma ayrılması, çarhcıların altı sınıf sayılarak sınıf-ı evvelde bulunacak çarhcılara mirâlây maaşı ve alt rütbede bulunanlara da askerî rütbelere tatbik edilerek birbirinden farklı maaş ve berriye askeri gibi tayinât tahsis edilmesi, vapur ve fabrika-ı hümayûnlarda ateşçi ve kömürcü olarak istihdâm edilecek bahriye askerlerinin de imtihan ile ehliyetlerine göre lâayık olduğu sınıfa dâhil edilerek

¹⁰⁴⁹ BOA. İ.MVL., 136/3706_4

¹⁰⁵⁰ BOA. İ.MVL., 136/3706_2

maaşlar verilmesi ile nizâma bağlanmasının lüzumlu olduğunu ifade etmiştir. Kaptan Paşa, bundan böyle bu şekilde uygulanmasına başlanmak üzere bahse konu nizamın düstûre'l-‘amel tutulması için Masarîfât Muhâsebesine kaydedilerek ayrıntılı olarak Bahriye Muhâsebe ve Yoklaması defterlerine ilmûhaberlerinin yazılması hususu için Maliye Nâzırı'na beyaz üzerine buyuruldu-ı aliyye yazılmasını istemiştir¹⁰⁵¹.

Bahriye Meclisi'nin mazbatası Meclis-i Ahkâm-ı Adliyye'de görüşüldüğünde hazine menfaatleri ve vapur-ı hümayûnların seyr ü seferde iyi bir şekilde idâresi çarhçı ve kömürcülerin meleke ve maharetine bağlı olarak bunların anlatıldığı şekilde farklı sınıflar ve özel nizâm altına dâhil edilmesiyle güzel bir şekilde zâbıtlarının sağlanması ile beraber ileride yabancı tebeadan çarhçı vs istihdâmına ihtiyâc kalmayacağından ve Tersane-i âmire'de bu gibi önemli hizmetler için biraz neferât yetiştirilmiş olması ve bunların Bahriyece istihdâmının seçilmesinin çeşitli güzelliklere sebep olacağı tensip kılınmıştır (8 Mart 1849)¹⁰⁵². Meclisin mazbatası 11 Mart 1849 tarihli tezkire-i sâmiyye ile Padişah arz edilmiş, icabının tesviyesine başlanması yolunda 12 Mart 1849 tarihinde çıkan irade-i seniyye¹⁰⁵³ ile nizâmnâme yürürlüğe girmiştir.

19 Mart 1849 tarihli tezkire-i sâmiyye ile Kaptan Paşa'dan, vapur-ı hümayûnlarda bulunan Efrenc çarhcıların yerine tayin edilecek çarhcıların isimlerine emr-i âlî yazılması için bunların isim ve rütbelerinin bildirilmesi istenmiştir¹⁰⁵⁴. Bunun üzerine irade-i seniyye gereğince bütün vapur sefine-i hümayûnlarda bulunan çarhcılar imtihanla müstahak oldukları sınıflara dâhil edilmiştir. Üçüncü numarada bulunan vapur-ı hümayûnlardan şimdilik üç adedinde bulunan üç Efrenc çarhcıya izin verilerek yerlerine çarhçı başı nasp edilmek üzere sınıf-ı sâlise dâhil edilmesi lâzım gelen efendiler de tespit edilmiştir. Bu çarhcılara verilmesi gereken evâmîr-i ‘aliyyenin yazılması ve memur olacakları vapurların ve kendilerinin isim ve şöhretlerinin yazılı olduğu bir pusula Bahriye Meclisi tarafından hazırlanarak kapudanîye sunulmuştur (6 Nisan 1849)¹⁰⁵⁵. Pusulada adları yazılı çarhcılar binbaşılık rütbesinde bulunuyordu. Ancak yürürlüğe konulan nizâm gereğince bu çarhcılar sınıf-ı sâlisine dâhil edilerek vapurlara çarhçı başı tayin edileceklerinden birer emr-i âlî yazılması gerekiyordu¹⁰⁵⁶. Bu pusula, Kaptan Paşa'nın 11 Nisan 1849 tarihli tezkiresi ile Sadrazama

¹⁰⁵¹ BOA. İ.MVL., 136/3706_3

¹⁰⁵² BOA. İ.MVL., 136/3706_5

¹⁰⁵³ BOA. İ.MVL., 136/3706_8

¹⁰⁵⁴ BOA. İ.MVL., 136/3706_7

¹⁰⁵⁵ DTA. ŞUB., 9/30a; BOA. İ.MVL., 136/3706_6

¹⁰⁵⁶ BOA. İ.MVL., 136/3706_1

sunulmuştur¹⁰⁵⁷. Üçüncü numarada bulunan vapur-ı hümayûnlardan üç adedinin efrenc çarhcıbaşlarına izin verilerek yerlerine sınıf-ı sâlise dâhil edilen Lütfullah Hoca Kapûdân-zâde Aziz Efendi Tâir-i Bahrî vapurunda, Şeyh-zâde Aziz Efendi Mesîr-i Bahrî vapurunda ve Arif Efendi Peyk-i Şevket vapurunda çarhcı başı olarak istihdâm edilmiştir¹⁰⁵⁸.

Tersâne-i âmire ve Mekteb-i Bahriyye’de yetiştirilerek vapurlarda müstahdem olan çarhcıların imtihânı 1850 yılında da yapılmıştır. İmtihân sonucunda üçüncü sırada bulunan Tair-i Bahrî vapurunun birinci çarkçısı olup sınıf-ı sâlisde bulunan Kasımpaşalı Lütfullah Hoca Kaptanzâde Aziz Efendi sınıf-ı sâniye alınarak ikinci numarada bulunan Eser-i Cedîd vapuruna birinci çarkçı atanmıştır. Sınıf-ı râbi’de bulunan beş çarhcı sınıf-ı sâlise nakledilerek bunlardan Zihni Efendi bir numarada bulunan Taif vapuruna üçüncü çarhcı; Galatalı Ahmed Efendi üçüncü numarada bulunan Peyk-i Şevket vapuru ve Trabzonlu Hüseyin Efendi üçüncü numarada bulunan Feyzi-i Bârî vapuru üçüncü çarhcılığına nakledilmiştir. Böylece bu beş vapurda müstahdem olan beş Efrenc çarhcıya ruhsat verilmesi gerekli görülmüştür. Ayrıca sınıf-ı râbi’de ve hâmis vesairede bulunan çarhcıların da silsileleri yürütülerek sınıf-ı sâdisten açık kalacak mahallere Mekteb-i Bahriyye sınıf-ı evvel ve sâni şakirdânından olup fabrikalarda görevli olan efendiler çarhcı sınıf-ı sâdisde nakledilip mekteb tarafından diğer şakirdânın da aynı şekilde silsileleri yürütülecekti. Bu hususlar Liman Reisi, Vapurlar Müdürü ile diğer Bahriye ümerâ ve zâbitânı tarafından mazbata ile ifade ve Bahriye feriki tarafından da tasdik edilmiştir. Ayrıca Tersane-i âmire fabrikaları baş ustası Mösyö Hardman tarafından da bu çarhcıların anılan çarhcılıklara ehliyet ve liyâkatleri olduğunu gösterir tasdiknâmeler verilmiştir.

İhrac edilecek Efrenc çarhcılardan münhal olacak 13 400 kuruş tutarındaki maaşları, onların yerlerine nasb edilecek İslam çarhcıların maaşlarına karşılık olacaktı. Ancak Bahriye Feriki tarafından Feyz-i Bârî ve Sâik-i Şâdî makinelerinin süratle yerlerine konulması irade gereği olduğundan ve daha önce Mecidiye ve Taif vapurlarının makinelerinin yerleştirilmesi sırasında Baruthâne-i âmire ve diğer mahallerden çağrılarak istihdâm edildiği gibi bunlar için de mevcuttan başka birkaç çarhcı ustasının istihdâmına lüzum görüldüğü beyan edilmiştir. Bundan dolayı vapurlardan ihrac edilecek olan beş çarhcı ile beraber Girid vapurunda bulunan Efrenc baş çarhcının da ihracıyla yerine mevcut kol ağalarından birisinin nasb ve tayin edilerek bu surette boşta kalacak altı İngiliz çarhcının bu vapurların makinelerinin

¹⁰⁵⁷ BOA. İ.MVL., 136/3706_7

¹⁰⁵⁸ BOA. İ.MVL., 136/3706_1

konulması hizmetinde istihdam olunarak iş bittiğinde tamamen ruhsat verilmesi istenmiştir¹⁰⁵⁹.

Böylece Aziz Efendi sınıf-ı sâniye ve diğer çarkçılar sınıf-ı sâlise nakledilecek, bunların söz konusu vapurlarda birinci ve üçüncü çarhçı nasb edilmek üzere gereken fermanın yazılacak, alt sınıfta bulunan çarhcıların da defter gereğince silsileleri yürütülecekti. Ancak vapurlardan ihrâc edilen Efrenc çarkçılara, vapur çarhcılığında almakta oldukları maaşlarıyla Feyz-i Bârî ve Sâik-i Şâdî vapurlarının makinelerini yerlerine yerleştirdikten sonra ruhsat verilecekti. Bu altı İngiliz çarhcının maaşları 13 458 kuruştı, İslâm çarhcılarının terfileri ile Ahmed Efendi'nin binbaşı rütbesine terfisinde ödenecek maaş ve tayinâtların toplamı ise 10 591 buçuk kuruştı. İş bitiminde İngiliz çarhcılarına ruhsat verildiğinde 2 866 buçuk kuruş da fazla kalacaktı. Ancak İngiliz çarhcılarının makinelerin yerleştirilmesinde istihdâmlarına ihtiyaç görüldüğünden bunların maaşlarının ödenmeye devam edilmesi gerekecekti (18 Nisan 1850)¹⁰⁶⁰. Ancak daha sonra fabrikada yetişen Feyzi Ağa'nın bir numarada bulunan Mecidiye vapuruna üçüncü çarkçı, Hüseyin Efendi'nin üçüncü numarada bulunan Ereğli vapuruna birinci çarkçı ve Peyk-i Şevket'te bulunan Arif Efendi'nin de bulunduğu rütbe ile bir numarada bulunan Feyz-i Bârî vapuruna üçüncü çarkçı olarak atanmasına karar verilmiştir (20 Nisan 1850). Böylece Feyz-i Bârî ve Sâik-i Şâdî vapurlarının makineleri yerlerine konulduktan sonra altı yabancı Efrenc çarkçıya ruhsat verilerek "...işbu fabrika ve Mekteb-i Bahriyye'de mahâret-i kâmile ve ma'ârif-i şâmile ashâbından ileride şâkirdân yetiştirilib ... böyle hidemât-ı bahriyyede bi'l-istihdâm ecnebi ustalardan Tersâne-i âmire müstagni ..." ¹⁰⁶¹ olacaktı. 30 Nisan 1850 tarihiyle çıkan irade-i seniyye ile ¹⁰⁶² Osmanlı çarkçılarının rütbeleri yükseltip bu rütbelere uygun görevlerde istihdâmı sağlanmıştır.

1852 yılında yapılan imtihana ise bu sırada tamir edilmekte olan Peyk-i Şevket ve Ereğli vapurları çarhcıları dâhil edilmemiştir. Bu vapurlar dışındaki bütün vapurlarda ve fabrikalarda mevcut ve görevli çarhcılar, vapurların süvarilerinden kurulan imtihan meclisine birer birer çağrılarak Baş Çarhçı Hardman da hazır bulunduğu hâlde imtihânları yapılmıştır. İmtihan sonucunda bu çarhcılardan sınıf-ı hâmisde bulunanlardan yedi kişi sınıf-ı râbi'e, sınıf-ı sâdisten on dört kişi sınıf-ı hâmise ve mühendislerden on dört ve ateşçi sınıf-ı

¹⁰⁵⁹ DTA. ŞUB. 9/165b, 166a

¹⁰⁶⁰ DTA. ŞUB. 9/165b, 166a

¹⁰⁶¹ DTA. MKT. 4/99.

¹⁰⁶² DTA. ŞUB. 9/165b, 166a

evvelinden dört ki, toplam on sekiz kişinin de sınıf-ı sâdise ehliyet ve liyâkatleri olduğu anlaşıldığından bunların terfilerinin yapılarak sınıf-ı râbi'e geçeceklerle emsâli gibi buyuruldu-ı âlî-i kapûdânîleri yazılması ve diğerlerinin gereken intihâbnâmelerinin düzenlenmesi hususunun Bahriye Ferîki'ne havalesi hakkında Bahriye Meclisi ilâmı hazırlanmıştır (16 Mart 1852)¹⁰⁶³. Sınıf-ı râbi'e terfilere yapılan Ayazmalı Emin Efendi, Kasımpaşalı Rıfat Efendi, Gönyeli Emin Efendi, Göynüklü Veli Ağa, Kasımpaşalı Eşref Efendi ve Nevşehirli Mehmed Efendi'ye 22 Mart 1852 itibâren tayinâtları verilmeye başlanmıştır¹⁰⁶⁴. Aynı şekilde bütün vapur-ı hümayûnların tertibinden noksan olup tamamlanması nizâmı gereğinden olan ateşçi ve kömürcülerden 90 nefer ateşçi ve kömürcü neferâtı da imtihan ile ehliyet ve liyâkatleri anlaşılmış olduğundan gerekli vapurlara tayin edilmeleri için Vapurlar Müdürü ile Bahriye ümerâsı tarafından düzenlenip Bahriye Ferîki tarafından tasdik edilen defteri de Bahriye Meclisi'nin mazbatası ile Kaptan Paşa'ya sunulmuştur (21 Mart 1852)¹⁰⁶⁵.

Kırım Savaşı öncesinde Tersane-i âmire vapur-ı hümayûnlarından dört adet büyük vapurun üçüncü ve dördüncü çarhçıları ile diğer vapurlarda bulunan çarhçılar, yetiştirilmiş olan Osmanlı çarhçı zâbitânındandı. Fabrikalarda görevli Efrenc çarhçıların muhârebe esnâsında ölüm ve yaralanma hâlinde kendilerine ve ailelerine maaş bağlanması yanında vapurlarda istihdâm edilecekleri müddetçe tayînât ödenmesi hakkındaki talepleri Bahriye Meclisi'nden görüşülürken bunların talepleri kabul edilmediği takdirde işi bırakmaları veya ihrâcları hâlinde onların hizmetlerini yapmaya muktedir şimdilik bir başkası bulunamayacağı değerlendirilmiştir (15 Ekim 1853)¹⁰⁶⁶.

Savaş sona erdiğinde vapur-ı hümayûnlarda bulunan Efrenc çarhçıların yerlerine Osmanlı çarhçı zâbitânından çarhçılık fenninde bilgi sahibi olan ve mahâret kazananların nizâmlarına göre istihdâmına devam edilmiştir. 1856 yılında Bahriye Ferîki ile Mekteb-i Bahriyye Nâzırı ve Vapurlar Müdürü Salih Paşa tarafından çarhçı zâbitânından Kâ'immakam Aziz Bey, Binbaşı Galatalı Ahmed ve Trabzonlu Mehmed Beyler, Kol Ağası Hüseyin, Eşref, Mehmed, diğer Mehmed ve Osman Efendiler ve Hasan Ağa kabiliyetli ve bilgi sahibi çarhçılardan olarak vapur-ı hümayûnlarda bulunan bazı Efrenc çarhçıların hizmetlerini yapacak kudrete sahip bulundukları ifade edilmiştir. Feyz-i Bârî, Sâ'ik-i Şâdî,

¹⁰⁶³ DTA. ŞUB. 1842/64

¹⁰⁶⁴ DTA.TER. 485(ESKİ 281)/ 103

¹⁰⁶⁵ DTA. ŞUB. 1842/68

¹⁰⁶⁶ BOA.İ.MVL., 290/11638_3

Peyk-i Şeref, Malakof ve Tuna vapur-ı hümâyûnlarında bulunan yedi Efrenc çarhcının fabrikalara nakledilerek yerlerine bu Osmanlı çarhcılarının istihdâm edilmesi düşünülmüştür. Osmanlı çarhcılarının vapurlara çarhcı tayîni için nizâmlarına göre rütbe terfi'lerinin yapılması lâzım geliyordu. Bundan dolayı Aziz Bey'in mîralaylığa, binbaşı rütbesindeki çarhcıların kâ'immakamlığa ve kol ağalarının rütbelerinin de binbaşılığa terfi'lerini gerekiyordu. Bahriye Meclisi'nde yapılan görüşmede paşaların teklifinin uygun olduğu mütalaa edilmiştir (1 Mayıs 1856). Bahriye Meclisi'nde bahsedilen husus için icâbının icrâsı hakkında çıkan irâde-i seniyyeyi kapsayan 16 Mayıs 1856 tarihiyle gelen tezkire-i sâmiyye ile çarhcıların terf'ileri ve atamaları yapılmıştır¹⁰⁶⁷.

4.2.8. Nizâmnâme-i Çarhciyân

Tanzîmât Fermânı'nın ilânından sonra devlet kurumlarının daha iyi ve düzenli bir şekilde idâre edilmesi ve devlet işlerinin bir nizâm altına alınması için her bir mahallin idarî usulü bir kanun veya nizâmnâmeye bağlanmıştır¹⁰⁶⁸. 1849 yılında Kaptan-ı Derya Mehmet Ali Paşa¹⁰⁶⁹, ümerây-ı bahriyyeye Bahriye teşkilâtı yanında Donanma ve Tersane-i âmire personelinin görevleri ve işleri nasıl yürütecekleri hakkında yüz altmış yedi maddeden oluşan bir Nizâmnâme-i Bahriyye kaleme aldırıştır. 2 Haziran 1849'da çıkan irâde-i seniyye ile bu nizâmnâme maddeleri, Bahriye kanûnnâmesi hazırlanıncaya kadar Donanma ve Tersane-i âmire'ye bağlı yerlerde uyulması gereken geçici bir nizâm hükmünde tutulmak şartıyla yürürlüğe girmiştir¹⁰⁷⁰. Nizâmnâmede vapur komutanları ve çarkçıların görev ve sorumluluklarıyla ilgili birkaç madde vardı. Nizâmnâmenin 90. maddesine göre seyirdeki vapurlarda komutandan başka nöbetçi olan mülâzım kaptan ve yüzbaşı, her ne kadar çarkçı ustalarından alt rütbede bulunsalar da bunlar komuta ettiklerinden, çarkçı ustaları izinlerini mülâzım kaptan ve yüzbaşidan alacaklardı¹⁰⁷¹. Bu durum çarkçıların idarî bakımdan komutana değil nöbetçi olan mülâzım kaptan ve yüzbaşı bağlı bulunduğunu gösteriyordu.

Görevde bulunan vapurların makinesinde meydana gelen bir arıza baş çarkçı tarafından komutanlara, onlar tarafından da emrinde olduğu serasker veya başbuğ vasıtasıyla ilgililere bildirilerek gereğinin yapılmasına dikkat edileceği 91. maddede yer alıyordu.

¹⁰⁶⁷ DTA. ŞUB. 24/81a

¹⁰⁶⁸ Bkz. (2) GENCER, 234.

¹⁰⁶⁹ Bahriye Nizamnâmesi (1265), 85.

¹⁰⁷⁰ Bkz. (2) GENCER, 236-237.

¹⁰⁷¹ Bahriye Nizamnâmesi (1849), Çev. Sabahattin Öksüz, Dz.K.K.lığı Karargah Basımevi, Ankara 1996, s. 27

Doksan ikinci maddede de ise seyirden dönen vapurların makinelerinde arıza olup olmadığının baş çarkçı tarafından kontrol edilerek makinede arıza olduğunda kaç günde tamir edileceğinin komutanlara bildirileceği, komutanların durumu Vapurlar Müdürü'ne rapor ve oradan da Bahriye Feriki ile Bahriye Meclisi'ne havale edileceği beyân edilmektedir.

Doksan üçüncü maddede posta ve kumpanya vapurlarında görev yapan komutanların yolcu ve misafirlere iyi hizmet edecekleri ve emanet olarak aldıkları eşyaları kaybetmeden en iyi şekilde koruyacakları belirtilmiştir.

Vapurların gece seyri ise doksan dördüncü maddede ele alınmıştır. Buna göre geceleyin denizde seyir ve hareket eden vapur saat 12.30'da¹⁰⁷² (arya sancak zamanı) usulüne uygun olarak direk ve davlumbaz fenerlerini yakarak önündeki gemi, kayık ve diğer engelleri gözetlemesi için pruvasında daima bir subay bulundurulacaktı. Örneğin, yolda iki vapur karşılaştığında, ikisi de sancağa kaçarak bir diğerine çarpmamaya dikkat edeceklerdi. Bu gibi hususlardan vapur komutanları veya o makamda bulunanlar sorumlu tutulmuştur.

Madde doksan beşe göre Tersane'ye ait vapurlarda makinelere lazım olan yedek parça ve malzemeler, komutanlar tarafından talep edilip Vapurlar Müdürü'nün onayından sonra belge ve liman tezkeresi alınarak verilecekti. Vapur komutanı olanlar, idaresi altındaki mühimmat ve malzeme gibi diğer eşyalardan makineye ait olup lazım olanları çark ustasına vereceğinden, çark ustası aldığı eşyadan sorumlu olduğuna dair makbuz düzenleyip komutana verecekti. Çark ustası aldığı malzemenin nerelerde kullanıldığını ve yaptığı harcamaları muhasebede hesap edecekti. Hesap vermek üzere tanzim edilen gelir ve gider mazbatalarının Bahriye Feriki'nin onayına ve oradan da görüşülmek üzere Bahriye Meclisi'ne havale edilmesinden vapur komutanları sorumlu bulunuyordu¹⁰⁷³.

1851 yılına gelindiğinde Bahriye Meclisi'nde Bahriye askerlerinin hizmet ve hareket sûretleri hakkında nizâmnâme mevcut ise de vapur-ı hümayûnlarda istihdâm edilmekte olan çarkçıların memûriyyetleri keyfiyetine dair 1849 nizâmnâmesinde bir şey yazılmamış olduğu değerlendirilerek 18 Eylül 1851'de vapur-ı hümayûnlarda bulunacak çarkçı zâbitânıyla ateşçi ve kömürcülerin ne şekilde görev yapacaklarına ve süvariler tarafından bunlar haklarında ne şekilde işlem yapılacağına dair yirmi beş bendden oluşan bir nizâmnâme kaleme alınmıştır.

¹⁰⁷² Ezani saat olup akşam namazından yarım saat sonraki zamanı ifade eder.

¹⁰⁷³ **Bahriye Nizamnâmesi (1849)**, Çev. Sabahattin Öksüz, 28-29.

Hazırlanan nizâmnâmenin icâbı miktar Mekteb-i Bahriyye Matbaası'nda bastırılarak vapur-ı hümâyûnlar süvarileriyle çarkçı başlarına birer nüshasının verilmesi mecliste konuşulmuş ve tanzîm edilen mazbata Kaptan Paşa'ya sunulmuştur. Kaptan Paşa 21 Eylül 1851'te Sadrazama gönderdiği tezkirede nizâmnâmenin basımı ve dağıtımı için izin istemiştir¹⁰⁷⁴. Meclis-i Vâlâ'nın mütâlaası alındıktan sonra Sadrazam Padişaha durumu arz etmiş ve Mart-Nisan 1851'de¹⁰⁷⁵ gereğinin icrâsı husûsına dair irâde-i seniyye çıkarak Nizâmnâme-i Çarhciyân yürürlüğü girmiştir.

Nizâmnâmenin birinci bendinde bu nizâmnâmenin, mevcut olan buharlı gemilerde istihdâm edilmekte olan çarkçılar ile ateşçi ve kömürcülerin hareket sûreti ve memur oldukları işlerinin de lâayık olduğu merkezde olması için Bahriyye Meclisi'nde kaleme alınıp Padişaha takdim edilerek hükümlerinin icrâsına dair irâde-i seniyye buyurulan nizâmnâme olduğu ifâde edilmektedir.

İkinci bendde, her bir vapur-ı hümâyûnun makinesinin kuvvet ve büyüklüğüne göre çarkçıların altı sınıfa ayrılması hakkındaki 12 Mart 1849 tarihli irade-i seniyyeye¹⁰⁷⁶ atıfta bulunularak bu nizâma göre altı sınıftan birkaç çarhçı zâbitânının vapurlarda görevlendirilerek bunlardan birisinin çarhçı başı sayıldığından ve makinenin kullanılma sureti ve güzel bir şekilde idâresi ilk önce çarhçı başların memuriyetleri bakımından uhdelere havale edilmiş bulunduğundan ve çarkçı başının altında bulunan çarkçılar ile ateşçi ve kömürcüler, onun kumandası altında olmalarından dolayı her hâl u kârda çarkçı, ateşçi ve kömürcülerin, baş çarhçı tarafından kendilerine söylenen şeyleri ve yapılan tenbihleri hemen icrâya çalışacakları anlatılmıştır.

Seyir esnâsında vapurda çeşitli sebeplerle baş çarkçının bulunmaması durumunda yerine vekâlet edecek çarkçıların görevlendirilmesi ve hareket şekli ise üçüncü bendde ele alınmıştır. Bir vapur İstanbul'dan başka bir yere memur edildiğinde her bir vapurun çarhlarının işletilmesi nizâmen çarkçı başının sefînde mevcut bulunmasına bağıydı. Vapurun baş çarkçısı bulunan kişi hasta olduğu veya diğeri bir şer'î engeli ortaya çıktığında zâbitânından izin alarak sefînde bulunamadığı veya izin alarak sefînde mevcut olamadığı hâlde o zaman ikinci çarkçı bulunan kimse kendi kendine hareket etmeyip Vapurlar Müdürü'nden izin alarak yapılacak tenbihe göre hareket edecekti. Vapur İstanbul'da

¹⁰⁷⁴ DTA. MKT, 11/69; DTA. ŞUB. 1838/43

¹⁰⁷⁵ Bkz. (2) GENCER, 248-249.

¹⁰⁷⁶ BOA. İ.MVL., 136/3706_8

bulunmadığı sûrette ise ikinci çarkçı bulunan kimse ma'îyyeti me'mûrlarıyla berâber vapurun kalkması ve hareket ettirilmesi için gereği yapacaktı.

Bilindiği gibi vapur-ı hümâyûnlarda istihdâm edilmiş mühendis, ateşçi ve kömürcüler beher sene imtihân ile ileri sınıflara alınmakta ve mühendis ve ateşçilerden çarkçılık fenninde ma'lûmât kazananlar nizâmına uygun olarak çarkçı zümresine ilhâk edilmekteydi. Dördüncü bendde mühendis ve ateşçilerden hiç birisinin öğrenmek emeliyle baş çarkçı, çarh odasında bulunmadıkça veya ruhsat vermedikçe kendi kendine makine ve kazan aletlerinden bir şeyi yerinden çıkarmayıp karıştırmayacakları belirtilmiştir. Hatta bu aletlerden birisi temizlenmeye muhtaç olmuş olsa bile mühendis ve ateşçiler dokunmayacaktı. Çünkü makinenin memûru baş çarkcıydı ve makineler ile beherinden o mes'ûl bulunduğundan dolayı baş çarkçı tenbih etmedikçe temizliğini dahi yapmayacaklardı.

Beşinci bendde çarkçı sınıfına dâhil edilebilmesi için kömürcü ve ateşçilerin çarkçılık fenninde eğitimlerinin nasıl sağlanacağı anlatılmıştır. Vapur-ı hümâyûnlarda istihdâm edilmiş kömürcülerden beher sene yapılan imtihânda sınıf-ı evvelde bulunanlardan ehliyet ve liyâkatleri anlaşılanların ateşçi sınıfına dâhil edilmeleri nizâmı gereğinden olmakla birlikte bunlar çarh odasının içinde görevli olmadığına ve o fende ma'lûmât elde etmeleri aralık aralık çarh odasına inmeleriyle hâsıl olacağından dolayı vapurlarda bulunan sınıf-ı evvel kömürcüleri kömürle ilgili işleri olmadığı zamanlarda, çarkçı başı bulunan şahıs sefîne süvarisine söyleyerek bunları sırayla çarh odasına indirip onlara bu fenni öğretmeye çalışacaktı.

Kazanında yapılacak bir çok iş bulunan bir vapur acil olarak bir göreve gönderildiğinde çarkçı başının görevini yapması için nasıl yardımcı olunacağı altıncı bendde tarif edilmiştir. Şöyle ki, vapurlardan birinin acil olarak bir mahalle me'mûriyyeti olduğu ve bu durumla berâber çarh ve kazanda da hayli iş bulunduğu takdirde sefinenin çarkçı başısı mutlaka ma'îyyetinde bulunan ateşçi ve kömürcüleri de çağırarak yardımcılarıyla berâber görevini yapmaya gayret ederdi. Ancak o esnâda kömürcülerin de işi bulunacağından sintine temizlemek, kireç sürmek ve tulumba basmak gibi hizmetlerde yardıma muhtâç olan baş çarkçı sefîne süvarisinden çarh odası işlerinin bir an önce yapılması için yeterli miktarda yardımcı istediğinde süvari isteğini kabul ederek izin verecekti.

Yedinci bendde sefine süvarisi, sefinenin âmir ve kumandanı olduğundan dolayı sefinede mevcut bulunan zâbitân, neferât ve çarkçı başı sefineden dışarı çıkacağı zaman nizâm gereğince ilk önce süvâriden ruhsat alarak gitmesi ve nereye gideceğini de bildirmesi lâzım geleceği hatırlatılmıştır. Bundan dolayı da çarkçı başının kumandası altında bulunan çarkçı, mühendis, ateşçi ve kömürcüler de aynı şekilde sefineden çıkmak üzere çarkçı başıdan ruhsat istediklerinde çarkçı başı keyfiyeti süvariye ifâde ederek müsâade alırsa ruhsat verecekti. Süvari veya o bulunmadığı sûrette o makamda bulunan zâbit tarafından ruhsat verilmezse bunlardan birisinin sefineden bir adım ayrılmasına ruhsat vermeye baş çarkçının hakkı olamayacaktı. Yedinci bendde vapurlarda görevli çarkçı, mühendis, ateşçi ve kömürcülerin idarî bakımdan sefine süvârisine bağlı olduğu anlaşılmaktadır.

Sekizinci bendde, her ne kadar bir vapurun çarh ve kazganca olan bütün işleri çarkçı, ateşçi ve kömürcülerin uhdesine havâle edilmiş ise de çarh torna etmek, icâbı takdîrinde kül dökmek ve tulumba basmak gibi hizmetlerin acil olarak yapılması lâzım geldiğinde nöbetçi olan çarkçı güvertede bulunan nöbetçi zâbitine bu gibi bir hizmet yapılacağını söylediği anda ertelemekten gerekli yardımın yapılacağı ifâde edilmiştir.

Çarkçıların menejman yönünden bağlı olduğu makamlar ile çarh eşyasının talep ve sarf işlemleri dokuzuncu bendde gösterilmiştir. Çarh lâzımesi için talep edilecek çeşitli eşya hakkında hazırlanacak malzeme istek varakaları sefine süvarisi ile çarkçı başı tarafından mühürledikten sonra çarkçı başı, bu varakayı Vapurlar Müdürü'ne takdîm edecekti. Vapurlar Müdürü tarafından varaka tasdîk edildiğinde kalem işlemleri yaptırılıp o eşyanın memûrları tarafından verilmesi için yazılacak ilmühaber ve liman tezkiresi sefine süvarisine verilecekti. Süvari de güvenilir bir adamı görevlendirerek bu eşyayı aldırıp sefinede koruyup emin bir mahalde muhâfazasına dikkat ve itinâ edecekti. Süvari, çarkçı başı eşyâdan her ne talep ederse icâbı mikdâr verecek sefine defterine masraf kaydedip yazacaktı. Daha sonra usûlüne uygun olarak sarf edilen eşyanın kayıtları terkîn kılınmak üzere yine süvari ve çarkçı başı tarafından ortaklaşa bir istidâ varakası düzenlenerek yukarıda açıklandığı şekilde gereğinin yapılması lâzım gelecekti.

Onuncu bendde bu nizâm ile uygulamaya başlanacak olan makine dairesi jurnalı usulü tarif edilmektedir. Bir vapurun bir mahalle gidişi ve İstanbul'a dönüşü sırasında vapurun çarh odasında meydana gelen bütün keyfiyet ve harekât çarkçı başıya mahsûs olan matbû' jurnallere yazılacak ve çarkçılar nöbet değiştirdiğinde çarh ve kazanların hâllerini

ilgili yerlerine ifâde ederek teslîm ve tesellüm kaidesi yerine getirilecekti. Eğer çarh ve kazanlara bir fenalık meydana gelirse görüldüğü anda nöbetçi bulunan çarkçılardan sorulacağından kimlerin nöbetinde meydana geldiğinin ortaya çıkarılması için vardiyaları değişen çarkçıların gece ve gündüz saat ve dakikalarıyla isimlerini de bu jurnale yazacaklardı.

Nizâm-nâmenin on birinci bendinde geçici olarak görevlendirilen bir vapurun makinesinde meydana gelen arıza ele alınmıştır. Bir vapurun görevi müddetinde çarh ve kazanlarında bir fenalık ve bir sakatlık meydana gelip de sefinede mevcut bulunan çarkçılar marifetleriyle onarım ve bakımı mümkün olamayarak fabrikaya muhtâç olunur ise vapur İstanbul'a geldiği anda çarkçı başısı keyfiyeti sefine süvarisine anlattıktan sonra jurnal ile Vapurlar Müdürü'ne ifâde edeceği, Vapurlar Müdürü'nün de journali Ferîk Paşa tarafına ve paşa da görev yerinde bulunduğu hâlde makam-ı kapûdânîye takdîm ederek bu hususta verilecek emre göre hareket edileceği hükmü yer almaktadır.

Bir yerde daima memûriyyette bulunan vapurların da aynı şekilde makinesinde bir sakatlığı ortaya çıkıp onun düzeltilmesi sefinede bulunan çarkçılar ma'rîfetiyle mümkün olamayıp ister istemez o vapur da İstanbul'a gelerek fabrikada onarımının yaptırılmasına muhtâç olursa söz konusu sakatlık makine ve kazanın hangi alet ve mahallinde olmuşsa, gerçek sebebi ne ise isim ve rumuzuyla bir mazbata düzenlenerek süvari, baş çarkçı ve diğer zâbitân tarafından mühürlenerek makam-ı kapûdânîye takdim edilerek buradan verilecek emre göre harekete başlanacaktı. Bu şekilde daimî görevde olup makine arızası nedeniyle İstanbul'a dönmek zorunda olacak vapurun süvari ve baş çarkçısının hareket sureti on ikinci bendde izâh edilmiştir.

Seyir esnâsında meydana gelecek makine ve kazan arızalarıyla ilgili madde ise on üçüncü benddir. Vapurun bir mahalle gidişi sırasında seyir esnâsında çarh ve kazanlarında bir fenalık ortaya çıkıp da bu fenalığın giderilmesi için zaruri olarak bunların bir müddet durdurulmasına çarkçılar ihtiyaç duyarlarsa çarkçı başı keyfiyeti seri' olarak sefine süvarisine söyleyecekti. Süvari de sefinece lâzım gelen tedbirleri aldıktan sonra çarhları durduracaktı. Fakat vapurun seyir sırasındaki bu fenalığı dar bir mahalde veya burun üstü yerlerde ortaya çıkıp da çarhlar durdurulduğu hâlde sefine, bir tehlikeye uğrayacağı ve bu tehlikeli yeri geçinceye kadar çarhların durdurulmamasından dolayı makine ve kazanlara büyük bir zararı olacağı anlaşıldığı takdirde süvari, çarkçı başı ve mevcut tüm zâbitân hemen

toplanıp bu durumda seyre devam etmek mi yoksa çarhları durdurmak mı gerekir yararı ve zararını düşünerek bir tercih yapacaktı. Ancak bu hususta toplantıya katılanların birbirini korumadığı ve hepsinin aynı görüşte olduğunun bilinmesi için bir mazbata yazılıp hepsi tarafından mühürlenmesi gerekiyordu. Bundan dolayı çarkçıların sefîne kullanma konusunda malumatı ve görevi olmadığından böyle tehlikeli bir yerde çarhların durdurulması hakkında baş çarkçı inat edemeyecekti.

On beşinci bendde vapurun kalkışı sırasında sefîne süvarisi ve baş çarkçının sorumluluk alanları açıklanmıştır. Nizâm-nâmenin yedinci bendinde vapurun çarkçı başısı ve çarkçıları her ne rütbede olursa olsun sefîne süvarisinin kumandası altında oldukları, ikinci bendinde de çarhın kullanım sureti ve makinenin idâre usulünün de çarkçıların uhdelerine havale edilmiş bulunduğu ifade edilmiştir. Bundan dolayı vapurun bir mahalden kaldırılması ve hareket etmesi lâzım geldiğinde süvari, çarkçı başıyı çağırıp nasıl bir memuriyetleri olduğunu ve hangi saatte kalkıp hareket edeceklerini anlatarak ona göre harekete başlanacağı on beşinci bendde belirtilmiştir. Fakat süvarinin dilediği saatte hazırlanamayacak olursa çarkçı başıya bu hususta hiçbir zorlama yapılmayacağı gibi çarkçı başı da oldukça hızlı hazırlanmağa gayret edecekti. Bunun gibi çarha dâir olup icrâsı çarkçılarca imkânsız hususları da süvari teklîf ve ısrâr etmekten sakınacaktı.

Vapurların makine dışındaki parçalarının bakım ve tutumu konusunda süvariye düşen görev ise on altıncı bendde şu şekilde açıklanmıştır: Vapur sefinelerinin bacalarıyla pervaneleri makine aletleri dışında olduğu için diğer devletlerin vapurlarında olduğu gibi bunların boyaları bozuldukça temizlenip boyatılarak çürümekten korunması süvarinin vazîfesi idi. Bunun gibi ahen kazan ve çarh üzerlerine güverteden su sızarak diğer zararlı şeyler meydana geldiğinde keyfiyeti çarkçı başı süvariye söylemesi ve süvarinin de hemen gereğini yapması lâzım geleceğinden dolayı bu gibi işlerin gereğinin süratle yapılmasına süvari dikkat edip özen gösterecekti.

On yedinci bende göre kış mevsiminde vapur-ı hümayûnlardan birine asker bindirilerek taşraya gönderildiğinde veya postaya işlemekte olan vapurların gidip gelişlerinde güvertede bulunan asker ve yolcunun yıldırım, yağmur ve soğuktan korunması için süvari, birazını aşağı yani kamaraya ve çarh odasına yerleştirip geri kalanlarının da tente ile muhafazasını sağlamak zorundaydı. Ancak çarh odasına gidenler çarkçıları şaşırtıp hizmetlerinde bir dikkatsizlik ve kusûr edebilecekleri ve halkın cehâleti sebebiyle bazıları

çarh aletleri aralarında bir kazaya uğrayabilecekleri beklendiğinden bu durumda bir kaza ve fenalık meydana gelmemesi için süvari lâzım gelen mahalle nöbetçi koyarak herhâlde asker ve yolcuların rahatlık ve âsâyişlerini sağlamaya çalışacaktı.

Vapurlarda görevli askerlerin günümüzde çarşı izni olarak adlandırılan günlük izinleri konusu on sekizinci bendde düzenlenmiştir. Bilindiği gibi Osmanlı Donanmasının bütün sefinelerinde ve vapurlarda mevcûd ve istihdâm edilmiş olan bahriye askerlerin nöbetleşe olarak haftada bir veya iki defa sefineden dışarıya çıkmalarına ruhsat verilmekteydi. Fakat bir vapurun gerek İstanbul'da olsun gerek memûriyyette bulunsun çarh ve kazanlarında acil bir iş olduğunda hizmetini eksiksiz yapıncaya kadar ateşçilere ruhsat verilmesi doğru olmayacağından ve bir sefinede mevcut bulunan zâbit ve neferâtın dışarı çıkmaları süvarinin ruhsat ve müsâ'adesine bağlı bulunduğundan yukarıda anlatıldığı gibi bir iş ortaya çıktığında tamamen bitirilinceye kadar ateşçilerden birisinin meşrû' bir durumu olmadıkça dışarı çıkmasına süvari tarafından izin verilmeyecekti. Fakat sonradan uygun vakit olduğunda ruhsat verilmesinin hakkâniyyetten olacağı eklenmiştir.

Nizâmnamenin on dokuzuncu bendinde vapurlarda bulunan çarkçıların, süvarinin kumandasında altında oldukları cihetle görevlerinin dışında olan sefinenin mânevrasına ve sefineye alınacak humûle vs.ye aslâ karışmayacağı ifâde edilmiştir. Ancak sefineye yüklenen ve alınan eşya ve yolcu sefinenin tahammülünden fazla olduğu veya kışkı ve başlı bulunmak gibi nesnelerin çarh ve kazanlara bir fenalığı dokunacağını bilgisine göre baş çarkçı anlayıp idrâk ederse çarkçı başı bunu süvariye söylediğinde süvari gereğini yapacaktı.

Yirminci bendde vapurlarda bulunan çarkçı zâbitânının süvarinin kumandası altında olarak her koşulda onun emir ve görüşüne uyarak usûl ve nizâm üzere hareket edeceği ifade edilmiştir. Baş çarkçı bulunan kişi süvari ile aynı rütbede olmuş veya süvariden üst rütbede bulunmuş olsa bile usûle göre yine süvariye kendi zâbiti bilerek görüşüne aykırı bulunmaması lâzım gelecekti. Asıl rütbe her şeyden önce olup ancak süvarinin tahsîli olmaması cihetiyle çarkçılık fennine mahâret ve ma'lûmâtı olmayacağından ve çarhların kullanım şekli ve bir sakatlık olduğunda ortaya çıkma sebebi baş çarkçıdan sorulacağından gerek süvari gerek diğer zâbitânın çarkçılıkla ilgili olan şeylere karışmamaları gerekliydi.

Vapurlarda görevli çarkçı, ateşçi ve kömürcülerin cezalandırılmaları hakkında yapılacak işlemler yirmi birinci bendde tespit edilmiştir. Çarkçı, ateşçi ve kömürcülerden

birinin memûr olduğu hizmetinde cezalandırılması gereken tembelliği ve kusuru olduğuunda veya sefineye bir zarar ve ziyân getirecek şekilde korkulacak bir tehlike ortaya çıkmasına sebep olduğu hâlde keyfiyyet baş çarkçı tarafından süvariye haber verilecekti. Bu kişiler suçunun ve kabahatinin derecesine göre hapsedilerek veya geçici olarak güverteye çıkarılacaktı. İstanbul'a ulaştıklarında olay süvari tarafından jurnal ile Bahriye Feriki paşaya bildirilecek ve jurnal makam-ı kapûdânîye takdîm edilerek bu hususta ne şekilde emir ve tenbih olursa ona göre hareket edilecekti. Bunun gibi bütün vapurlarda bulunan çarkçı, ateşçi ve kömürcülerin tavır ve hareketi hakkında Vapurlar Müdürü'nün de bilgisinin alınması gerekeceğinden bunlardan birinin münâsebetsiz hareketleri olduğuunda keyfiyyet çarkçı başı tarafından da aynı şekilde bir jurnal düzenlenerek Vapurlar Müdürü'ne bildirilecekti.

Yirmi ikinci bendde çarkçı, ateşçi ve kömürcülerin vardiya usulü çalışma saatleri düzenlenmiştir. Buna göre her bir vapurun çarhları işletildiği hâlde çarkçıları, ateşçi ve kömürcüleri mevcutlarına göre iki üç posta olarak, büyük vapurların çarkçıları dörder ve küçük vapurların çarkçıları altışar saat nöbet bekleyecekti. Nöbetteki çarkçılardan birisi posta başı kabul edileceği için posta değışmelerinde nöbete gidecek olan posta başıya, nöbetten çıkacak posta başı makine ve kazanın durumunu dokuzuncu bendde beyân edildiği şekilde anlatıp teslim etme ve alma kuralını uygulayıp eğer nöbetinde çarkçı başı tarafından kendisine bir uyarı yapılmış ise onu da söyleyecekti. Her bir posta başı nöbetinde makinede küçük bir şey olduğuunda gereğini yaparak sonra keyfiyeti çarkçı başıya bildirecekti. Eğer makinede büyük bir şey meydana gelirse olduğu anda çarkçı başıya haber verip onun fikri ve tedbîrleriyle beraberce düzeltmeye başlanması ve keyfiyetin o anda süvariye haber verilmesi lâzım geleceğinden bu şekilde harekete aykırı davranmaktan sakınacaklardı.

Vapurların çarh odası yani makine dairesinin güvenliğinin sağlanması için alınacak önlemler yirmi üçüncü bendde sıralanmıştır. Vapurlardan biri bir yerde demirli ve bağılyken, makine aletleri bir çok parçadan oluşan gâyet aşırı özen gerektiren nâzik eşyalardan olduğundan, çarh ve kazanların idâresi için sefinenin su kesiminden aşağısında olan deniz muslukları dahi tehlikeli ve çok dikkat edilmesi gereken aletlerden bulunmasından dolayı çarhlar çalışmadığında dahi çarh odasının boş bırakılmasına izin verilmemeliydi. Çünkü çarh odasında nöbetçi bırakılmadığı takdirde şâyet bazı kişiler gerek cehâletinden gerek hainliğinden dolayı bu nâzik aletlerden birini kurcalamak veya deniz musluklarını açmak gibi şeylere cesaret edebilirdi. Bu durumun ise ziyâna yol açacağı ve tehlikeye sebep olacağı aşikâr olduğundan vapurların demirli durmaları hâlinde sefinede bulunan ateşçilerden birkaç

kişi dâima çarh odasında nöbet bekleyerek gerek sefine personelinden olsun gerek misâfir bulunsun kesinlikle kimsenin buraya girmesine izin vermeyecekti. Yalnız Bahriye ümerâsı, sefine süvarisi veya nöbetçi zâbitin girişine müsâ'ade edilecekti. Çarkçı zâbitânının bazıları sefinde bulunacağından gece ve gündüz nöbetleşe sık sık çarh odasına girerek nöbette bulunan ateşçilerin nöbetlerinde dikkat ve basîret üzere bulunmalarına nezâret edeceklerdi. Her akşam çarkçı başı ve o bulunmadığı sûrette ikinci çarkçı çarh odasını ve dâhilinde bulunan musluk ve depoları güzelce yoklayıp saklanması gereken anahtar ve edevâtı dahi bu depolara koyduktan sonra depoların anahtarlarını süvariye ve süvari bulunmadığı sûrette ikinci süvariye veya o makamda bulunan nöbetçi zâbite teslim edecekti. Anahtar teslim alan zâbitin de bir kere bu mahalli dolaşması icâb edeceğinden yukarıda yazıldığı şekilde hareket etmeye gayret edeceklerdi.

Yirmi dördüncü bendde bir önceki bendde yazıldığı gibi çarh odalarının korunması işinin çarkçı zâbitânıyla ateşçilere mahsûs ve munhasır olduğu hatırlatılıp bu görevlilerin hepsinin Müslüman oldukları ancak bazı fırkateyn vapurlarının ustalarının Efrenc tayfasından oldukları belirtilmiştir. Bu Efrenc çarkçıların ise çarkçılık fenninde mâhir adamlar olmalarıyla onların fikri alınmadan o gibi vapurların makine ve kazanlarının nev-icâd ve sanatla yapılmış aletlerine dokunmak câiz olamayacaktı. Bundan dolayı bu gibi büyük vapurların da aynı şekilde her akşam deniz musluklarının kapalı olmasına ve anahtarlarının özel yerlerine konulmasına, bu muslukların üzerinde bulunan kilitlerin yerlerine lâyıkiyle astırılarak kilitli olmasına kısaca çarh odalarında makine ve kazan vs.ye mahsûs deniz musluklarından sefine derûnuna çarpan edip sefineyi tehlikeye düşürecek su mahallerini örtmeye ve bağlamaya, makine aletlerinin muhâfazaları hakkında lâzım gelecek ihtiyat tedbirlerinin tamamen icrâsına o akşam nöbette bulunacak çarkçı zâbitiyle berâber Efrenc ustanın dolaşıp dikkat ve nezâret etmesi lâzım gelecekti. Bu işin, Efrenc çarkçıları ile çarkçı başılar kendi vazîfeleri arasında olduğunu bilip o şekilde hareket edeceklerdi ve bu anahtarları yirmi birinci bendde anlatıldığı şekilde süvariye teslim edeceklerdi.

Yirmi beşinci bendde ise vapurun yangın emniyetinin sağlanması konusu işlenmiştir. Bütün vapurların baş çarkçıları tarafından kumandaları altında bulunan çarhçılar ve ateşçilerin tehlikeli mahallere yani üstübü, revgân-ı zeyt ve bunlara benzer diğer eşyâ olan depolara ağızlarında sigara ve çubuk ile girmemelerine ve bir de bunların ikâmet ettikleri ve geceledikleri kamaralarda yakılan kandilin asıldıkları mahallerin tehlikeden uzak ve üzerlerinde şıpkaları mevcut olmasına dikkat edeceklerdi. Bazı vapurların çarkçı

kamaralarında soba olduğundan bunun ateşinin muhâfazasına da baş çarkçının dikkat etmesi ve fakat bu durum nöbetçi bulunan çarkçı zâbitinin görevinin ayrıntılarından bulunduğundan bunların soba ateşinin muhâfazasına çalışmaları lâzım gelecekti.

Yirmi altıncı bendde çarkçı başların bütün vapurların çarh ve kazanlarının idaresi ve muhâfazası, tehlikeden korunması ve en çok yakılacak malzemenin telef olmaması husûslarına dikkat edeceği tekrar edilmiştir. Bu hususların sağlanması ise çarkçı başının, âletlerden sorumlu olduğundan dolayı kumandası altında bulunan çarhçıların nöbetlerinde aralık aralık çarhların dâhiline giderek nöbetçi posta başı ve ma'yyet memûrlarının orada bulunup bulunmadıklarına, görevlerini gerektiği gibi yapıp yapmadıklarına dikkat ve sebepsiz eşyâ telef etmemelerine nezâret etmesine bağlıydı. Bu nedenle çarkçı başının bu husûslarda uyanık olması istenmiştir.

Nizâm-nâmenin son bendi olan yirmi yedinci bendinde Efrenc çarkçıların görevlendirilmelerine değinilmiştir. Fırkateyn vapurlarının Efrenc çarkçıları, kontratlarında yazıldığı şekilde sabahleyin zamanında sefineye gelerek akşamları da o şekilde hânelerine gitmekteydi. Bu vapurlar devlete ait olup Tersâne-i âmire limanında veya Beşiktaş önlerinde bulunduğu şâyet gece vakti bir tarafa gönderilmesi lâzım gelirse Efrenc çarkçıların hânelerinden çağırılması gerekecekti. Bunlardan biri mesela Büyükdere ve onun gibi uzak yerlere misafir gidecek olursa önceden durumu Vapurlar Müdürü'ne haber vererek müdür tarafından izin verilirse yerine geçecek diğeri belli olduğunda keyfiyetin müdür tarafından sefine süvarisine dahi bildirilmesi gerekiyordu. Efrenc çarkçıların biri hasta olduğunda da aynı şekilde hareket edilmesi lâzım geleceğinden bunlar hânelerinden başka yakın ve uzak bir mahalle misâfir gideceklerinde veya hasta olduklarında yukarıda yazıldığı gibi hareket edeceklerdi¹⁰⁷⁷.

4.2.9. Buharlı Gemi Süvarileri İle İlgili Düzenlemeler

Müşavir Paşa, Donanma'da top talimleri hakkında bazı layihalar hazırladıktan sonra 1854'te Bahriye Mektebi mezunlarının rütbe terfileri hakkında bir rapor hazırlamıştır. Özellikle terfilerde liyâkatsiz olanlara iltimâs yapılmamasını, sınavla terfi edilecek her bir rütbede bekleme süresi yanında hangi konularda bilgi sahibi olunması gerektiği hususlarında Avrupa bahriyelerinde geçerli olan usulün Osmanlı bahriyesinde de uygulanmasını tavsiye

¹⁰⁷⁷ DTA. ŞUB. 1838/37-43

etmiştir. Mülâzımların üç sene bölük komutanı olarak hizmet edip gemi techizi, arma donatımı ve yelken açıp kapama vs armayla ilgili hususlarda sınava girmesi gerekecekti. Yüzbaşılar da üç sene bölük komutanlığı yapıp gece gündüz işaretleri, gemi nizâmı ve bölük tertibinden sınava gireceklerdi. Ayrıca vapurların gece yaktıkları renkli kandillerin anlamlarını bilmeleri ve bir vapura tesadüf edildiğinde çatmamak için nasıl hareket edildiğini öğrenmeleri de lâzımdı. Kol ağalarının iki sene korsanla sefere çıkmış olması yanında top ilmini ve münasebeti olmuşsa buhar ilminin evveliyâtını bilmeleri gerekiyordu. Binbaşılar ise iki sene gemi komutanlığı yapıp donanma manevrası, filo tertibi ve seyri, demir yerinin doğru bir şekilde belirlenmesi konularında sınav olacaktı. Kaymakamlar iki sene hizmette bulunduktan sonra miralay olabilirdi ve bu rütbenin üstündeki rütbelerde sınava girilmesi gerekli değildi. Müşavir Paşa'nın raporunda üzerinde durduğu bir konuda gerek hocaların gerek çarkçı mühendislerin gemi komutanlığına atanmamasına dikkat edilmesi¹⁰⁷⁸.

Sefinelerin süvariliklerinde istihdâm edilmiş olan zâbitânın rütbelerinin, sefinelerin büyüklüğüne ve emsâline göre fazla görüldüğünden dolayı Bahriye Meclisi tarafından söz konusu sefinelerin büyüklüğüne göre rütbe tahsisi yapılması hakkındaki mazbatasını uygun görülerek irade-i seniyye çıkmıştır (1850). Süvarisi binbaşı rütbesinde bulunan Mesîr-i Bahrî vapuruna kol ağalık rütbesinde ve on sekiz parça vapur, brik ve koterden yalnız Eser-i Cedîd vapurunun süvar-i sânisî ile diğerlerinin süvari-i evvelleri olan kol ağalarının yerlerine 500'er kuruş maaş ve mülâzım kapûdânlar mahsus olan tayinât ile mülâzım kapûdânlık ünvanıyla birer süvari nasb edilmiştir. Şimdiki mülâzım kapûdân tabir olunan yüzbaşılar ise birinci yüzbaşı olarak isimlendirilmiştir. Mülâzım kapûdânlık kol ağalık rütbesinin altında ve birinci yüzbaşı rütbesinin üstünde sayılmıştır. Sefinelerin süvarilikleri münhal oldukça o şekilde mülâzım kapûdânlık ünvanı ile süvari nasb edilmek üzere herşeyden önce şimdi mülâzım tabir olunan mevcut elli dört yüzbaşıya bundan böyle birinci yüzbaşı ismi verilmek üzere ellerinde bulunan buyuruldu-ı kapûdânîlerinin değiştirilmesi ve yenilenmesi gerekmiştir (28 Şubat 1850)¹⁰⁷⁹.

Osmanlı Bahriyesi'nde 1850 yılından itibaren bazı vapurlar, koter ve mistika gibi sefine süvariliklerinde birinci yüzbaşı ünvanıyla istihdâm edilen subayların sayısı 1863 yılına gelindiğinde 72 kişiye ulaşmıştı. Bunlardan başka Asâkir-i Bahriyye-i Şâhâne bölüklerinde yüzbaşılar da görev yapıyordu. Kaptan Paşa, Donanma-yı Hümâyûn'da bu

¹⁰⁷⁸ Selman SOYDEMİR (2007), **Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18 ve 19. Yüzyıllar)**, 35, 36, 38, 57, 61-65.

¹⁰⁷⁹ DTA. ŞUB., 9/138a

şekilde iki sınıf zâbit görevlendirilmesi yolsuz olduğu için birinci yüzbaşılardan uhdesine sol kol ağalığı rütbesinin verilmesinin uygun olacağını Sadarete arz etmiş ve Sadrazam da Padişaha takdim edilmek üzere 10 Mayıs 1863'te mabeyn-i hümayûna tezkire yazmıştır¹⁰⁸⁰.

4.2.10. Efrenc Çarhcıların Çalışma Şartları ve Maaşları

İngiliz çarhcılarla Tersane-i âmire fabrikalarıyla vapurlarda istihdâm edilmek üzere imzalanan mukâvelenâmelerde görev süreleri bir, bir buçuk, iki veya üç sene şeklinde olduğu gibi bilâ-müddet olarak da tespit edilebiliyordu. Mukâvelenâmeler terâhi-i tarafeyn ile imzalanmakta olup mukâvelenâme gerek Devlet-i âliyye gerek çarhcı tarafından yenilenmek istenmediğinde karşı tarafa üç ay önceden haber verilmesi gerekiyordu.

Çarhcılardan görevlerinde büyük gayret sarfederek sâdik ve edepli davranmaları, usûl, nizâm ve emirlere uymaları, Devlet-i âliyye tarafından uhdelere ihale edilen çarh ve kazan vs edevâtı nizâma lâıyk olarak daima hazır tutmaları isteniyordu.

Efrenc çarhcılardan talim için maiyetlerine verilecek kişilere ve şâkirdâna gerek karada gerek denizde, kudretleri yettiği kadar sanâiyî fenlerini talim ve telkin ederek onların usta olmalarına dikkat etmeleri bekleniyordu.

Efrenc tayfası, mutad tatilleri olan pazar günleri, önemli ve acil iş olmazsa izinli oluyorlardı. Çok fazla ihtiyaç ve acele iş olmadıkça pazar günleri ve mesai saatleri dışında iş verilmemesi, verilirse yarı ücret ödenmesi gerekiyordu. Hasta olduğunu memuru tarafına haber veren çarhcı, doğru söylediği anlaşıldığında özürü kabul edilerek o gün izinli sayılıyordu. Çarhcılar sefînde süvâriye, karada ise Vapurlar Müdürü'ne bağlı olarak görev yapıyorlardı. Amirinden izin almadan işe gelmeyen çarhcının gelmediği günler, günlük ücreti üzerinden hesaplanarak maaşından kesiliyordu. Tersane-i âmire'de bulunan Tobhâne Fabrikası'nda 1 Temmuz 1859'dan itibaren baş çarhcı ustalığı yapmak üzere mukâvelenâme imzalanan Con Vilyams ise Tersane-i âmire fabrikalarının baş çarhcısı veya o bulunmadığı hâlde Vapurlar Müdürü'ne bağlı olarak görev yapmıştır.

Çarhcıların istihdâm edileceği sınıf-ı evvel yani firkateyn vapurlarında Devlet-i âliyye tarafından münâsib görülen İslam mühendisler de çarhcı-ı sâni ve çarhcı-ı sâlis olarak

¹⁰⁸⁰ DTA.YOK. 204/57

istihdâm edilebileceğinden, Efrenc çarhcıların nöbetleri sırasında meydana gelen kaza ve kaderin, baş çarhçı tarafından ihmâl ve ihtimâm göstermeme söz konusu olmadığı ve nöbetlerinden evvel olan bir sebep ve tembellikten kaynaklandığı ispat edildiği takdirde mesûliyet İslam çarhcılara veya istihdâm eden şahıslara ait oluyordu.

Çalışma saatleri ise mevsime göre değişiyordu. Mart ve ekim aylarında sabahları Türkçe saat bir buçukta gelip akşamları saat on buçuğa kadar, nisan-eylül ayları arasında öğleden önce ve sonra beşer saat, kasım-şubat arası öğleden önce ve sonra dörder saat çalışıyorlardı. Ancak nisan ayının başından eylül ayının sonuna kadar öğleden önce ve sonra beşer saat, ekim ayının başından mart ayının sonuna kadar öğleden önce üç buçuk saat ve öğleden sonra dört buçuk saat çalışmaları gerekiyordu. Ya da nisan ayı başından eylül sonuna kadar öğleden önce ve sonra beşer saat, ekim başından mart sonuna kadar öğleden önce dört saat ve öğleden sonra beş saat çalışıyorlardı.

Vapur sefinesinde görevli olan çarhcılar, İstanbul'da bulundukları sırada istihdâm edildiği vapur-ı hümayûnun çarhlarının tamiri hususunda istenildiği hâlde fabrika-i hümayûnda istihdâm edilmiş bulunan ustalar gibi geceleri çalıştıklarında ayrıca ücret veriliyordu. Cumartesi günleri herkes gibi paydostan bir saat önce iş bırakabiliyorlardı. Ücretleri İngiliz lirası olarak tespit edilmekte olup beher ay liranın cârî fiyatının kaç kuruş olduğu araştırılarak Tersane-i âmire hazinesinden Osmanlı nukud akçesi şeklinde veriliyordu. Mukâvelenâmeye göre Efrenc çarhcılar, çarh ve kazandan dolayı bir kaza geçirirlerse tam maaşlarını alıyorlardı ve Tersane-i âmire tarafından Efrenc hekim gönderilerek bunun ücreti ile ilaç parası iyileşinceye Tersane-i âmire tarafından ödeniyordu, Osmanlı hizmetinde kaldıkları sürece yani mukâvelenâmelerinin süresi doluncaya kadar baktırılıyorlardı. Osmanlı devleti tarafından işten çıkarıldığında çarhçıya üç ay önceden haber veriliyordu, eğer çarhçı mukâvelenâmesini uzatmak istemez ise aynı şekilde Osmanlı devletine üç ay önceden haber vermesi gerekiyordu¹⁰⁸¹.

Efrenc çarhcıların bazılarının kontratlarında istisnai kurallarda yer alıyordu. 13 Eylül 1849'da kontratı yenilenen kazancı ustası Corci'nin kontratında işe sarhoş gelip hizmetini

¹⁰⁸¹ DTA. ŞUB. 1832/42, 42a- b, 43b, 44, 46, 47b, 48a-b, 49a 50; DTA. ŞUB., 1842/203; DTA. ŞUB., 1851/ 123a, 124a, 125a-b, 126a, 129a-b, 130a; DTA. MUH., 330/115b, 116a-b, 117a-b, 118a-b, 119a, 120a , 124a, 137b-138a.

yapamazsa o gün hizmetten tard ve ihrâc edileceği şartı başka hiçbir Efrecin kontratında yer almamaktadır¹⁰⁸².

Çarhçıların kontrat süreleri dolduğunda konrat yenilenmezse ülkelerine dönerken harcırah ödeneceği mukâvelenâmelerinde yer alıyordu. Örneğin, 1852’de Anderson’a 38 İngiliz lirası harcırah alacağı¹⁰⁸³ Vilyam Raik’a İngiltere’ye dönerken ikinci sınıf kamara ücreti olan 7,5 lira ödeneceği belirtilmiştir¹⁰⁸⁴.

Efrec çarhçıların maaşlarının ya İngiliz lirası üzerinden tespit edilip bu meblağın kambiyo hesabıyla bedeli Osmanlı akçesi olarak ödeneceği ya da doğrudan doğruya kuruş olarak verileceği şeklinde mukâvelenâmelerde kaydedilmiştir. Örneğin; 1849 yılında mukâvelenâme yapılarak Tersane-i âmire’de bulunan Tobhâne-i âmire adlı tamirât fabrikasında ustabaşılık görevinde istihdâm edilen Mister Cadoman 4 000 kuruş¹⁰⁸⁵, Tersane-i âmire fabrikalarında demircilik hizmetinde istihdam edilen Ordad Bartlan adlı çarh aletinin demircisi, Tersane-i âmire fabrikalarıyla fırkateyn vapur-ı hümayûnlarında görevli üçüncü çarhçılar 2 000’er kuruş mâhiye alıyordu¹⁰⁸⁶. 1849-1851 yılları arasında Tersane-i âmire fabrikalarıyla fırkateyn vapurlarının ikinci çarhcılığı hizmetinde istihdâm edilenler 20 buçuk lira¹⁰⁸⁷ ve Tersane-i âmire fabrikalarıyla sınıf-ı evvel vapurlarının yani fırkateyn vapurlarının baş çarhcılığı hizmetinde istihdâm edilen mühendisler 22 lira ücret alıyordu¹⁰⁸⁸. Corci adlı kazancı ustası Tersane-i âmire Kazan Fabrikası’nda ve sefâin-i hümayûn vapurlarının kazanları tamirinde ikinci kazancı ustalığı görevine karşılık 16 buçuk lira alıyordu¹⁰⁸⁹.

İngiliz çarhçıların isteği üzerine maaşlarının bir kısmı İngiltere’de bulunan ailelerine ödeniyordu. Örneğin, 1844 yılında tarak vapuru teknesi inşâsında ve sonra da çarhçı mühendisliğinde istihdâm edilecek olan İngiliz mühendisin maaşı olan 19 lira 3 şilin 2 pensin 6 lirası Londra’daki Devlet-i aliyye şebhenderi Zohrab marifetiyle ailesine verilecekti¹⁰⁹⁰. Aynı mühendise ev kirası olarak da 250 kuruş daha verilmiştir. Ancak bu meblağ, tarak vapurunun teknesinin tamamlamasına kadar Maliye Hazinesi’nden ödenmiş,

¹⁰⁸² DTA. ŞUB. 1832/43b

¹⁰⁸³ DTA. ŞUB., 1832/51, 50 mükerrer numara

¹⁰⁸⁴ DTA. ŞUB., 1832/49, 51

¹⁰⁸⁵ DTA. ŞUB. 1832/42a

¹⁰⁸⁶ DTA. ŞUB. 1832/42b, 44, 46, 47; DTA. MUH., 330/117a-b.

¹⁰⁸⁷ DTA. ŞUB., 1832/43b, 44, 46, 48b, 49a; DTA. MUH., 330/115b, 116a, 117b.

¹⁰⁸⁸ DTA. ŞUB., 1832/42b, 43a, 47b, 50; DTA. MUH., 330/115b, 117a, 118b.

¹⁰⁸⁹ DTA. ŞUB. 1832/43b

¹⁰⁹⁰ DTA. MUH., 171/56a

mühendis tarak vapuru inşası bittiğinde vapurda kalacağından kesilmiştir. İngiliz çarhcıların maiyetine bir de tercüman veriliyordu¹⁰⁹¹.

Kontrat müddeti sona erdiği için yenileme yoluna gidildiğinde çarhcının maaşına zam isteği Vapurlar Müdürü'nün görüşü alınarak kabul ediliyordu. Ceyms Paril/Baril Vapurlar Müdürü Salih Paşa'ya dilekçe vererek kontrat müddeti sona ereceğinden dolayı kendisine lüzum olduğu hâlde maaşı olan 20 buçuk liranın emsali gibi 22 liraya çıkarılarak kontratının yenilenmesini ifade etmiştir. Salih Paşa, bu çarhcının uzun müddetten beri Tersane'de istihdâm edilip sanatınca yetenekli olduğunu ve kendisine lüzum göründüğünü beyân ederek maaşının 22 liraya çıkarılarak üç yıl kontrat yapılması hususuna müsaade istemiştir. Çarhçı Bahriye Meclisi'ne çağrılarak eski maaşıyla kontratının yenilenmesi teklif edilmiş ancak râzı olmamıştır. Bu şahsın lüzumu olduğu ve Mecidiye ile Eser-i Cedîd vapurları çarhcılarının maaşları 22 lira olduğu Salih Paşa tarafından da ifade edildiğinden çarhcının maaşının 22 liraya çıkarılmasıyla kontrat müddetinin üç seneye bağlanması uygun görülmüştür (23 Nisan 1848)¹⁰⁹². Ancak bazen kontrat yenilemesi sırasında mâhiye düşürülüyor ve artan para bazı çarhcıların maaşlarına ekleniyordu. Örneğin, 22 lira mahiye ile istihdâm edilmekte iken üç ay müddetle sılasına gitmesi için ruhsat verilen ve döndüğünde 19 lira 3 şilin 4 pens ile istihdâm edilecek olan Vilyam Davitson adlı çarhcının bu suretle uhdesinden münhâl kalan 2 buçuk lira 16 şilin 8 pensten bir miktarı 30 Mart 1850 tarihinde yapılan kontratlarla bazı İngiliz çarhcıların mâhiyelerine eklenmiştir. Bunlardan Tersane-i âmire fabrikalarıyla firkateyn vapurlarının baş çarhcılığı hizmetinde istihdâm edilmiş olan Melroz adlı çarhcının 20 buçuk lira olan maaşına bir buçuk lira eklenerek söz 22 liraya, Tersane-i âmire fabrikalarıyla firkateyn vapurlarının ikinci çarhcılığı hizmetinde görevli Aleksandır Dini/Vini adlı çarhcının 19 lira 3 şilin 4 pens olan maaşı 20 buçuk lira çıkarılmıştır¹⁰⁹³.

Aynalıkavak sahasında inşâ edilen fabrikaların ustaları da İngiltere'den getiriliyordu. Çekiç Fabrika-i Hümayûnu'nun açılışı sırasında fabrikada istihdâm edilmek üzere bir adet çekiç ve bir adet haddecî olarak iki ustanın İngiltere'den daha önce getirtilmesi¹⁰⁹⁴ makam-ı kapûdânîden Londra'daki Devlet-i âliyye Şehbenderi Zohrab'a sipariş edilmişti. Bunun üzerine Londra'da Devlet-i âliyye'nin işlerini görmek için bulunan Mösyö Froş, Demir

¹⁰⁹¹ DTA. MUH., 171/56a

¹⁰⁹² DTA. ŞUB., 1829/153

¹⁰⁹³ DTA. ŞUB., 1832/43.

¹⁰⁹⁴ DTA. ŞUB. 1842/152

Fabrikası'nda istihdâm edilmek üzere ayda 20 lira maaşla Tomas Törnır ve 19 lira maaşla Jon Lambert adlı İngiliz çarhcılarla mukavele imzalamıştır. Bahse konu çarhcılar 29 Kasım 1852'de Londra'dan vapura binerek İstanbul'a doğru yola çıkacaklardı¹⁰⁹⁵. Haddecı Tobas Törnır ve Demirci Con Lambert, sanatları olan haddeciliği ve demirciliği işlemek üzere 29 Kasım gününden itibaren bir sene hitamına kadar Tersane-i amire'de istihdâm edilmeyi ve maiyetlerine verilen şâkirdâna sanatlarını tamamen talim ederek işe yarar ustalar olarak yetiştirmeyi kabul etmişlerdir¹⁰⁹⁶. Ustalar henüz İstanbul'a gelmediğinden mukavele senetleri kaydedilmek üzere 29 Aralık 1852'de Bahriye Meclisi'nden gönderilen ilmühaber Bahriye Muhasebesi'ne verilmiştir¹⁰⁹⁷.

Vapurlar Müdürü, Zeytinburnu Fabrika-ı Hümayûnu ustalarından Mister İrvin'in, çekiç ve hadde fenlerinde aşıkâr olan mahâretinden dolayı İngiltere'den ustaların gelişine kadar¹⁰⁹⁸ Tersane-i âmire Çekiç Fabrikası'nın baş ustalığında istihdâm edilmeyi istediğini bildirmiştir. Konu Bahriye Meclisi'nde görüşülmüştür. Bu görüşmeye katılan Vapurlar Müdürü paşa, şu aralık bahse konu hizmet için kimsenin istihdâmına lüzûm görülmeyip fakat dövme helonu dövme hâline getirmek ve hadde demiri fırınlarda külçe edip haddeden çekmek, hadde ve çekicilerde istihdâm edilmek ve bu hususlara gerekecek ahen edevât takımlarını hazırlamak, makinenin donatılmış parçalarını mahallerine koymak hususlarında istihdâmında adama lüzum olduğunu ifade etmiştir. İrvin'in verdiği arizadan kendisinin bahsedilen sınâyi'den yalnız dövme helon yapmak ve hurda demirleri külçe etmek, Londra icap eden ahen edevâtı imal ve tesviye etmek san'atlarında malûmâtı olduğundan bahsederek bu hususlarda tarafından çekici ve haddecilerin gelişine kadar 20 lira mâhiye ile istihdâm edilmeyi istediği anlaşılmıştır. Bu mühendisin bahsedilen hususlarda istihdâmına hakiki lüzum görünmüş olmakla gereken kontratının tanziminin Vapurlar Müdürü paşaya havalesi lâzım geleceği hususunda Bahriye Meclisinden 24 Şubat 1852 tarihli ilâm-ı mühimme verilmiştir¹⁰⁹⁹. Bunun üzerine 4 Mart 1852 gününden itibaren geçerli olmak üzere yapılan kontratta, İrvin Tersane-i âmire'de bulunan cedîd fabrikada ocakçılık hizmetinde istihdâm edilmiştir. İrvin, Londra'dan celb olunan mühendislerin gelişine kadar bu hizmeti yapmayı ve hizmetine karşılık olarak 20 lira mâhiye verilmesini, maiyetine verilen şâkirdâna san'atını tamamen tahsile çalışarak kendisi gibi usta olmalarına dikkat etmeyi kabul etmiştir¹¹⁰⁰.

¹⁰⁹⁵ DTA. MKT., 5635/63, DTA. ŞUB., 1842/47

¹⁰⁹⁶ DTA. MUH., 330/122a

¹⁰⁹⁷ DTA. MKT., 5635/63, DTA. ŞUB., 1842/47

¹⁰⁹⁸ DTA. ŞUB. 1842/152

¹⁰⁹⁹ DTA. ŞUB., 1842/54

¹¹⁰⁰ DTA. ŞUB., 1832/48

İrvin, ustalar geldiğinde ise baş usta tayin edilecek ve maaşı da yeterli mertebeye çıkarılacaktı. Ancak ustaların gelmelerinin gecikmesi ve kendisi işin kesretinden dolayı acz suretinde bulunması cihetiyle maaşına iki lira zam yapılacağı ifade edilmiş ise de razı olmayıp ustalar geldiğinde daha fazla zam yapılmasını rica etmiştir.

İrvin hadde ve çekiç ustaları gelinceye kadar Çekiç Fabrikası'nın işini talep edildiği şekilde idare etmiş olduğundan, ustalar hasta oldukları hâlde fabrikanın işlerini yine kendisi idare etmek şartıyla eski maaşına iki buçuk lira zamlı Çekiç Fabrikası'na baş usta tayin edilmesi için gereken kontratının tanzimi hususu Salih Paşa tarafından bildirilmiştir. İrvin'in mâhiyesine yapılacak zam ise Muhbir-i Sürûr vapurundan ruhsat verilerek maaşı Hazine'de tutulan ustanın mâhiyesinden karşılanacaktı. Bu durum Bahriye Meclisi'nde görüşülerek uygun görülmüş, 27 Ocak 1853'ten itibaren iki buçuk liranın zammıyla bilâ-müddet şartıyla kontratının tanzimi hususunun lâzım geleceği hakkında mazbata hazırlanmıştır (15 Ocak 1853)¹¹⁰¹.

Kırım Savaşı sırasında ise Donanma-yı hümayûn sefineleri maiyetinde olan vapurlar ile tersane-i amire fabrikalarında istihdâm edilmiş olan İngiliz çarhcılar, seferber hükmünde istihdâm edileceklerini beyan ederek bir takım imtiyâzlar talep etmişlerdi. Charles Henderson, William Walker, William Dyke, Duncan Mc Lead, John Gerard, Hiram Hagne, William Landale, M. Laird, Joseph Milward, Georgi Stamps, James Caulisle, Henry, James Blair, James Ellis ve James Melroses adlı çarhcılar daha önce yapılan kontratlarından hâriç olarak tayînât ödenmesini, yaralanır veya muhârebede sakatlanarak vefat ederler veya sakatlanır da memleketine gönderilmeleri lâzım gelirse ailelerine Osmanlı hükûmeti tarafından mâhiye ve sakat olanlara harcırah verilmesini talep etmişlerdir. Efrenc çarhcılar, beş madde hâlinde kaleme aldıkları isteklerini kapsayan 13 Ekim 1853 tarihli dilekçeyi Vapurlar Müdürü Salih Paşa'ya takdim etmişlerdi. Çarhcıların talepleri Bahriye Meclisi'nde görüşülürken Efrenc çarhcılar vapurlarla sefere gitmeyecek veya bunların istekleri devlet tarafından kabul edilmeyecek olursa bunlara ruhsat verilip yerlerine Osmanlı zâbitânından çarhçı tayiniyle hizmetlerinin bunlara gördürülmesinin mümkün olup olmayacağı Vapurlar Müdürü Salih Paşa'ya sorulmuştur. Salih Paşa, Efrenc çarhcısı istihdâm edilmiş olan dört adet büyük vapurun üçüncü dördüncü çarhcıları ile diğer vapurlarda bulunan çarhcılar yetiştirilmiş olan Osmanlı çarhçı zâbitânından ise de Efrenc çarhcıların ihrâcî hâlinde onların

¹¹⁰¹ DTA. ŞUB. 1842/152

hizmetlerini yapmaya muktedir şimdilik bir başkası bulunamayacağını ifâde etmiştir. Tersane-i âmire fabrikalarının işleri bu aralık oldukça çoğalacağından buralarda istihdâm edilmiş bulunan çarhcılar, memur oldukları işlerinde vakitli vakitsiz öncekinden çok çalışıp çabalayacaklardı. Ayrıca vapurlarda bulunacak çarhcılar arasında yaralanma veya ölüm meydana geldiğinde yerlerine fabrikalarda çalışan çarhcılardan tayini icap edeceğinden fabrikalardaki çarhcıların da vapur çarhcılarıyla eşit derecede tutulması gerekecekti. Bu nedenle gailenin sona ermesine kadar fabrikalardaki çarhcılardan, memur oldukları hizmetlerde can-siperâne çalışırken ve özellikle gülle, kurşun vs harp aletlerinden etkilenecek sakatlanan veya vefat eden bulunursa vapurlarda görevli çarhcılara verilen imtiyâzların bunları da kapsamasının maslahat icâbından olduğu değerlendirilmişti¹¹⁰².

Bahriye Meclisi'nde çarhcıların talepleri incelenirken onların da muvâfakatleriyle kararlar alınmıştır. Taif vapurunun baş çarhcısı mirâlây rütbesinde olarak tayinât-ı mahsûsu olduğundan İngiliz çarhcılarından baş çarhcı bulunanlara da memuriyetleri süresince o miktarda tayinât, ikinci ve üçüncü çarhcı olanlara ise ikinci çarhcı tayinâtı verilecekti. Bu tayinât 22 Ekim 1853'ten Rusya meselesinin sona erdiği resmen ilan edilinceye kadar geçerli tutulacaktı. Fabrikalarda görevli çarhcıların, ne zaman olursa olsun donanma sefinelerinde görev verildiğinde derhal memur oldukları mahalle gitmeleri kontratları hükümleri arasında bulunduğu ve Tersane-i âmire'de de yine vapur-ı hümayûnların makine ve kazanca acil işlerinde istihdâm edileceklerinden dolayı vapurlarda ve fabrikalarda istihdâm edilmiş olan çarhcıların birbirlerinden farklı tutulmaması gerektiği değerlendirilmişti. Fakat fabrikalarda bulunan çarhcıların denize çıkmadıkça masraflarında bir ziyâdelik olmayacağından tayinât almaya istihkâkları olmaması, Vapurlar Müdürü tarafından vapurda görevlendirildikleri günden itibaren tayinât almaları gerekecekti. Çarhcılar vapurlarda görevli bulundukları sürece aylıkları bu tarafta tayin edecekleri mahalle verilecekti. Tersane-i âmire fabrikalarında görevli efrenc çarhcılardan muhârebe süresince yaralanarak öldüklerinde aileleri veya işe göremez hâle geldiklerinde kendileri, vapurlarda görevli çarhcılarla aynı haklara sahip olacaklardı. Şöyle ki, muharebede yaralandıkları veya muharebe esnasında makine veya kazanda acil ve önemli bir tamirâtı yaptığından dolayı hastalandığı sefine tabib ve süvarisi tarafından yazılı olarak ifade edildiğinde kendilerine kayd-ı hayat şartıyla yıllık 90 lira ve kız ve erkek çocuklarına yirmi bir yaşını dolduruncaya kadar 12'şer lira tahsis edilecekti. Ancak kız çocukları 21 yaşından önce evlenirse maaşları kesilecekti. Çarhcılar kaza veya muhârebe müddetinde vefat ederlerse 90 lira eşine, evleninceye kadar ödenecekti. Bu çarhcılar veya

¹¹⁰² DTA. MKT, 24 (5847)/1ve 11; BOA. İ.MVL., 290/11638_2, 3, 4

ailelerinin hayatta olduklarına dair bir kâğıdı, kendi devletleri tasdik ederek İstanbul'da bulunan elçilerine gönderecekler ve bu kâğıt geldiğinde kararlaştırılan maaş sefire teslim edilecekti. Çarhcılara muhârebe esnasında yaralandıklarında kendilerine memleketlerine gitmeleri için verilecek olan harcırah, vefat ederlerse ailelerine verilecekti¹¹⁰³.

Hazine-i Hassa İdaresi altında ve Mısır fırkası vapurlarından donanma-yı hümâyûn maiyetinde olanlarda istihdâm edilmiş olan Efrenc çarhcılar da bu şekilde dilekçe verilerse Tersane-i âmire vapurları çarhcıları ile aynı şekilde muameleye tâbi' olacaklardı. Bu çarhcılara gailenin iyi bir şekilde sona ermesine kadar verilecek tayinât bahâsı tertîbât-ı ihtiyâtiyyeden, yaralanma ve ölüm meydana geldiğinde kendilerine ve ailelerine verilecek maaşlar ise Maliye Hazinesi'nden tahsîs edilecekti. İngiliz lirası olarak alacakları maaşları, ödeme sırasında liranın cârî fiyatından verilecekti. Bahriye Meclisi'nde alınan kararlar bir mazbata ile (15 Ekim 1853) Kaptan Paşa'ya sunulmuştur. Bahriye Meclisi'nin mazbatasını Kaptan Paşa tarafından 16 Ekim 1853 tarihli tezkire ile Bâb-ı 'âlî'ye takdim edilmiştir¹¹⁰⁴. Sadrazam 1 Kasım 1853'de Kaptan Paşanın tezkiresi ile melfuf evrakı, Meclis-i Vâlâ'ya havale etmiş, meclis de Maliye Nezâreti'nden mütâlâa istemiştir. Maliye Nezâreti, bu gibi memurların tayinâtının Tersane-i âmire hazinesinden verildiği ve diğer hususlar için de şimdilik Maliye Hazinesi'nde emsâli geçmediğinden dolayı görüş beyânı zor ise de vakit gereğince meselenin iyi bir şekilde tesviyesi de ehemmiyetli ve elzem olduğundan dolayı bu maddelerin ne şekilde tensip buyurulursa o şekilde icabının yapılacağı şeklinde 4 Kasım 1853 tarihli görüş bildirmişti¹¹⁰⁵. Aynı şekilde Ser-askerlik'ten de görüş istenmiş, konu Dâr-ı Şûrâ-yı Askerî'ye havale edilmiş, burada yapılan müzâkerede Bahriye Meclisi'nin çarhcıların soruları üzerine yazdığı mütâlâa yolunda görüldüğü 16 Kasım 1853'de Ser-asker tarafından bildirilmiştir¹¹⁰⁶.

İngiliz çarhcıların talepleriyle ilgili irâde-i seniyye çıkmadan bu sırada Karadeniz'e ihraç edilen vapurlarda olan çarhcılar kontratlarını almadıkça gitmeyeceklerini ifade etmişlerdir. Bunun üzerine zarûrî olarak onlara talepleri verildiği, ancak diğerlerinin de aynı imtiyâzları talep etmekte oldukları Kaptan Paşa tarafından 20 Kasım 1853'de Sadarete bildirilmiştir¹¹⁰⁷. Bu sırada Ser-askerlik ve Maliye Nezâreti'nin görüşlerini de alan Meclis-i

¹¹⁰³ DTA.TER. 541/90, 91; BOA. İ.MVL., 290/11638_8

¹¹⁰⁴ DTA. MKT, 24 (5847)/1 ve 11; BOA. İ.MVL., 290/11638_2, 3, 4

¹¹⁰⁵ BOA. İ.MVL., 290/11638_5

¹¹⁰⁶ BOA. İ.MVL., 290/11638_6

¹¹⁰⁷ BOA. İ.MVL., 290/11638_7

Vâlâ'da Bahriye Meclisi'nin kararları uygun bulunmuştur (22 Kasım 1853)¹¹⁰⁸. Meclis-i Vâlâ'nın hazırladığı mazbata Sadrazam tarafından 27 Kasım 1853'de Padişaha sunulmuş ve 28 Kasım 1853'de irâde-i seniyye çıkmıştır¹¹⁰⁹. Böylece vapurlarda ve Tersâne-i âmire fabrikalarında istihdâm edilmiş İngiliz çarhcılara savaş süresince geçerli olmak üzere verilen yeni imtiyâzları kontrata bağlanmıştır.

İngiliz çarhcılara verilen yeni imtiyâzlara göre Hazine-i Hassa Kumpanyası vapurlarından Şehber vapuru başçarhcısı Hugh Mc Alpin ve Savn-ı Bârî vapurunun birinci çarkçısı Vilyım Siton¹¹¹⁰, Mısır'a ait Nil vapurunun baş çarkçısı Raydır Rade¹¹¹¹, Muhibir-i Sürûr vapuru birinci çarhcısı William Landale¹¹¹², Savn-ı Bârî vapuru çarhcısı Vilyam Hiçenson¹¹¹³, Nümâyiş-i Ticaret vapurunun çarhcı-ı evveli İngiliz John Chisnell¹¹¹⁴ ve Saik-i Şâdî vapuru baş çarkçısının görevi Taif vapurunda istihdâm edilmiş ser-çarhcı memuriyeti emsâlinde kabul edilerek ona verilen tayinât kadar tayinât verilmiştir¹¹¹⁵.

Hazine-i Hassa vapurları Tersâne-i âmire'ye devredilirken bunlarda istihdâm edilmiş olan İngiliz çarhcılar Tersane-i âmire vapurlarındaki çarhcılara verilen imtiyâzların kendilerine de verilmesini talep etmişlerdi. Hazîne-i hassa'dan Vasita-ı Ticâret vapuru dışındaki vapurların İngiliz çarhcılarına irâde-i seniyye gereğince Rusya muharebesinin sona ermesine kadar geçerli olacak bu imtiyâzlarla ilgili kontrat senetleri Bahriye Meclisi'nden verilmiştir. Ancak bu sırada Medâr-ı Ticaret vapuru Karadeniz'de bulunduğu için Arçilyov Morison ve Aleksandır Klayland adlı İngiliz çarhcılarına kontrat verilememiştir. Bu vapur Rusların eline geçmiş personel de esir düşmüştür. Bu vapurun çarhcıları ise Rusya muharebesi çıktığında dilekçe verdiklerinde kendilerine de imtiyaz verileceği vaad edildiği için kontrat gereğince esâretten kurtuluncaya kadar ailelerine maaş ve tayinât ödenmesi gerekmiştir¹¹¹⁶.

Tersane-i âmire fabrikalarında görevli Efrenc çarhcılar, kontratlarına göre maaşları beher ay kambiyo tatbik edilerek ödenmesi sırasında zararları olduğunu ifade etmişlerdir.

¹¹⁰⁸ DTA.TER. 541/90, 91; BOA. İ.MVL., 290/11638_8

¹¹⁰⁹ BOA. İ.MVL., 290/11638_9

¹¹¹⁰ DTA. MUH., 338/121a; DTA. ŞUB., 1851/158a-b, 159a; DTA. MUH., 330/121a

¹¹¹¹ DTA. MUH., 330/121b

¹¹¹² DTA. MUH., 330/119b, 120b

¹¹¹³ DTA. MUH., 330/123b

¹¹¹⁴ DTA. ŞUB., 1851/105a, 106b

¹¹¹⁵ DTA. ŞUB., 1851/155b, 156a

¹¹¹⁶ DTA. ŞUB. 1834/61

Bahriye Meclisi'ne çağrılıp konuşulduğunda gerçekten haklı bulunmuşlardı. Ayrıca bu gibi çarhcılar şimdilerde hâriçte ziyâdece ücretle istihdâm edildiğinden ve bunların Tersane'ce istihdâmlarına hakikaten mecburiyet görüldüğünden dolayı bundan böyle ayın bitiminde kambiyo fiyatının en fazlasının kaç kuruş olduğu araştırılarak istihkâkları hesaplanıp onun üzerine beher 100 kuruşta 60'ar para verilmesi uygun görülmüştür. Rumî eylül ayının ibtidâsından itibâren beher ay bu usulün geçerli olması için Bahriye Muhasebesi'nden Amele Yoklaması'na ilmühaber verilemesi hakkında Bahriye Meclisi ilâmi yolunda görülmüş ve ferman gereğince Amele Yoklaması'na 19 Ekim 1855 tarihli ilmühaber verilmiştir¹¹¹⁷.

Efrenç çarhcılara mesele-i hazîrenin başlangıcı olan 22 Ekim 1853 gününden itibâren verilen bu tayinat ve imtiyazların sulh haberi geldiğinde kesilmesi gerekiyordu. Bu nedenle 31 Mart 1856 günü sulh haberi gelince bu çarkçılara verilmekte olan tayinat bedelinin kesilmesi hususu Fabrikalar Müdürü'nün tahririnde ifade edilmiştir. Çarhcılara verilen tayinatın bu tarihten itibaren kesilmesi ve imtiyazların fesh edilmesi hakkında Bahriye Meclisi tarafından Bahriye Muhasebesi'ne ilmühaber verilmiştir (23 Nisan 1856)¹¹¹⁸.

Osmanlı donanmasının ilk uskurlu kalyonları ile firkateynlerine İngiltere'de makine takıldıktan sonra İngiltere'den hareket etmeden önce İngiliz çarkçılarla mukavele yapılarak sefinelerde istihdâm edilmişlerdir. Fethiye ve Şadiye ile Keyvân-ı Bahrî firkateynine İngiltere'de makine ve kazan imal edilmesi için Robert Napier and Sons Şirketi ile yapılan mukâvele şartlarından biri de makineleri sefinelere yerleştirecek olan İngiliz baş mühendislerin daha sonra mühendis makamında sefinelerde istihdâm edilmesiydi. Bu durumun faydalı olacağı değerlendirilip bunlardan başka makinelerin idaresi için de her kaç mühendis lâzım gelirse hepsinin tedariki fabrikatör tarafından taahhüt edilmiştir¹¹¹⁹. Sefinelerde istihdâm edilecek İngiliz çarkcılarla Bahriye Nezâreti'ne vekâleten Salih Paşa kontrat imzalamıştır. Kontratlar göre çarkcılar kontratlarında adı yazılı olan vapur-ı hümayûnda çarkcı mühendisliği görevinde istihdâm edilmekle birlikte Bahriye Nezâreti tarafından talep edildiğinde diğer bir sefinede de her ne zaman deniz yolculuğu teklif edilir ise kabul edecekleri gibi karada da mühendislik hizmetini yapacaklardı. Çarkcılar, Tersane-i âmire fabrikalarında kendi sanatlarında emsâli bulunan diğer İngiliz çarkcı mühendislerin dört mevsimdeki günlük çalışma saatlerine uyacaklardı. Çarkcılar her şekilde sâdık, sâlih ve

¹¹¹⁷ DTA. MUH., 330/124b

¹¹¹⁸ DTA. MUH., 330/121b.

¹¹¹⁹ DTA. MUH., 330/96a, 97b

ayık ve nizâma uygun tavırlarda olacaklardı. Kendi asli görevlerinde her zaman gayretli olmayı da taahhhüt etmekteydiler. Bundan başka gerek sefine dâhilinde gerek fabrikada bulunarak o sırada memur bulunan zâbitân tarafından kendi memuriyetlerine yönelik her ne emir verilecek olursa itâat edeceklerdi. Kendilerine ihâle kılınmış olan makine ve kazan ile diğer edevâtın âlâ, temiz ve nizâmında olmasına çalışacaklardı. İdarelerinde bulunan makineyi gerektiğinde tam bir özenle tamir edeceklerdi. Her hususta Bahriye Nezâreti'nde geçerli olan nizâm ve kanunlara uyacaklardı. Maiyetlerine tahsis edilmiş olan şâkirdânın çarkcı mühendisliği ilmini tahsil etmelerine çalışacaklardı. Çarkcıların yemek, elbise ve yatak takımı kısaca şahsî levazım için yapacağı harcamalar kendilerine ait olacaktı. Fabrikada çalışırken pazar günleri tatil yapacaklar ise de çok gerekli ve acil bir iş çıkarak memuru bulunan zâbitân tarafından emredildiği takdirde gerek pazar günü gerekirse gece de çalışacaklardı. Kendi amiri bulunan zâbit ruhsat vermeden asla kendi işinden geri kalmayacaklar, hasta olduklarında Bahriye Nezâreti'ne bildirerek nezâret tarafından Efrenc bir tabip tayin edilecekti. Pazar günü veya mesai saatleri dışında çalıştıklarında karada istihdâm edilen diğer İngiliz çarkcı mühendislerle verildiği gibi fazla ücret ödenecekti. Çarkcılara maaşları İngiliz lirası veya bu meblağın kambiyo hesabına tatbik edilerek karşılığı olan akçe şeklinde ödenecekti ve hasta olduklarında da maaşları ödenmeye devam edecekti. Çarkcılar hıyânetine, inâdına veya dikkatsizlikten dolayı Bahriye Nezâreti'ne ait eşyayı kayıp ve telef ettikleri hâlde bedeli maaşlarından kesilecekti. Çarkcılar kanun ve nizama aykırı olarak görevlerini yapmaktan kaçındıkları veya ihmal ettikleri, ruhsat almadan işlerinden geri kaldıkları müddetçe ücrete hak kazanamayacaklardı. Hizmetini terk eden çarkcı müstahak olacağı ödmeden başka bu müddete ait ücreti ile sefinede bırakmış olduğu elbise ve diğer eşyasını da zât-ı şâhâneye terk etmeye mecbur olacağını kabul ediyordu. Çarkcılar sefinelerde istihdâm edildikleri tarihten itibaren tam iki yıl bitinceye kadar iki taraftan hiç birinin bu mukâvelenâmeyi fesh etmeye salâhiyeti olamayacaktı. Mukâvelenâme müddeti sona erdikten sonra bir çarkcının hizmetine devam edebilmesi için iki taraftan biri, mukâvelenâme sona ermeden üç ay önce yazılı olarak haber verecekti. Mukâvelenâme uzatılmayıp çarkcı hemen İngiltere'ye dönecek olursa memleketine dönünceye kadar gereken harcırah ve maaşı kendisine ödenecekti. Ancak işi bırakıp giden çarkcıya bu ödenmeler yapılmayacaktı¹¹²⁰.

Keyvân-ı bahrî buharlı firkateyninde çarkcı mühendisliği memuriyetinde istihdâm edilecek olan İngiliz çarkcılarla Bahriye Nezâreti'ne vekâleten Salih Paşa 6 Nisan 1857

¹¹²⁰ DTA. MUH., 330/131b-132a; 134b-135a

tarihinde ayrı ayrı mukâvelenâme imzalamıştır. Caesar Crebbin çarkcı-ı evvel mühendisliği ile istihdâm edilip bu hizmetine karşılık olarak 25 İngiliz lirası alacaktı¹¹²¹. Robert Cemison çarkcı-ı sâni mühendisi olarak 22 İngiliz lirası¹¹²², Ceymis Robertson çarkcı-ı sâlis mühendis olarak 20 İngiliz lirası¹¹²³ ve David Çalmeros çarkcı-ı râbi' mühendis olarak 18 İngiliz lirası¹¹²⁴ maaş alacaktı. Ander Boyl'a ise hem çarkcı-ı hâmis mühendis hem de kazancı olarak istihdâm edilmiş olup 20 İngiliz lirası¹¹²⁵ maaş ödenecekti.

Salih Paşa, Peyk-i Zafer uskur kalyonunda istihdâm edilecek İngiliz çarkcı mühendislerle de devleti temsilen 21 Mayıs 1857'de mukâvelenâme imzalamıştır. Arcibale Kamil Aver ile çarkcı-ı evvel¹¹²⁶, Corc Finle ile çarkcı-ı sâni, David Heymi ile çarkcı-ı sâlis¹¹²⁷, Corc Kicir ile çarkcı-ı râbi' ve Ceymis Mek Federlin ile kazancı¹¹²⁸ olarak istihdâm edilmeleri için mukâvelenâme imzalanmıştır. Çarkcı-ı evvel 25 İngiliz lirası, çarkcı-ı sâni 22 İngiliz lirası¹¹²⁹, çarkcı-ı sâlis ve kazancı 20 İngiliz lirası¹¹³⁰, çarkcı-ı râbi' ise 18 İngiliz lirası¹¹³¹ maaş alacaktı.

Fethiye kalyonunda istihdâm edilecek İngiliz çarkcılarla Bahriye Nezâreti'ne vekâleten Kadri Bey mukâvelenâme imzalamıştır. 26 Nisan 1859 tarihinden itibaren iki yıl geçerli olmak üzere Corc Hibort ile mâhiyesi 25 liraya çarkcı-ı evvel¹¹³², Robert Mek Cil ile mâhiyesi 22 liraya çarkcı-ı sâni, Robert İstpes ile mâhiyesi 20 liraya çarkcı-ı sâlis ve Con Tomson ile de mâhiyesi 18 liraya çarkcı-ı râbi' olmak üzere kontrat yapılmıştır. Beşinci çarkcı Vilyam Davidson, altıncı çarkcı Alaksandır Ramsi ve yedinci çarkcı Robert Tomson ise mâhiyesi 18'er liradan diğer çarkcılardan farklı olarak bilâ-müddet kalyonda istihdâmı kabul etmişlerdir¹¹³³.

Şadiye kalyonunda 12 Ekim 1859'dan itibaren iki sene müddetle istihdam edilmek üzere dört İngiliz çarkcı ile kontrat imzalanmıştır. Bu kontrata göre Birinci çarkcı Con

¹¹²¹ DTA. MUH., 330/131b-132a; 134b-135a; DTA. ŞUB., 1851/28a-b, 29a-b

¹¹²² DTA. MUH., 330/132a

¹¹²³ DTA. MUH., 330/132a; 135b

¹¹²⁴ DTA. MUH., 330/132b; 135b

¹¹²⁵ DTA. MUH., 330/132b; 135b

¹¹²⁶ DTA. MUH., 330/133b-134a

¹¹²⁷ DTA. MUH., 330/134a

¹¹²⁸ DTA. MUH., 330/134b

¹¹²⁹ DTA. MUH., 330/134a

¹¹³⁰ DTA. MUH., 330/134a-b

¹¹³¹ DTA. MUH., 330/134b

¹¹³² DTA. MUH., 330/136b

¹¹³³ DTA. MUH., 330/137a

Kambıl 25 lira, ikinci çarkcı Vilyam Vilson 22 lira, üçüncü çarkcı Vilyam İvit 20 lira, dördüncü çarkcı Pitır Mek İvit 18 lira maaş alacaktı.¹¹³⁴ İngiliz çarkcılarla genellikle iki yıl geçerli olmak üzere mukâvelenâme yapılmışsa da bazıları uzun yıllar görevine devam etmiştir. Örneğin, Keyvân-ı Bahrî’de görevli Sizar Kirabin’e 13 Temmuz 1864’te¹¹³⁵, Ander Boyl’a 17 Ocak 1874’te İngiltere’ye dönmelerine izin verilerek kayıtları silinmiştir¹¹³⁶.

Aynı şekilde Yalı Köşkü Fabrikası’nda da asıl sorumlu olarak İngiliz ustalar istihdâm ediliyordu. Örneğin; 1 Temmuz 1859 tarihinden itibaren baş çarhcı Con Vilyam Vaker, Sarayburnu’nda bulunan fabrika-ı hümayûnda baş çarhcı ustalığı görevinde istihdâm edilmiş olup Tersane-i âmire fabrikalarının baş çarhcısına veya o bulunmadığı hâlde Vapurlar Müdürü’ne bağlı olarak görev yapacaktı. Vaker maiyetine çeşitli sınıflardan tayin edilmiş olan İngiliz ve Osmanlı çarhcı mühendisleri ve amele ile şâkirdânın çalışacakları işleri dağıtarak yapılacak bütün imâlâtın lâıyıkıyla icrâsına nezâret edecekti. Ayrıca Vaker, nezâreti altında bulunan İngiliz mühendislerinin, maiyetlerine çarhcılık ilmini tahsil etmek üzere tayin edilmiş olan bütün şâkirdânı eğitmelerine ve yardım etmelerine de nezâret edecekti. Vaker’ın, hizmetine karşılık olarak alacağı maaşı için eski mâhiyesi olan 22 lira üzerine 3 lira daha zam yapılmıştır. Mukâvelenâmede süre tespit edilmemiş olmamakla birlikte taraflar mukâvelenâmeyi fesh etmek istediklerini üç ay önceden bildireceklerdi¹¹³⁷.

¹¹³⁴ DTA. MUH., 330/140b

¹¹³⁵ DTA. MUH., 330/131b-132a; 134b-135a

¹¹³⁶ DTA. MUH., 330/132b; 135b

¹¹³⁷ DTA. MUH., 330/138a-b

SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu, XIX. yüzyıla Sultan III. Selim tarafından oluşturulan güçlü bir donanma ile girdi. Ancak yüzyıl boyunca Osmanlı Donanması'nın 1827 Navarin'de Avrupalılar tarafından yakılması, 1839'da Mısır'a kaçırılıp yaklaşık iki yıl boyunca bakımsız bir şekilde kalması ve 1853 Sinop Baskını'nda Ruslar tarafından tekrar yakılması olayları, Osmanlı deniz gücünü zayıflatmıştır. 1827 Navarin'de Avrupalı devletler tarafından yok edilen donanmasını doğal olarak Avrupa dışı devletlerle tekrar inşa etmesi gerekmiştir. Bunun sonucunda da Amerika ile imzalanan 1830 Antlaşması'nın gizli maddesinin uygulaması olarak Amerikalı gemi inşa mühendisleri Tersâne-i âmire'ye gelerek kalyonlar, fırkateynler yanında Amerikan usulü hızlı yelkenli savaş gemileri inşa etmişlerdir. Böylece Osmanlı donanmasında yeni bir dönem başlamış Amerikan tarzı yani boyu uzatılmış vasatı genişletilmiş gemiler inşa edilmiştir.

Yüzyılın başı ise savaş gemilerinin inşa teknolojisi açısından bir dönüm noktası olmuş ve yelkenli gemilerin yanında buharlı gemiler yer almaya başlamıştır. Hemen hemen Avrupalı devletlerle eş zamanlı olarak Osmanlılar, Amerikan gemi inşa mühendislerine buharlı gemiler de inşa ettirmişlerdir. En son yeniliğe sahip makineler sipariş ederek ticaret, nakliyat, römorkörlük hizmetleri verecek küçük vapurlar inşa etmişlerdir. Başlangıçta plansız programsız bir şekilde bunların tekneleri Tersâne'de yapıp İngiltere'den makineler getirilip takılarak buharlı gemilerin sayısı artırılmaya çalışılmıştır. Ancak bir süre sonra özellikle cenk vapurları üzerinde durulmaya başlanmıştır. En son teknoloji takip edilmiş, yeni gemi inşa teknikleri denenmiş, hatta Avrupa ile birlikte aynı tarihlerde demir yani zırhlı vapur inşa edilmişse de bir numûne şeklinde bırakılmıştır. Hazineseler para sıkıntısı içinde olmasına rağmen Tersane hazinesine yardım yapılmış, esas olarak buharlı gemi inşası alınıp mümkün olan tasarrufa gidilmeye çalışılmıştır.

Osmanlıların, yandan çarklı olan ilk vapurların tekne tasarımının farklı olması yanında makinelerin ülkede yapılamamasından dolayı bu teknolojik gelişimi kendi kaynaklarıyla takip etmeleri ve aktarmaları mümkün olmamıştır. Vapurların sayısı artıkça dışa bağımlılıktan kurtulmak için teknik personelin uygulamalı eğitim alacağı ve ilerde de makine imâl edileceği bir demir fabrikası inşâ edilmek istenmiştir. Ancak bu fabrika, Ermenilerin etkisi ile Tersane-i âmire'ye bağlı olarak kuralamamıştır. Fabrikanın inşâsının uzun süreceği düşünülerek buharlı gemilerin sayısı belli bir seviyeye çıkarılmaya çalışırken çeşitli nizâmnâmelerle vapurların görevlendirilmeleri, çarkçılar, ateşçiler ve kömürcülerin görev ve sorumlulukları, terfi'leri düzen altına alınmıştır. Bahriye Mektebi'nde çarkçı sınıfı kurulmuş, bu eğitimin uzun süreceği düşünülerek eğitim yılı uzun tutulmuştur. Ayrıca Bahriye Mektebi'nde yalnızca mesleki eğitim verilebilmesi için temel bilgilerin verileceği deniz lisesi kurulmuştur.

Yüzyılın ortasında ise uskurun icâdı bir devrim yaratmış ve çarkların, geminin ateş gücünü düşürdüğü için klasik savaş gemilerinde uygulanmaması mahzuru ortadan kalkmıştır. Osmanlı Devleti, 1850'li yılların başında onarılacak üç ambarlı, kapak ve firkateynlerin uskuruya dönüştürülmesi ve yeni olarak inşâ edileceklerin de uskuru olarak tasarımının yapılarak inşâ edilmesine karar vermiştir. Bu amaçla başlayan inşâ faaliyetleri, Sinop Baskını ve akabinde Kırım Savaşı nedeniyle sekteye uğramıştır. Osmanlı yelkenli donanma gemileri müttefik donanma ile birlikte Sivastopol'ün bombardımanı başta olmak üzere Karadeniz'deki harekât yanında Akdeniz'de eşkıya takibi de yapmıştır. Diğer taraftan yetersiz makineye sahip, küçük ve çoğu yandan çarklı olduğu için Karadeniz'in sert denizlerine çıkmakta zorluk çeken Osmanlı vapurları, nakliyat, römorkörlük hizmetinde kullanılmıştır.

Tersâne-i âmire'de buhar gücü, işlerin hızlandırılması ve havuzların suyunun esterler yerine makine ile boşaltılmasında olduğu gibi ekonomik olması sebebiyle kullanılmıştır. Ancak hem vapurlar hem de buharlı makineler, fabrikalarda üretilip montajı yapacak ve kullanacak çarkçı ile ithal edilmiştir.

Osmanlılardan teknik personel yetiştirilerek yavaş yavaş yabancı çarkçıların sayısı düşürülmeye çalışılmıştır. Bu amaçla Bahriye Mektebi öğrencileri okuldan mezun olur olmaz ve son sınıflarda İngiltere'ye gönderilip eğitime çalışılmıştır. İngilizlerin gemicilik tekniğinde ilerlemiş olması göz önüne alınarak Bahriye Mektebi'nde İngilizce yabancı dil

olarak    retilmeye ba lanmı tır. Osmanlılar, vapurların sayısı artarken bunları kullanacak ve gerektiğinde onaracak personeli olmadığı için başlangıçtan itibaren yabancı  ark ı, kazancı, gemi in   mühendisleri getirmek zorunda kalmışlardır.

Endüstrinin en önemli yakıtı olan kömür,  a da  usullerle  ıkarılamadı ı için İngiliz kömürüne talep fazla olmuştur. Özellikle savaş sırasında Ereğli madenlerinden yararlanmak mümkün olmamış, savaş sonrasında hazinelerin sıkıntısının daha da artması nedeniyle kömürden tasarruf etmek üzere uygun havalarda yelken kullanılması kabul edilerek, bu konuda kontrol sağlanması amacıyla makine jurnali usulü uygulamaya sokulmuştur.

Bununla birlikte Osmanlılar    ambarlı, kapak ve firkateynlerini uskuruya dönüştürürken Avrupalılar, Amerikalıların 1830’larda Osmanlılara in   ettikleri tarzda gemiler in  sına ba lamı lar ve savaş sırasında top uluktaki gelişmelerden ders alarak zırhlı gemiler üzerinde tecrübelere ba lamı lardır. Osmanlılar ise eski usulde bilgiye sahip personeli ile yine alı tıkları büyük gemileri in  ya devam etmişlerdir. İngiltere’den Amerika’dan uskurlu kalyonlar satın alma isteklerine İngilizlerin artık bu gibi gemileri in   etmedikleri hatta bir süredir zırhlı gemilerin sayısını artırdıkları cevabı üzerine daha buharlı gemi teknolojisi kurulmadan yeni bir teknoloji ürünü gemilerin in  sı kabul edilmiştir.

EK. 1: Nizâmnâme-i çarhciyân (DTA ŞUB. 10A (1838)/20a-23a.)

Birinci bend

Bi-mennihî ta'âla hazretleri zât-ı şevket-i hazret-i şeh-r-yârîyi nice nice âsâr-ı hayriyyeye muvaffakiyetle ile'l-ebed serîr-i hilâfet serîr-i tâcidârîlerinde dâim ve muhalled buyursun sâye-i muvaffakiyet-vâye-i cenâb-ı cihân-bânîde mevcûd olan vapur sefâin-i hümâyûnlarında istihdâm olunmakda olan çarhcılar ile ateşci ve kömürcilerin sûret-i hareket ve emr-i me'mûriyyetleri dahi mihver-i lâyıkında olmak üzere bunlar hakkında Bahriyye Meclisi'nde kaleme alınub hâk-pây-ı hümâyûn-ı cenab-ı mülûkâneye bi't-takdîm icrây-ı ahkâmı husûsına irâde-i isâbet-ifâde-i hazret-i şeh-r-yârî müte'allik ve şeref-südûr buyurılan nizâmnâmedir.

İkinci bend

Her bir vapur-ı hümâyûn makinesinin kuvvet ve cesâmetine göre mukaddemâ bâ-irâde-i seniyye mukarrer olan nizâmı vechle tertîb olunmuş olan sunûf-ı sitteden çend nefer çarhçı zâbitânı me'mûr kılınarak bunlardan birisi çarhçı başı 'add ve i'tibâr olunduğına ve makine-i mezbûrun sûret-i isti'mâl ve hüsn-i idâresi evvel be-evvel çarhçı başıların muhavvel uhde-i memûriyyetleri bulunduğına binâen ve mûmâileyhin mâdûnunda bulunan çarhcılar ile ateşci ve kömürciler zîr-i kumandasında olmasına her hâl-ü kârda baş çarhçı tarafından mâdûnunda bulunan çarhçı ve ateşci ve kömürciyâna vukû'bulan ifâdât ve tenbîhâtın hemân mutî'-âne ve mukîm-âne İcrâsına mûmâileyhim sarf-ı mesâ'i ve kudret eyleyecektir.

Üçüncü bend

Astânededen bir vapurun bir mahalle me'mûriyyeti vukû'unda çünkü her bir vapurun çarhlarının işledilmesi nizâmen çarhçı başının sefînde mevcûd bulunmasına mütevakkıf idüğünden mezkûr vapurun baş çarhcısı bulunan kimesne nâ-mizâc olduğu veyâhûd diğer mâni'-i şer'îsi vukû'ile zâbitânından bi'l-istîzân sefînde bukunamadığı veyâhûd bi'l-istîzân sefînde mevcûd olamadığı hâlde ol-vakt ikinci çarhçı bulunan kimse hod be-hod hareket itmeyüb vapurlar müdîrinden bi'l-istîzân vâki' olacak tenbîhe göre harekete mübâderet ve Der-sa'âdet'de bulunmadığı sûrette ikinci çarhçı bulunan kimesne ma'iyyeti me'mûrlarile berâber vapurun kıyâm ve hareket itdirimesi zımnında icâb-ı hâlin icrâsına müsâberet eyleyecektir.

Dördüncü bend

Vapur-ı hümâyûnlarda müstahdem mühendis ve ateşci ve kömürçi beher sene bi'l-imtîhân ilerü sınıflara alınmakda ve mezkûr mühendis ve ateşcilerden çarhcılık fennine kesb-i ma'lûmâta eyleyenleri nizâmı vechle çarhçı zümresine ilhâk kılınmakda olmasile bunlardan

hiç birisi öğrenmek emelile baş çarhçı çarh odasında bulunmadıkca veyâhûd mûmâileyh ruhsat virmedikce hod be-hod makine ve kazgan âlâtlarından bir şeyi yerinden çıkarmayup karışdırmayacaktır ve hatta alet-ı mezkûre birisi tathîre muhtac olmuş olsa bile çünkü makinesinin me'mûrî baş çarhçı olmak ve bunun ve beheri ândan mes'ûl bulunmak mülâbesesile mûmâileyh tenbîh itmedikce tathîr dahi eylemiyecektir.

Beşinci bend

Vapur-ı hümâyûnlarda müstahdem kömürcilerden beher sene icrâ olunan imtihânda sınıf-ı evvelde bulunanlardan ehliyet ve liyâkatleri tebeyyün eyleyenlerin ateşçi sınıfına nakl ve idhâlleri nizâmı iktizâsından ise de bunların hidmetleri çarh otası derûnunda olmadığına ve merkûmların o fenne kesb-i ma'lûmât eylemeleri aralık aralık çarh odasına inmelerile hâsıl olacağı bedîhî bulunduğu mebni vapurlarda bulunan sınıf-ı evvel kömürcileri kömürcice işleri olmadığı hâlde çarhçı başı bulunan şahıs süvari-i sefîneye ifâde iderek münâvebeten çarh odasına indirüb merkûmlara fenn-i mezbûrun ta'lîm ve tefhîmine sarf-ı himmet eyleyecektir.

Altıncı bend

Vapurlardan birinin müsta'cilen bir mahalle me'mûriyyeti zuhûr itdiği ve ol-hâl ile berâber çarh ve kazganda dahi hayli iş bulunduğu takdîrde sefînenin çarhçı başısı eğerce ma'îyyetinde bulunan ateşçi ve kömürcileri dahi celb ile rûfekâsile berâber hidmet ifâsına gayret ider ise de o aralık zikr olunan kömürcilerin dahi işi blunacağından sintine temizlemek ve kirec sürmek ve tulumba basmak misillû hidmetlerde i'âneye muhtâc olarak çarh odası hidemâtının bir kadem akdem ifâsiçün çarhçı başı-ı mûmâileyh süvari-i sefîneden mikdâr-ı kifâye yardımcı istediği hâlde süvari-i mûmâileyh is'âf-ı istid'âsına müsâ'ade idecektir.

Yedinci bend

Süvari-i sefîne sefînenin emr ü kumandanı olduğına mebni derûn-ı sefînede mevcûd bulunan zâbitân ve neferât ve çarhçı başı sefîneden taşra çıkacağı vakt ber-mûceb-i nizâm evvel emrde süvâri-i sefîneden tahsîl-i ruhsat iderek gitmesi ve kangı mahalle gideceğini dahi bildirmesi lâzım geleceği misillû çarhçı başı-ı mûmâileyhin zîr-i kumandasında bulunan çarhçı ve mühendis ve ateşçi ve kömürciler dahi keزالik sefîneden çıkmak üzere çarhçı başı-ı mûmâileyhden taleb-i ruhsat eylediklerinde çarhçı başı-ı mûmâileyh keyfiyyeti süvari-i mûmâileyh bi'l-ifâde müsâ'ade eylediği sûretde ruhsat virilüb süvari-i sefîne veyâhûd bulunmadığı sûretde o makamda bulunan zâbit tarafından ruhsat tahsîl olunmadıkca bunlardan birisinin sefîneden bir hatve ayrılmasına ruhsat virmeğe baş çarhçının istikâkı olamayacaktır.

Sekizinci bend

Ta'rîfdan müstagni olduğu vechle her nekad bir vapurun çarh ve kazganca olan kâffe-i mesâlihi çarhçı ve ateşçi ve kömürcilerin muhavvel uhde-i memûriyyetinde ise de çarh torna itmek ve icâbı takdîrinde kül dökmek ve tulumba basmak gibi hidemâtın ale'l-acele icrâsı lâzım geleceğinden nöbetçi olan çarhçı güğertede bulunan nöbetçi zâbitine bu misillü bir hizmet icrâ olunacağını ifâde eylediği ânda bilâ-tevkîf i'âne-i icâbiyyenin icrâsına cesâret kılınacaktır.

Dokuzuncu bend

Çarh lâzimesiçün matlûb olunacak eşyây-ı mütenevvi'a içün tanzîm olunan istid'â varakaları süvari-i sefine ile çarhçı başı taraflarından temhîr kılındıkdansonra çarhçı başı-ı mûmâileyh mezkûr istid'âyı vapurlar müdürî tarafına takdîm iderek müdür-i mûmâileyh tarafından dahi tasdîk olundığı hâlde mu'amelât-ı kalemiyyesinin icrâ itdirilüb ol eşyânın me'mûrları taraflarından virilmesiçün tastîr olunacak ilm-ü haber ve liman tezkiresi süvari-i sefineye irâ'e ve itâ ve süvari-i mûmâileyh dahi bir emîn adem me'mûr iderek eşyây-ı mezkûreyi ahz ve istifâ ve derûn-ı sefinede mahfûz ve me'men bir mahalde muhafazasına dikkat ve i'tinâ eyleyerek çarhçı başı-ı mezkûr eşyâdan her ne matlûb ider ise icâbı mikdâr bi'l-i'tâ sefine defterine masraf kayd ve imlâ olunması ve ba'dehu usûl vechle eşyâyı masrûfenin kaydları terkîn kılınmak üzere yine mûmâileyhümâ taraflarından bi'l-iştirâk bir istid'â varakası tanzîm ile ber-minvâl-i muharrer icâbı icrâ kılınması lâzım gelecektir.

Onuncu bend

Bir vapurun bir mahalle azîmeti ve Der-sa'âdet'e av[de]ti o ânda ol vapurun çarh otasında vukû'bulan kâffe-i hâlât ve harekât çarhçı başıya mahsûs olan matbû' jurnallere tahrîr ve imlâ ve çarhcılar nöbet değışdirdikde çarh ve kazganların hâllerini halkalarına bi'l-ifâde kâ'ide-i teslîm ve tesellümi icrâ ve eğerce çah ve kazganlara bir fenalık vukû'bulur ise görüldüğü ânda nöbetçi bulunan çarhcılardan su'al olunacağından kimlerin nöbetinde vukû'bulduğu tebeyyün itmek içün vardiyaları tebdîl olunan çarhcıların leyl ve nehârî saat ve dakikalrile esâmileri dahi mezkûr jurnale tezyîd tezbîr ve imâ olunacaktır.

On birinci bend

Bir vapurun müddet-i memûriyyetinde çarh ve kazganlarında bir fenalık ve bir sakatlık vukû'bulubda mevcûd-ı sefine bulunan çarhcılar ma'rifetleriyle ta'mîr ve termîmi mümkün olamıyarak fabrikaya muhtâc olur ise ol vapur Der-sa'âdet'e vürûd eylediği ânda çarhçı başısı keyfiyyeti süvari-i sefineye hikâye ve beyân eyledikdensonra bâ-jurnal vapurlar müdürî tarafına ifâdeye mübâderet ve müdür-i mûmâileyh dahi jurnal-i mezkûrî ferîk paşa cânibine ve paşay-ı müşârünileyh me'mûriyyetde bulundukları hâlde makam-ı celîl-i

kapûdânîye takdîm müsâberet eyleyerek ve ol-bâbda vukû'bulacak [e]mre göre harekete müsâra'at olunacaktır.

On ikinci bend

Daima memûriyyetde bulunan vapurların dahi kezalik makinesinde bir sakatlığı vukû'bulubda ânıntesviyesi derûnunda bulunan çarhciyân ma'rîfetine mümkün olamayub beheme-hâl ol vapurda Der-sa'âdet'e gelerek fabrikada ta'mîr itdirilmesine muhtâc olur ise ol-vakt zikr olunan sakatlık makine ve kazanın kangı alet ve mahallinde vukû'bulmuşdur sebab-i hakîkîsi ne ise ism ve remile bir mazbata tanzîm ve ol mazbata süvari-i sefîne ve baş çarhcı ve zâbitân-ı sâire taraflarından temhîr olunarak makam-ı celîl-i kapûdânîye bi't-takdîm ol-bâbda bu taraftan vâki' olacak emre göre harekete mübâderet kılınacaktır.

On üçüncü bend

Vapurun bir mahalle azîmetinde esnây-ı râhde çarh ve kazanlarında bir fenalık zuhûr idübde ol fenalığın izâle ve tesvîyesi bi'z-zarûr çarhcılar bir müddet turdırılmağa muhtâc olur ise çarhcı başı keyfîyyeti serian süvari-i sefîneye bi'l-ifâde süvari-i mûmâileyh dahi sefînece lâzım gelan tedâbiri ba'de'l-icrâ turdırıla ve fakat vapur-ı mezkûrun ber-vech-i muharrer vukû'bulan fenalığı bir tar mahalde veyâhûd birun üsti yerlerde vukû'bulubda çarhlar turdırıldığı hâlde sefîne-i mezkûrenin bir mehlikeye uğrayacağı ve sefîne-i mezkûre ol tehlike mahalli mürûr eyleyinceye değin çarhların adem-i tevkîfinden dolayı makine ve kazanlara bir büyük mazarrat irâs ideceği anlaşıldığı takdîrde süvari-i sefîne ve çarhcı başı ile zâbitân-ı mevcûd der-'akab cem' olarak bir meclis 'akdile ol-hâlde sefîneyi yürütmekmi yohsa çarhları turdırmakmi icâb ider fâ'ide ile mazarrat mîzân olunarak her kangı tarafda fâ'ide müşâhede kılınur ise taraf-ı mezkûr tercîh olunub ancak bu bâbda mûmîleyhüm yek-diğerine 'atf-ı cünhe itmamek ve cümlesinin re'yyi bir olduğu bilinmek üzere bir kıt'a mazbat tahrîr ve cümlesi tarafından temhîr olunması lâzım gelir çünkü çarhcıların sefîne kullanmağa ma'lûmâtı ve memûriyyeti olmadığından öyle bir tehlike mahallinde çarhların turdırılması hakkında baş çarhcı ta'annüd itmeyecektir.

On beşinci bend

Bir vapurun çarhcı başısı ve çarhcıları her ne rütbede olur ise olsun bâlâda beyân olundığı üzere sefîne süvarisinin zîr-i kumandasında oldukları misillû çarhların sûret-i isti'mâli ve makinenin usûl-ı idâresi dahi çarhcıların muhavvel-i uhdeleri bulunmak cihetle vapurun bir mahalden kıyâm ve hareket itmesi lâzım geldikde süvari-i sefîne çarhcı başıyı çağırub sûret-i memûriyyetlerini ve kangı saatde kıyâm ve hareket eyleyeceklerini bi'l-ifâde mûmâileyh dahi ânâ göre harekete mübâderet ve fakat süvari-i sefînenin dilediği saatde hâzırlanamıyacak oldukları hâlde bu bâbda sefîne tarafından bir gûne cebr ve ilhâh olunmak icâb itmeyüb fakat

çarhcı başı-ı mûmâileyh oldukca tiz hazırlanmağa gayret ve bunun gibi çarha dâir olub icrâsı çarhcılarca müstehîl-el-imkân mevâdda dahi süvari-i sefîne teklîf ve ısrâr eylemekden ihtirâz ve mücâbenet idecekdir.

On altıncı bend

Vapur sefînelerinin bacalarile pervaneleri makine âlâtından hâric olmak cihetle düvel-i sâire vapurlarında olduğu misillû bunların boyaları fena buldukca zâce itdirilüb boyadılarak çürümekden vekâya ve muhâfazası süvari-i sefînenin vazîfe-i memûriyyetlerinden olduğına ve bunun gibi ahen kazgan ve çarh üzerlerine güğerteden su sizar oldukda vesâir mazarratlı şeyler vukû'unda keyfiyyeti çarhcı başı süvari-i mûmâileyhe ifâde iderek mûmâileyh dahi hemân icâbının icrâsına ibtidâr eylemek lâzım geleceğine binâen bu makûle mevâddın sür'at-i ifâ-ı muktezâsında süvari-i sefîne bulunan kimesneler takayyud ve ihtimâm itmelidir.

On yedinci bend

Mevsim-i şitâda vapur-ı hümayûnlardan birine asker irkâbile taşra irsâl ve izâmında veyâhûd postaya işlemekte olan vapurların amd-ü şüddünde güğertede bulunan asker ve yolcının berk ve bârân ve berdden muhafazaları zımnında süvari-i sefîne birazını aşağı yerleşdirüb mikdâr-ı diğeri güğertede kalur ise ânların dahi çarh otasına yerleşdirilmesi ve bâkisinin dahi tente ile muhâfazasına bakılması lâzımeden olacağına binâen çarh otasına gidenler çarhcıları şaşırdub hizmetlerinde bir tekâsül ve kusûr itmelerini mü'eddi olması ve zikr olunan halkın cehâleti sebebiyle ba'zıları çarh âlâtları aralarında bir kazaya dûçâr olmaları dahi me[l]hûz bulunduğundan ol-hâlde bir kaza ve fenalık vukû'bulmamak içün süvari-i sefîne lâzım gelen mahalle nöbetci nasbile herhâlde asker ve yolcuların esbâb-ı râhet ve âsâyışleri istihsâle bezl-i sa'y ve gayret eyleyecekdir.

On sekizinci bend

Bi'l-cümle sefâin-i mülûkâne ve vapur-ı hümayûnlarda mevcûd ve müstahdem olan asâkir-i bahriyye-i şâhâneye bi'l-münâvebe haftada bir veya iki def'a sefîneden taşra azîmetlerine ruhsat virilmekde olub fakat bir vapurun gerek Der-sa'âdet'de olsun ve gerek memûriyyetde bulunsun çarh ve kazganlarında müsta'cel iş olduğu hâlde hizmetinin kâmilten ifâsına kadar ateşçilere ruhsat virilmesi câiz olamayacağından ve bir sefînede mevcûd bulunan zâbit ve neferât-ı askeriyyenin tışaru çıkmaları süvari-i sefînenin ruhsat ve müsâ'adesine menût bulunduğundan ber-minvâl-i muharrer öyle iş zuhûrunda kâmilten tesvîyesine kadar zikr olunan ateşçilerden mâni'-i şer'iyyesi olmadukca birisinin tışaru çıkmasına süvari-i sefîne tarafından ruhsat virilmeyüb fakat vakt müsâ'ide eylediği hâlde sonradan ruhsat virilmesi hakkâniyyetden olacağı derkârdır.

On dokuzuncu bend

Vapur-ı hümâyûnlarda bulunan çarhcılar süvari-i sefinenin zîr-i kumandasında oldukları cihetle umûr-ı memûriyyetlerinde hâric olan sefinenin mânevrasına ve sefineye alacağı humûle vesâiryê aslâ söz karışdırması câiz olmayub şu kadar ki sefineye tahmîl kılınan ve alınan yolcu ve eşyâ sefinenin tahammülünden ziyâde olduğu veyâhûd kıcılı ve başlı bulunmak gibi nesnelerin çarh ve kazganlara bir fenalık irâs ideceğini hasbe'l-ma'lûmât baş çarhçı fehm ve idrâk eyleyeceğinden çarhçı başı-ı mûmâileyh burasını süvari-i sefineye ifâde ve ihbâra müsâra'at ve'l-hâlde süvari-i mûmâileyh dahi icâb-ı hâlin icrâsına mübâderet eyleyecektir.

Yirminci bend

Vapur-ı hümâyûnlarda bulunan çarhçı zâbitânı süvari-i sefinenin zîr-i kumandasında olarak her hâl u kârda mûmâileyhin emr ü re'yine mütaba'atle usûl ve nizâm üzere hareket eylemek ve bi'l-farz baş çarhçı bulunan kimesne süvari-i sefine ile hem-rütbe olmuş veyâhûd süvariden bâlâ rütbede bulunmuş olsa bile hasebe'l-usûl yine süvari-i mûmâileyh kendü zâbiti bilerek re'inin mugâyeretde bulunmamak lâzım geleceği ve asıl rütbe-i bedâhet olup ancak süvari-i mûmâileyhin adem-i tahsîlleri cihetle çarhcılık fennine mahâret ve ma'lûmâtları olmayacağından ve çarhların sûret-i isti'mâli ve hafîzu'llah-ı ta'âla bir sakatlık zuhûrunda sebep-i vukû'u baş çarhcıdan sual olunacağından gerek süvari-i mûmâileyh ve gerek zâbitân-ı sâirenin çarhcılığa müteferri' olan mevâda karışmamaları lâzımedendir.

Yirmi birinci bend

Çarhçı ve ateşçi ve kömürcilerden birinin memûr olduğu hizmetinde te'dîbi istilzâm ider bir tekâsül ve kusurı vukû'bulduğu veyâhûd ma'âza'llah-ı ta'âla sefineye bir zarar ve ziyân ertîb idecek havf hatar zuhûrına sebep olduğu hâlde keyfiyyet baş çarhçı tarafından süvari-i sefineye hız virilerek merkûm derece-i cünhe ve kabahatine göre habs olunarak veyâhûd muvakkaten güğerteye çıkarılarak Der-sa'âdet'e vürûdlarında vukû'hâl süvari-i sefine tarafından bâ-jurnal ferîk-i bahriyye paşa tarafına ifâde ve ihbâr ve jurnal-ı mezkûr makam-ı hazret-i kapûdânîye takdîm olunarak ol-bâbda ne-vechle emr ü tenbîh vukû'bulur ise ânâ göre harekete ibtidâr ve bunun gibi kâffe-i vapurlarda bulunan çarhçı ve ateşçi ve kömürcilerin etvâr ve hareketine vapurlar müdürü bulunan zâtın ma'lûmâtı lâhık olmak lâzım geleceğinden ol-vechle çarhçı ve ateşçi ve kömürciyân-ı merkûmeden birinin harekât-ı nâ-becâsı vukû'unda keyfiyyet süvari-i sefine tarafından ferîk-i bahriyye tarafına bâ-jurnal ifâde olunacağı misillü çarhçı başı tarafından dahi kezalik bir kıt'a kurnal tanzîmile vapurlar müdürü mûmâileyhe beyân ve ihzâr olunacaktır.

Yirmi ikinci bend

Her bir vapurun çarhlarınışledildiği hâlde çarhcıları ve taeşci ve kömürcileri mevcûdiyyete göre iki üç posta olarak büyük vapurların çarhcıları dörder ve küçük vapurların çarhcıları altışar saat nöbet beklemesi ve bunlardan birisi posta başı ‘add olacağı cihetle tebdîl-i postalarında nöbete gidecek olan posta başıya nöbetden çıkacak posta başı makine ve kazanın ahvâl ve keyfiyyâtını tokuzuncı bendde beyân olunduğu vechle ifâde ve beyân ile teslim ve [tesellüm] kâidesinin icrâ ve şerh nöbetinde çarhcı başı tarafından kendüsüne bir tenebbüh vukû’bulur ise ânındahi ifâde ve inbâ olunması ve her bir posta başı nöbetinde makinede cüz’i bir şey vukû’unda icâbını bi’l-ifâ ba’dehu keyfiyyeti çarhcı başıya dahi beyân ve imâ eylemesi ve eğerce zikr olunan mâdde cesîm bir şey ise vuku’ı ânda çarhcı başıya haber virüb mûmâileyhin re’y ve tedbîrlerle bi’l-ittifâk icrây-ı tesviyesine mübâderet ve hasr-ı kudret kılınması ve keyfiyyetin ol ânda süvari-i sefîneye de haber ve ifâde olunması lâzım geleceğinden ber-vech-i muharrer harekete müsâberet ve hilâfından mücânebet olunacaktır.

Yirmi üçüncü bend

Vapur-i hümâyunlardan biri bir mahalde lenger-endâz veyâhûd resen-bend bulunduğî hâlde çünkü makine âlâtları eczây-ı külliyyeteden mürekkeb gâyet dakîk eşyây-ı nâzikeden olmasına ve çarh ve kazanların idâresiçün seffinenin su kesiminden aşâğısında olan deniz muslukları dahi dahi tehlikelü ve lâzıme’l-i’tinâ âlâtdan bulunmasına binâen çarhların ta’tîlinde dahi çarh otasının hâlî bırakılması câ’iz olmayacağından çünkü mahall-i mezkûrun nöbetciden helâ’ı takdîrinde şâyed ba’z kimesnenin gerek cehâleti ve gerek ihânetinden nâşi mârû’l-beyân alet-ı nâzikeden birini kurcalamak veyâhûd deniz musluklarını açmak gibi nesnelere ictisârı mülâhazadan gayr-ı ba’îd ve bu ise müceb-i ziyân ve müstevcib-i tehlike idüğü emr-i bedîd idüğinden ol-vechle vapurların lenger-endâz ikâmetleri hâlinde derûnunda bulunan ateşçilerden çend nefer dâima çarh otasında nöbet bek[le]yerek gerek seffine takımından olsun ve gerek misâfir bulunsun zinhâr kimesnenin mahall-i mezkûre duhûlüne ruhsat virilmeyüb fakat ümerây-ı bahriyyeden veyâ süvari-i seffine veyâhûd nöbetci zâbitin duhûlüne müsâ’ade eylemesi ve çarhcı zâbitânının ba’zısı seffinde bulunacağından leyl ve nehâr münâvebe ile sık sık çarh otasına girerek nöbetde bulunan ateşçilerin nöbetlerinde dikkat ve basîret üzere bulunmalarına nezâret ve her ahşâm çarhcı başı olan kimesne ve bu bulunmadığı sûrette ikincisi çarh otasını ve derûnunda bulunan musluk ve mağazaları güzelce yoklayub hıfzı elzem gelan miftâh ve edevâtı dahi mezkûr mağazalara vaz’ eyledikdensonra mağazaların miftâhları süvari-i seffineye teslim ve sözi bulunmadığı sûrette süvari- sâniye veyâhûd ol-makamda bulunan nöbetci zâbite teslim mübâderet itmesi ve ol

zâbitdahi bir kere mahall-i mezkûreyi tolaşması icâb ideceğinden ber-minvâl-i muharrer harekete sarf-ı kudret kılınacaktır.

Yirmi dördüncü bend

Ber-minvâl-i muharrer çarh otalarının emr-i muhâfazaları çarhçı zâbitânile ateşciyâna mahsûs ve muhasır ve bunların cümlesi ehl-i İslâm'dan olduğu bedîhi ve bâhir olub ancak ba'z firkateyn vapur-ı hümâyûnların ustaları tâife-i Efrenden olduğına ve bunların ise çarhcılık fenninde mâhir ademler olmasile ânların re'yi manzum oldukca o misillû vapurların makine ve kazganların nev-icâd ve musanna' âlâtlarına tokunulmak câiz olamayacağına mebni bu misillû büyük vapurların dahi kezalik her ahşâm deniz musluklarının kapalı olmasına ve miftâhlarının mahâl-i mahsûsuna vaz' kılınmasına ve mezkûr muslukların üzerinde bulunan kilidler mahallerine lâyıkile ta'lîk itdirilerek kilidlü olmasına ve'lhâsıl çarh otalarında makine ve kazgan vesâireye mahsûs deniz musluklarından derûn-ı sefîneye çarpan idüb sefîneyi muhâtaraya dûçâr edecek su mahallerini setr ve bend itmekde ve makine âlâtlarının emr-i muhâfazaları hakkında lâzım gelecek tedâbir-i ihtiyâtiyyenin kâmilten icrâsına ol ahşâm nöbetde bulunacak çarhçı zâbitile berâber mezkûr Efrenden ustanın tolaşub dikkat ve nezâret eylemesi lâzım geleceğinden mersûmlar ile şu işi çarhçı başılar vazîfe-i memûriyyetlerinden olduğunu bilüb ol-vechle harekete hasr-ı mesâ'i ve mekderet ve miftâh-ı mezkûrun yigirmi birinci bendde beyân kılındığı vechle süvari tarafına teslîme mübâderet kılınacaktır.

Yirmi beşinci bend

Bi'l-cümle vapur-ı şâhânelerin baş çarhcıları bulunanlar tarafından zîr-i kumandalarında bulunan çarhciyân ve ateşciyânın tehlike mahallerde yani üstübi ve revgân-ı zeyt ve bunlara mümâsil eşyây-ı sâire olan mağazalarda ağızlarında çıkari ve çubuk ile gitmameilerine ve bir de bunların ikâmet ve beytûtet eyledikleri kamaralarda fûrûzân olunan kanedîlin ta'lîk olundukları mahallerin muhâtaradan meb'ûd ve üzerlerinde şıpkaları mevcûd olmasına ihâle-i nuzzâr-ı dikkat ve ba'z vapurların çarhçı kamaralarında soba olmasile bununatesinin muhâfazasına dahi baş çarhçı mûmâileyhin hasr-ı himmet eylemeleri lâzım gelüb fakat bu keyfiyyet nöbetci bulunan çarhçı zâbitinin teferru'-ı emûriyyetinden bulunmasile mezkûr soba ateşinin muhâfazasına nöbetci-i mûmâileyh tarafından bezl-i makderet olunması lâzım gelecektir.

Yirmi altıncı bend

Tekrârdan müstagni olduğu vechle bi'l-cümle vapur-ı hümâyûnların çarh ve kazganlarının emr ü irâde ve muhâfazası ve hatardan vikâyesi ve lâsiyyemâ har olunacak malzemenin telef olmaması husûslarına dikkat çarhçı başıların farîza-ı zimmetleri olarak husûsât-ı mezbûre

mûmâilyhe aid ve âletlerden mes'ûl olduğına ve bu dahi zîr-i kumandasında bulunan çarhciyânın nöbetlerinde aralık aralık derûn-ı çarhlara vararak nöbetci posta başı ve ma'îyyet memûrları ol-mahalde bulunub bulunmadıkları hâlde farîza-ı zimmetleri olan hidemâtı lâıyıkı vech üzere ifâ itmekde olub olmadıkları dikkat ve bilâ-sebeb eşyâ telef itmamelerine nezâret itmeğe hâsıl olacğı vâreste-i kayd-ı işâret olunmağın ol-vechle çarhçı başı-ı mûmâileyh dâima bu husûslara ihâle-i nuzzâr-ı basîret idecekdir.

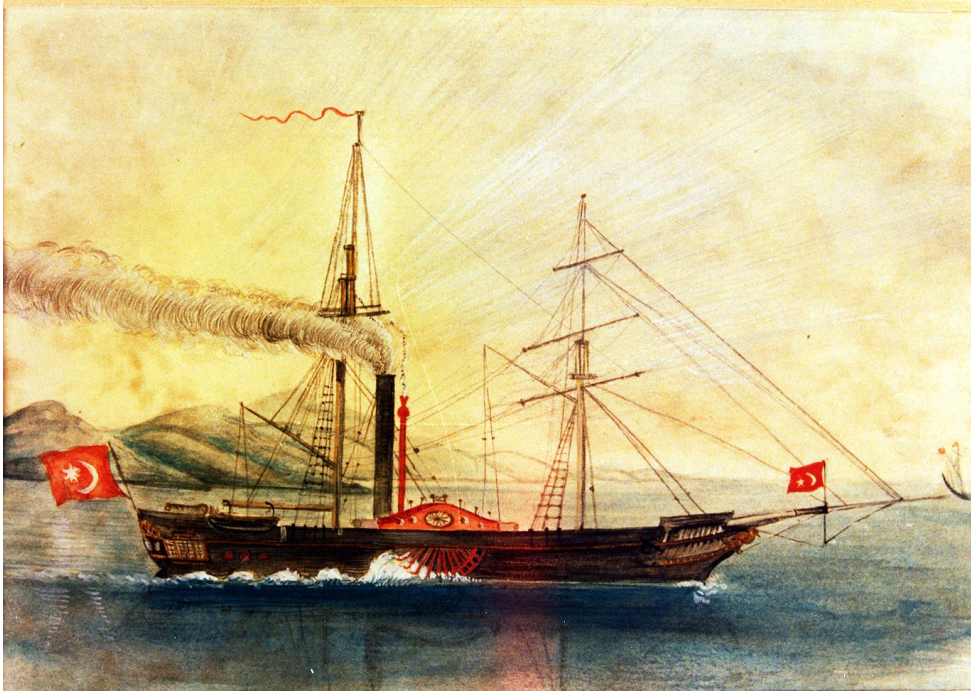
Yirmi yedinci bend

Fırkateyn vapur-ı hümayûnların Efrenç çarhcıları kontratolarında musarraı ve münderic olduğı vechle ale's-sabah vaktile sefîneye gelerek ahşâmlarıdahi ol-vechle hânelerine gitmeleri ve zıkr olunan vapurlar hâssa olub da mersây-ı Tersâne-i âmirede veyâhûd Beşiktaş pişgâhında bulunduğı hâlde şâyet gice vakti bir tarafa izâmı lâzım geldiğı taktîrde zıkr olunan Efrenç çarhcılarının hânelerinden celbi icâb ideceğinden bunlardan biri farazâ Büyükdere ve ata misillû ba'îd mahallere misafir gidecek oldukları hâlde evvelce keyfiyyeti vapurlar müdürî bulunan zâta haber virerek müdür-i mûmâileyh tarafından müsâ'ade olunduğı tak[dirde] yerine diğeri bi't-ta'ayyun keyfiyyetin müdür-i mûmâi[leyh] tarafından süvari-i sefîneye dahi bildirilmesi ve mersûmların biri nâ-mizâc olduğı sûretde dahi keıalik bu vechle hareket idilmesi lâzım geleceğinden ol-vechle mersûmlar hânelerinden başka karîb ve ba'îd bir mahalle misâfir gidecek veyâhûd nâ-mizâc oldukda ber-minvâl-i muharrer hareket eyleyecekdir.

Fi 22 Z.A sene 67



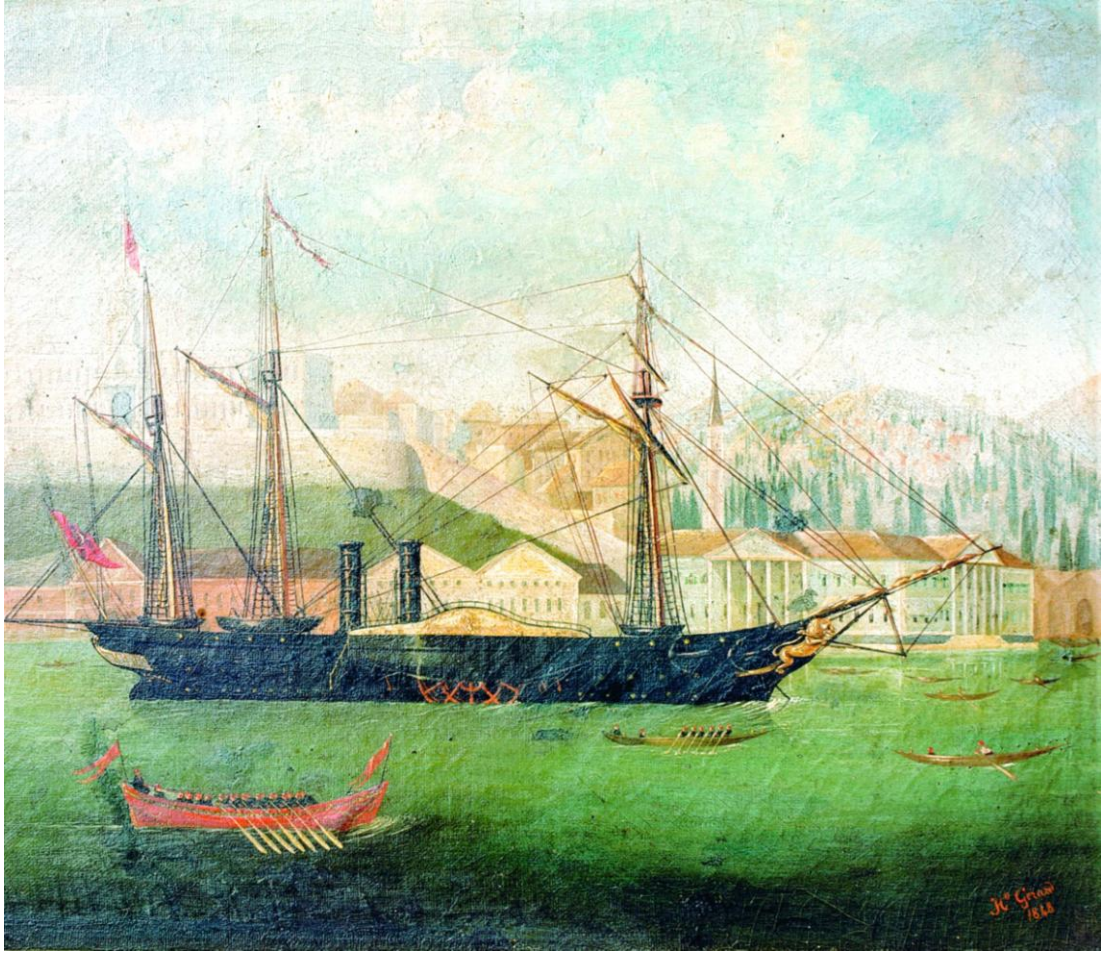
Ek-2 Kapak Kalyonlar, İDMK, A.A.Db.No. 2262



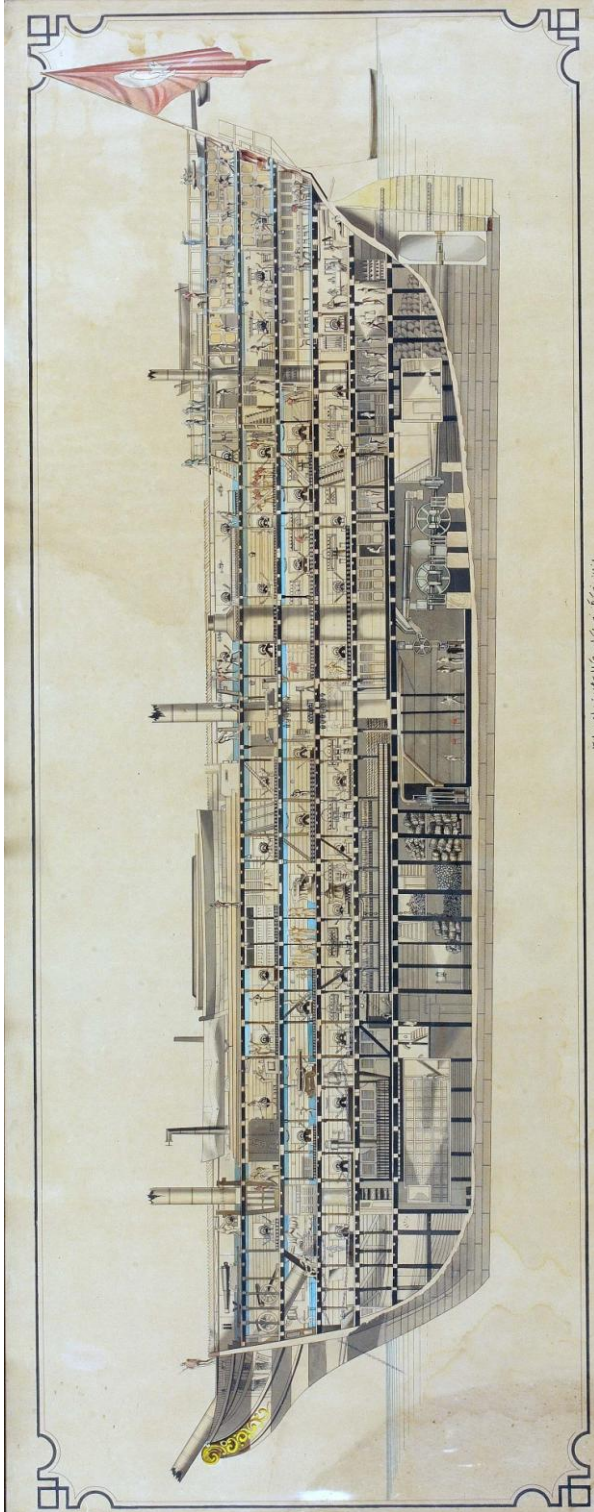
Ek-3 Buğ Gemisi, Kaynak: Nurcan BAL (2005), "İlk Buharlı Gemi Türkiye’de Ne Zaman Kullanılmıştır?".



Ek- 4 Mesîr-i Ferâh Korveti, İDMK, A.A.Db.No. 2242



Ek- 5 Mecidiye Vapuru, İDMK, A.A.Db.No. 2450



Ek- 6 Uskurlu Üç Ambarlı Kalyonun Dahilî Çizimi, İDMK, A.A.Db.No. 1175.



Ek-7 Uskurlu Şadiye Kalyonu, İDMK, A.A.Db.No. 1749.

Sıra no	Harb Tertibi	Top Adedi	Geminin Adı ve Tipi
1	1377	126	Üç ambarlı Mahmudiye kalyonu
2	1296	116	Üç ambarlı Mesudiye kalyonu
3	780	76	Peyk-i Meserret kalyonu
4	990	92	Memdûhiyye kalyonu (Tersanede techîz olunmakta)
5	762	68	Nusretiye kalyonu
6	584	60	Nizamiye firkateyni
7	514	54	Şihâb-ı Bahrî firkateyni
8	514	56	Nâvek-i bahrî firkateyni
9	485	48	Nesim-i Zafer firkateyni
10	514	54	Suriye firkateyni (Tersanede techîz olunmakta)
11	485	48	Kâ'id-i Zafer firkateyni
12	419	44	Avnullah firkateyni
13	419	42	Mirât-ı Zafer firkateyni
14	418	42	Fazlullah firkateyni
15	228	26	Feyz-i Ma'bûd korveti
16	228	26	Mesîr-i Ferah korveti
17	210	24	Necm-i Feşân korveti
18	210	24	Gül-i Sefîd korveti
19	198	22	Necât-fer korveti (Tersanede techîz olunmakta)
20	169	22	Şeref-nümâ briki
21	169	22	Cây-ı Ferâh briki
22	169	22	Serâğ-ı bahrî briki
23	145	18	Feth-i Bülend briki (Tersanede techîz olunmakta)
24	149	22	Fecr-i Sefîd briki
25	98	12	Nev-eser uskunası (Tersâne pişgâhında)
26	98	12	Tarz-ı Nevîn uskunası (Arnavutköy'de karavelede)
27	149	12	Seyyâre uskunası (Kurşunlu Mahzen'de karavelede)
28	35	6	Kudûmiyye koteri
29	250	8	4 adet nakliye gemisi

EK- 8: 1853'te İstanbul'da bulunan yelkenli donanma gemileri (BOA, A.M}. 11/62)

Sıra No	Harb Tertibi	Top Adedi	Geminin Adı ve Tipi	Görevli Yeri
1	169	22	Kavs-i Zafer briki	Selanik
2	143	18	Neyyîr-i Zafer briki	İzmir
3	157	22	Ahter briki	İskenderun
4	129	16	Nüveyd-i Fütûh briki	Girit
5	129	16	Tâb-dâr briki	Preveze
6	129	16	Ber-güzîde briki	Golos
7	129	16	Talî'a briki	Rodos
8	107	14	Tevfik-i hüdâ briki	İstanköy
9	116	16	Tarz-ı Cedîd uskunası	Sisam
10	92	12	Siyâh uskunası	Trablusgarb
11	92	12	Ziynet-i Derya uskunası	Batum
12	59	10	Zîver-i Derya koteri	Rodos
13	59	10	Sür'at koteri	Selanik
14	59	10	Peleng-i Bahrî koteri	Batum
15	26	4	Gülle-baş koteri	Sığacık
16	34	8	Pervîn mistikası	Midilli
17	18	2	Seyf-i semek mistikası	Sakız
18	18	2	İstanköy mistikası	Limni
19	18	2	Rodos mistikası	Preveze
20	18	2	Ayvalık mistikası	Ayvalık
21	34	2	Pesendide uskunası	Tuna
22	28	2	Meriç mistikası	Tuna
23	28	2	Arda mistikası	Tuna
24	28	2	Tunca mistikası	Tuna

Ek-9: 1853'te Akdeniz ve Karadeniz'de bulunan yelkenli gemiler (BOA, A.M}. 11/62)

No	Harb Tertibi	Top Adedi	Geminin Adı ve Tipi	Not
1	379	20	Muhbir-i Sürûr vidalı vapuru	
2	284	29	Mecidiye vapuru	
3	284	29	Tâ'if vapuru	
4	284	29	Feyz-i Bârî vapuru	
5	284	29	Sâ'ik-i Şâdî vapuru	
6	158	11	Eser-i Cedîd vapuru	Karadeniz'e çıkamayıp dâhilde istihdâm olunabilir.
7	82	6	Tâ'ir-i Bahrî vapuru	Bahr-i Sefîd'den gelmek üzerededir.
8	67	4	Ereğli vapuru	
9	67	4	Mesîr-i Bahrî vapuru	
10	59	2	Eser-i Hayr vapuru	Bahr-i Sefîd'den gelmek üzeredir
11	50		Vâsıta-ı Ticâret vapuru	Hazîne-i Hassa Kumpanyası'ndan
12	50		Savn-ı Bârî vapuru	Bu dahi
13	50		Persûd vapuru	Bu dahi
14	50		Nümâyiş-i Ticâret vapuru	Bu dahi
15	50		Şehber vapuru	Bu dahi
16	50		Medâr-ı Ticâret vapuru	Bu dahi
17	43		Pesendide vapuru	Dersa'âdet'te postaya memur
18	43		Peyk-i Ticâret vapuru	Bu dahi
19	20		Eser-i Ticâret vapuru	Bu dahi
20	20		Hümâ-yı Pervâz vapuru	Bu dahi

EK-10: 1853'te İstanbul'da bulunan buharlı gemiler (BOA, A.)M. 11/62)

Sıra No	Harb Tertibi	Top Adedi	Geminin Adı ve Tipi	Görevli Yeri
1	43	2	Eser-i Nüzhet vapuru	Tuna
2	43	2	Vesile-i Ticâret vapuru	Girit
3	26	2	Girit vapuru	Rodos

EK-11: 1853'te Akdeniz ve Karadeniz'de bulunan buharlı gemiler (BOA, A}.M. 11/62)

Geminin Adı ve Tipi
Necm-i Şevket kalyonu
İclâliyye kalyonu
Mukaddime-i Hayr kalyonu
Şeref-resân firkateyni (Yerine İzmit'te kalyon imal olunacağı)
Keyvân-ı bahrî firkateyni (Yerine Sinop'ta firkateyn imâl olunacağı)
Tarîr-i Bahrî firkateyni
Hıfz-ı Rahman firkateyni
Kâfi-üş-şeyh firkateyni
Süreyya briki
Müjde-resân koteri

EK-12: 1853'te Tamire muhtaç olan donanma gemileri (BOA, A. }M. 11/62)

Sıra No	Harb Tertibi	Top Adedi	Geminin Adı ve Tipi
1		12	Nepayri korveti
2		10	Feth-i âlî briki
3		8	Feth-i Hayr briki
4		8	Bağdadî briki
5		8	Tecîrî briki
6		8	Sâlihî briki
7		6	Tebûhâr briki

EK. 13: 1853 yılında Basra Tersanesi'nde bulunan yelkenli gemiler (BOA, A. }M. 11/62)

Sıra No	Harb Tertibi	Top Adedi	Geminin Adı ve Tipi
1			Bedreka briki
2			Hümâ-per briki
3			Birinci numara brik
4			Yedinci numara
5			Sekizinci numara
6			Çekelve
7			Çekelve

EK-14: 1853 yılında kereste getirmekle görevli yelkenli gemiler (BOA, A.}M. 11/62)

Vapur Adı	Revgân-ı pih Dirhem	Revgân-ı zeyt Dirhem	Kömür Kantar
Muhbir-i Sürûr	600	1 000	45
Sâ'ik-i Şâdî	900	1 000	35
Feyz-i Bârî	900	1 000	35
Ta'if	900	1 000	35
Mecidiye	900	1 000	35
Eser-i Cedîd	600	1 000	30
Ereğli	300	400	17
Tâir-i Bahrî	300	400	17
Mesîr-i Bahrî	300	300	15
Pesendide	150	210	8
Vesile-i Ticaret	150	210	8
Vasıta-ı Ticaret	600	800	25
Şehber	600	800	25
Savn-ı Bârî	600	800	25
Nümâyiş-i Ticaret	600	800	25
Medâr-ı Ticaret	500	350	20
Persud	500	350	20
Bir saatlik toplam sarfiyat	9 400	11 420	420

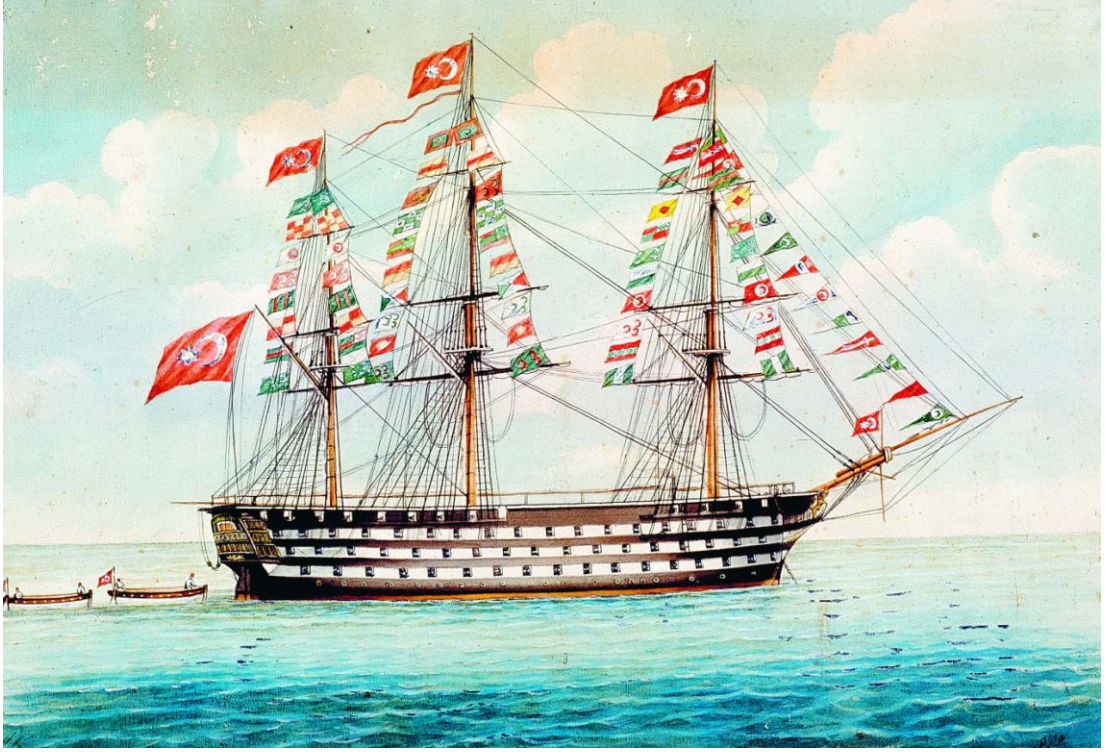
EK- 15: Vapurların bir saatlik maden kömürü ve revgân ihtiyaçları (DTA.TER., 541/57)

	Bir aylık (30 gün) sarfiyat	Birim fiyatı	Bir aylık sarfiyatın fiyatı
Revgân-ı pih	16 920 kıyye	7 buçuk kuruş	126 900 kuruş
Revgân-ı zeyt	20 556 kıyye	9 kuruş	158 004 kuruş
Kömür	302 400 kantar	8 buçuk kuruş	2 570 400 kuruş
Vapurlar tam yol gittikleri hâlde bir aylık toplam masrafları			2 882 304 kuruş
Vapurlar yarım yol gittikleri hâlde bir aylık toplam masrafları			1 444 152 kuruş
Vapurlar yarım yol gittikleri hâlde toplam masrafların kese karşılığı			2 882 kese 152 kuruş

EK-16: Vapurların bir aylık maden kömürü ve revgân masrafları miktarı ve fiyatları (DTA.TER, 541/57)



Ek-17: Sivastopol'un Osmanlı, İngiliz ve Fransız Donanmaları Tarafından Muhasarası, İDMK, A.A.Db.No. 562



Ek- 18: Mahmudiye Kalyonu, DMK, A.A.Db.No. 566.



Ek- 19: Havuzlar bölgesindeki fabrikalar ve havuz makineleri, İDMK, A.A.Db.No. 2445'ten ayrıntı

KAYNAKLAR

A) ARŞİV KAYNAKALARI

I) Deniz Tarihi Arşivi (DTA)

FAB., 16209/2b-4b, 6b- 14b

MKT. 1/96; 1A/70; 2/31; 3(5825)/21, 37, 38, 54, 60, 102, 142, 169; 4 (5827)/22, 26, 33, 39, 65, 72, 85, 99, 105, 112, 117, 118, 148, 159, 180, 185-186; 5 (5828)/17, 22, 23, 55, 132, 135; 8 (5831)/ 17-18, 94; 10 (5833)/5; 5635/6,9, 62, 80; 16 (5839)/30; 11/69, 77; 17 (5830)/49; 5635/18,19, 42; 21 (5844)/ 30, 49, 83; 24 (5847)/1, 4, 7, 11, 17, 17a, 19, 20, 36, 39, 49, 61, 65, 75; 28 (5851)/4a, 8, 8a, 13b, 15b, 19b, 24a-b, 26a, 33b, 35b, 36a, 44a, 51b, 64, 66a, 74, 74a, 78, 80; 28A (5851)/7b, 8, 8a, 11, 13b, 48b-49a, 51a, 73-75, 81a, 83a; 31(5854)/50, 52, 101, 145, 166; 5853/16; 33 (5856) /2, 4-7, 11, 13, 14, 18, 24, 32b, 34b, 37, 53, 58, 186; 39(5863)/ 16, 23, 28, 37, 42, 47, 50, 79, 107, 132, 136; 33 (5856)/ 50; 41 (5867)/ 18-20, 27, 50, 58, 61, 71, 86, 105, 136, 140; 50 (5875)/51, 54; 52 (5877)/ 20; 63/51; 64 (5889)/19; 76/30; 5635/40, 63.

MUH. 171(9208)/ 1, 2, 4a, 5b, 8a, 35a-b, 38b, 40a, 44a, 46b, 48b, 49a-53a, 55b, 56a, 137b-138a; 219 (9258)/30b; 330/19b, 20a, 53a, 69b, 70a-71b, 74a, 95b- 97b, 102b-104a, 105a, 106b, 110b, 115b-119b, 122a- 124b, 127a-b, 131b-135b, 136b-140b, 154a-b, 155b-157b, 158b- 160a, 161b, 164a-165b, 166b, 167b; 388/20a, 26b, 29a, 35b, 37a-38a, 40b; 338/121a; 458/8a-12a,13a-16a, 17b-22a, 22b-26a; 487 (9527)/ 1a-4a, 22b-26b, 33b; 541/51

ŞUB. 4/176a; 9/30a, 86a; 158a, 1842/193; 1851/25a, 33a-b, 34a-b, 36b, 44a-b, 74b-76b, 82a-b, 83a, 84b, 85a, 104b, 105a, 106b, 109b, 123a, 125a-126a, 130b, 117b, 118a-b, 121b, 123a, 124a-126a, 127b, 128a-130a,131a, 137b-138a, 150b, 153b, 154a, 155b, 156a, 158a-159a; 1/50a, 75c, 167a, 135a, 185a; 4/46a, 76a, 111a, 124a-126a; 5 (1827)/ 20b, 27, 54, 76, 77, 82c; 9/5a-2, b-1, 30a, 55a, 138a, 165b, 166a, 179a-180b; 12/5a, 52; 1832/6, 19b; 1834/ 42-50; 1838/81; 1834/53, 14 (1845)/23a, 206a, 233a; 15/13b, 14a, 15a-b, 16a, 17a, 33b, 34a, 35a, 38a-41a; 4/17a, 18, 21, 27b, 67a, 81a; 24A/ 22b-c, 35a-b, 40; 28/28; 31/18b- 19a-b, 39a, 50, 219a, 105a, 179a, 180a; 36A/52a, 182a; 1824/57-68; 1827/ 98-99, 108 a-b; 1829/142, 153, 155, 172, 178, 185, 193, 194, 203, 218, 222, 232, 233, 240, 245, 247, 256, 264, 266, 331; 1832/1, 2, 9a-b, 16a, 19, 20b-22a, 23, 25, 25a, 27, 29a, 42, 42a- b, 43, 43a-b, 44, 46- 47, 47b, 48a-49a, 50 - 51, 50 mükerrer numara; 1834/42-50, 53, 61, 68; 1838/20, 21, 23, 24, 37-43, 45; 1842/40, 42, 47, 54, 64, 68, 91, 109, 113, 141, 149, 152, 160, 187, 190, 193, 203, 216, 219, 220; 1847/5a, 7b, 18a, 19a, 25a, 26a, 32b, 33a, , 35-38, 54-55; 1848/5; 1851/28a-b, 29a-b, 31; 17 (1850)/70a, 73b, 75a; 1851/4a, 32b, 55b-57a; 24/18a, 28, 29a, 30b, 44b; 1861 (24A)/ 2a-3a, 5b, 6, 7, 11,

12, 21b-c, 27b, 28a, 31, 38a-39a; 1865/2, 6, 9, 10, 11, 14, 15, 20, 24, 65, 67, 72, 100, 101; 388/9b, 66b, 77a; 458/28a; 487 (9527)/62a-64b.

TER. 239 (363)/ 20, 25; 281 (485)/ 103; 541/2, 3, 16, 18, 19, 57, 90, 91

YOK. 109A/ 27, 29, 30, 31, 34; 149/77; 204/39, 52, 57; 302/13-15

II) Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

A. }M. 11/62

A.}AMD. 1/72; 20/6; 37/51; 54/83; 57/29; 58/96; 59/81; 81/65

A. }MKT. 6/38; 33/86; 81/58; 147/26

A. }MKT.MHM. 66/99; 73/50; 288/51; 449/61; 456/5

A. }MKT.NZD. 107/98; 178/19

A.}TŞF., 29/1

C.AS. 43359

C.BH. 3/137; 17/813; 64/3039; 102/4929; 122/5922; 137/6601_2; 2422; 2628; 6485; 7599; 8487

HAT. 359/20045-C; 362/20129; 364/20149-B, G; 579/28403; 572/28028_1; 884/39079; 1178/46521_1; 20045/C; 27922-n; 47497

HR.SFR.(3), 18/13_1, 8, 10, 14; 48/14_2

HR.SYS, 93/2_73; 106/5182_4; 903/2_77,78; 1193/2_25

HR.TO. 52/55; 407/36; 418/199

İ.DH., 328/21418; 420/27807_1-5

İ.HR., 63/3058_2, 3; 124/6234; 2449/1-6, 8-10, 12-13; 3987/3-5; 5133

İ.MVL., 86/1760_1-4; 136/3706_1-8; 148/4207_1-4; 290/11638_2-9, 356/15603-1-3

İ.MSM., 6; 372/2; 11/482_1-4, 7; 15/340; 16/341_1-4; 17/373/2, 3,6; 24/626_1,2; 41/1692_1,4, 6-8, 10

MAD., 8886/368,369.

MAD_d_10131_63

III. T.C. Londra Büyükelçiliği Arşivi (LBA)

Dosya No. 11, 16, 19, 28, 42, 76.

B) KİTAPLAR

ALPAGUT, Ali Haydar (1941), **Marmarada Türkler**, Deniz Matbaası, İstanbul.

Ahmed Lütfi (1291), **Tarih-i Lütfi**, C. II, İstanbul

Ahmed Muhtar (1316), **Rehber-i Muzafferiyât-ı Bahriyye**, Karabet Matbaası, Kostantiniye.

Ali Sami (1333- 1917), **Bahriye Müzesi Kataloğu**, Bahriye Matbaası.

ANDIÇ F.- ANDIÇ S. (2002), **Kırım Savaşı Âli Paşa ve Paris Antlaşması**, Eren yayıncılık, İstanbul.

ASIMOV, Isaac (2006), **Bilim ve Buluşlar Tarihi**, Çev. Elif Topçugil, İmge Kitapevi, Ankara.

Bahriye Nizamnâmesi (1265), Matbaa-ı Bahriyye.

Bahriye Nizamnâmesi 1849 (1996), Çev. Sabahattin Öksüz, Dz.K.K.lığı Karargah Basımevi, Ankara.

BLACK, Jeremy (2003), **Dretnot, Tank ve Uçak Modern Çağda Savaş Sanatı 1815-2000**, Çev. Yavuz Alogan, Kitab Yayınevi, İstanbul.

BESBELLİ, Saim (1977), **1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı**, Gnkur. Basımevi, Ankara

BOSTAN, İdris (2005), **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, Bilge Yayın, İstanbul.

DE KAY, James Ellswort (2009), **1831- 1832 Türkiye'si'nden Görünümler**, ODTÜ yayıncılık, Ankara.

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

GENCER, Ali İhsan (2001), **Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

GENCER A. – ÖRENÇ, A. F. vd. (2008), **I/ Belgeler Türk- Amerikan Silah Ticareti Tarihi**, Doğu Kütüphanesi, İstanbul.

GÖVÜL, Fikret (1948), **Savaş Gemileri Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler**, Deniz Basımevi, İstanbul.

GURULKAN, K.-KÜÇÜK, M. vd. (2006), **Osmanlı Belgelerinde Kırım Savaşı (1853-1856)**, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara.

KARAL, Enver Ziya (1988), **Osmanlı Tarihi, Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1789-1856)**, c. 5, 5. Baskı, TTK Basımevi, Ankara.

[KURTOĞLU], Fevzi (1927), **1853-1855 Türk-Rus Harbi ve Kırım Seferi**, Devlet Matbaası, İstanbul.

KURTOĞLU, Fevzi (1944), **Yunan İstiklâl Harbi ve Navarin Muharebesi (Çengeloğlu Tahir Paşa)**, Cilt: 1, 371 sayılı Deniz Mecmuası eki, Askeri Deniz Matbaası.

LANGENSİEPEN B.- GÜLERYÜZ, A. (2000), **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi, İstanbul.

MAC FARLANE, Charles (1855), **Kismet or the Doom of Turkey**, Second Edition, London.

MACKENZIE, Iain (2002), **Önemli Buluşlar Savaş Gemileri**, Alkım Yayınevi, İstanbul.

Mahmud Şevket (1325), **Osmanlı Teşkilât ve Kıyâfet-i Askeriyyesi (Osmanlı Ordusunun Bidâyet-i Tesîsinden Zamanımıza Kadar), (1241 Tarihinden 1318 Sene-i Rûmiyyesine Kadar)**, Kısım-ı sâni- İkinci Cilt, Mekteb-i Harbiyye Matbaası.

MUTLU, Şamil (1994), **Yeniçeri Ocağının Kaldırılışı ve II. Mahmud'un Edirne Seyahati Mehmed Daniş Bey ve Eserleri**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yy. No: 3398, İstanbul.

MÜLLER-WIENER, Wolfgang (1998), **Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı**, Çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt Yayınları 66, İstanbul.

Rifat ÖNSOY (1999), **Osmanlı Borçları 1854-1914**, Ankara.

PAMUKÇİYAN, Kevork (2002), **Ermeni Kaynaklarından Tarihe Katkılar I, İstanbul Yazıları**, yay. haz. Osman Köker, Aras Yayıncılık, İstanbul.

POLE, William (1877), **The Life of Sir William Fairbairn, Bart.**, London.

SELIG, Steven M., (2008), **Draughts: The Henry Eckford Story**, Arizona.

SEYFİOĞLU, Ali Rıza (1945), **Sir Adolphus Slade'in (Müşavir Paşa) Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması İle Yaptığı «KARADENİZ» Seferi**, Askeri Deniz Matbaası.

SLADE, S. Adulpus (1943), **Türkiye ve Kırım Harbi**, Çev. Ali Rıza Seyfi, Askeri Matbaa, İstanbul.

WILSON, H. W. (2007), **Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri 1850-1914**, Cilt: 1, 2. Baskı, Kitap yayınevi, İstanbul.

UBICINI, M.A., **Türkiye 1850 Maliye- Ordu- Millet**, Çev. Cemal Karaağaçlı, 2 nci cilt, Tercüman 1001 Temel Eser 64.

C) MAKALELER

Ali Haydar Emir (1334), "Kırım Harbi'nin Bahrî Safhalarına Müteallik Resmî Vesîkalar", **Risâle-i Mevkûte-i Bahriyye**, V, 12, Teşrîn-i evvel: 544.

Ali Haydar Emir (1334), "Kırım Harbi'nin Bahrî Safhalarına Müteallik Resmî Vesîkalar", **Risâle-i Mevkûte-i Bahriyye**, 3, Kânûn-ı evvel: 2

ARIKAN, Zeki (2009), "Navarin Olayı (1827)", **Türk Denizcilik Tarihi 2**, Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar, 1. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul, 107-121.

ARI, Kemal (2009), "Yelkenliden Buharlıya Geçiş", Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar, **Türk Denizcilik Tarihi 2**, 1. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul, 125-145.

ATAMER, Hamdi (1967), "İlk Türk-Amerikan Münasebetleri", 21-23.

AYIN, F.,- GÖKSU, E., "Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri", Ed. Hasan Celal Güzel- Kemal Çiçek, **Türkler**, c. 13.

BAL, Nurcan (Kasım 2005), "İlk Buharlı Gemi Türkiye'de Ne Zaman Kullanılmıştır?", **Deniz**, sayı: 594 Ek-2, Ankara.

BEYDİLLİ, Kemal, Savaş Eğitiminde Okullaşma (1775-1807), Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar, **Türk Denizcilik Tarihi 2**, 1. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul, 269-283.

BAŞGELEN, Nezih (1995), "Köprü'den Yeşilköy'e Vapur Seferleri", **Çağmı Yakalayan Osmanlı!**, Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA, 207-215.

BOSTAN, İdris (1992), "Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I : Tersanede Büyük Havuz İnşası (1794-1800)", yay.haz. Hakkı Dursun Yıldız, **150. Yılında Tanzimat**, TTK, Ankara.

..... (2009), "Kalyonun Yükselişi ve Akdeniz'de Osmanlı Donanması (XVIII. Yüzyıl)", Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar, **Türk Denizcilik Tarihi 2**, 1. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul, 15-25.

CLARK, Edward C. (2006), "Osmanlı Sanayi Devrimi", **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu**, Ed. Halil İnalcık-Mehmet Seyitdanlıoğlu, İstanbul.

ERHAN, Çağrı (1998), "1830 Osmanlı-Amerikan Antlaşması'nın Gizli Maddesi ve Sonuçları", **BELLETER**, LXII, 234, 457-465.

CEZAR, Yavuz, (1991), “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Yeni Teknoloji Uygulama ve Sinai Tesis Kurma Çabalarından Örnekler”, **Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi**, 1, Mart: 161-186.

DUFOUR, A.H., **Les Turcs et les Russes Histoire de la Guerre d’Orient Ornée de Deux Cartes du Théâtre de la Guerre en Europe et en Asie.**

GENCER, Ali İhsan (1986), "Doğu-Akdeniz’deki Türk Kömür Anbarları", **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, Birinci basım, Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 13-32.

GÖYÜNÇ, Nejat (1999), “Hüseyin Paşa, Küçük”, İ.A., c. 19, İstanbul.

JUDENNE, J., **Malakof Histoire de la Guerre d’Orient Sixième série Ornée d’un Plan Topographique et Pittoresque de Sébastopol**

ILGAR, İhsan (1959), "Tarihte Türk-Amerikan Dostluğu ve Münasebetleri", **Tarih Coğrafya Dünyası**, I, 3, Haziran: 219-224.

İLGÜREL, Mücteba (1989), "Zeytinburnu’nda Bir Demir Fabrikası", Tarih **Boyunca İstanbul Semineri 29 Mayıs- 1 Haziran 1988**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul.

....., (1995), "Buharlı Gemi Teknolojisini osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri", **Çağını Yakalayan Osmanlı!**, Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul, 1995

İNALCIK, Halil (1999), "Hüsrev Paşa, Koca", **İ.A.** , C. 19, Türk Diyanet Vakfı, İstanbul, 41-45.

KELEKYAN, Diran (1330), “Kazzâz Artin”, **TOEM**, V, 26, Haziran: 84-105.

LANGENSIEPEN, Bernd - GÜLERYÜZ Ahmet (2000), Osmanlı Donanması 1828- 1923, Denizler Kitabevi, İstanbul.

KIZILTOPRAK Süleyman (2005), “Egyptian Troops In The Crimean War (1856-1856)” **Conference on the 150th anniversary of the Crimean War in Sevastopol**, Proceedings, Tavriya National University, Simferopol,16-19 October 2003, 48-55.

KÖPRÜLÜ, Orhan (1987), "Tarihte Türk-Amerikan Münasebetleri", **BELLETEREN**, LI, 200, Ağustos: 927-945.

KURAN, Ercüment (1995), "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa’nın Kuruluşu ve Faaliyeti", **Çağını Yakalayan Osmanlı!**, Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul, 159-163.

KURAT, Akdes Nimet (1967), "Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri Arasındaki Münasebetlere Ait Arşiv Vesikaları", **Tarih Araştırmaları Dergisi**, Ankara Üniversitesi Dil Tarih ve Coğrafya Fakültesi, V, 8-9, 287-372.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S. (1999), "Osmanlı İktisadî Yapısı", **Osmanlı Devleti Tarihi**, Ed. E. İhsanoğlu, İstanbul, 596-650.

....., Mübahat S. (1995), "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Hamidiye Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağını Yakalayan Osmanlı!**, Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul, 165-206.

Safvet Bey (26 Şaban 1332), "Tersanemizde Stim Devrinin Tarihçesi", **Donanma**, Numrosı: 4- 52, sayfa: 54-55.

ŞEHİSUVAROĞLU, Halûk Y. (1965a), "Çengeloğlu Tahir Paşa", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 46-49.

....., Halûk Y. (1965b), "İstanbul Tersanesi", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 142-151.

....., Halûk Y. (1965c), "Yalı Köşkü Fabrikası", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 165-167.

....., Halûk Y. (1965d), "Eyüpsultan'da Eski Bir Fabrika", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 171-173.

....., Halûk Y. (1965e), "Buhar Devrinin Başlaması ve İstanbul Tersanesi", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 187-189.

....., Halûk Y. (1965f), "İstanbul Tersaneleri", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 190-192.

....., Halûk Y. (1965g), "Mecidiye Vapuru", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 211-214.

....., Halûk Y. (1965h), "Taif Vapuru", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 218-220.

....., Halûk Y. (1965ı), "İstanbulla Diğer Limanlarımız Arasında İşleyen İlk Vapurlarımız", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 232-234.

....., Halûk Y. (1965i), "Eski Vapurlarımıza Dair", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 259-261.

....., Halûk Y. (1965j), "İstanbul'da Yatlar", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 265-267.

....., Halûk Y. (1965k), "XIX uncu Asırda İstanbula Gelen Amerikan Harb Gemileri", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 311-313.

....., Halûk Y. (1965l), "Ondokuzuncu Asırda Türk-Amerikan Bahrî Münasebetleri", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 314-317.

....., Halûk Y. (1965m), "1860 Yılında Bahriyemiz", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 342-344.

....., Halûk Y. (1965n), "19. Asırda Bahriyemize Dair Bazı Notlar", **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 358-359.

ZORLU, Tuncay (2008), "III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü'nün Modernleşmesi", Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar, **Türk Denizcilik Tarih I**, 1. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul, 65-73.

D) Tezler

AYDIN, Yusuf Alperen (2007), **Osmanlı Denizciliği (1700-1770)**, yayınlanmamış doktora tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, İstanbul.

BADEM, Candan (2007), *The Ottomans and The Crimean War (1853-1856)*, yayınlanmamış doktora tezi, Sabancı University, Institute of Social Sciences, İstanbul.

GENÇ, Hamdi (2007), **Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)**, yayınlanmamış doktora tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

SARI, Tanju (2006), **Osmanlı İmparatorluğu'nda Sanayileşme Çerçevesinde İstanbul'daki Fabrikaların Oluşum ve Gelişimi**, yayınlanmamış doktora tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, İstanbul.

SOYDEMİR, Selman (2007), **Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18 ve 19. Yüzyıllar)**, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, İstanbul.

E. Sözlükler, Dergiler, Gazeteler

Ceride-i Bahriyye (1305/ 1306), I, 3, 1 Temmuz/24 Zi'l-ka'ade: 2

Takvim-i Vekâyi', I. Tertip, 21. 6. 1247; 15 Safer 1251, sayı 103.

Takvim-i Vekâyi', I. Tertip, 21. 6. 1247, sa. 4, s. 3

Ceride-i Havâdis, no. 628, 22 Haziran 1853.

A.A. Db.No: 497.

A.A.Db.No. 2445.

Kütüphane Db. No. 1404.

Kütüphane Db. No. 1885.

GÜRÇAY Lütfi (1943), **Gemici Dili**, Deniz Matbaası, İstanbul.

KAHANE Henry - KAHANE Rene vd. (1988), **The Lingua France in The Levant**, I. Baskı, İstanbul.

ZALOĞLU, Mustafa (1988), **Gemici Dili**, İstanbul.

ÖZGEÇMİŞ

7 Nisan 1964 tarihinde İstanbul’da doğdu. İlk, orta ve lise eğitimini İstanbul’da tamamladı. 1986 yılında İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümünden mezun oldu. 13 Nisan 1987 tarihinden beri İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi’nde uzman olarak görev yapmaktadır.