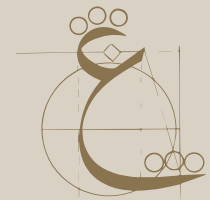
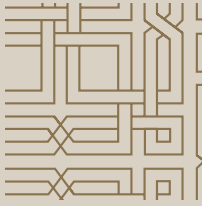




kadim

SAYI / ISSUE 2 · EKİM / OCTOBER 2021



kadim

*“Kadim oldur ki
evvelin kimesne bilmeye”*

Kadim is that no one knows what came before.

kadim



Osmanlı araştırmalarına münhasır, altı ayda bir (Nisan ve Ekim) neşredilen, açık erişimli, çift kör hakem sistemli akademik dergi

Double-blind peer-reviewed open-access academic journal published semiannually (April and October) in the fields of Ottoman Studies

SAYI | ISSUE 2 • EKİM | OCTOBER 2021

İMTİYAZ SAHİBİ | PROPRIETOR

Burhan ÇAĞLAR

SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ | MANAGING EDITOR

Ömer Faruk CAN

İRTİBAT | CONTACT

Kadim • Sakarya Üniversitesi

Esentepe Kampüsü, Fen-Edebiyat Fakültesi, C Blok, Ofis: 113,
Serdivan/Sakarya (Turkey) 54050

Telefon | Phone • 00 90 264 295 60 15

İnternet Adresi | Webpage • dergipark.org.tr/kadim • kadim.sakarya.edu.tr

E-posta | E-mail • kadim@sakarya.edu.tr

TASARIM | DESIGN Hasan Hüseyin CAN

BASKI | PRINTED BY

MetinCopyPlus • Artı Dijital & Baskı Merkezi

Türkocağı Cad. 3/A Cağaloğlu/Fatih/İstanbul

BASIM TARİHİ | PRINT DATE • EKİM | OCTOBER 2021

ISSN 2757-9395 • E-ISSN 2757-9476

ÜCRETSİZ | FREE OF CHARGE

Kadim'deki makaleler, [Creative Commons Atınlı-Gayriticari 4.0 \(CC BY-NC\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) Uluslararası Lisansı ile lisanslanmıştır. Bilimsel araştırmaları kamuya ücretsiz sunmanın bilginin küresel paylaşımını artıracacağı ilkesini benimseyen dergi, tüm içeriğine anında açık erişim sağlamaktadır. Makalelerdeki fikir ve görüşlerin sorumluluğu sadece yazarlarına ait olup Kadim'in görüşlerini yansıtmazlar.

Articles in Kadim are licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 \(CC BY-NC\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) International License. Kadim provides immediate open access to its content on the principle that making research freely available to the public supports a greater global exchange of knowledge. Authors are responsible for the content of contributions; thus, opinions expressed in the articles belong to them and do not reflect the opinions or views of Kadim.

“Kadim oldur ki
evvelin kimesne bilmeye”

Dergi Park



EDİTÖR
EDITOR-IN-CHIEF

Arif BİLGİN | Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi

YAYIN KURULU
EDITORIAL BOARD

Necmettin ALKAN | Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi
Fatih BOZKURT | Doç. Dr., Sakarya Üniversitesi
Ömerül Faruk BÖLÜKBAŞI | Doç. Dr., Marmara Üniversitesi
Kerim İlker BULUNUR | Doç. Dr., Sakarya Üniversitesi
Büşra ÇAKMAKTAŞ | Dr. Öğr. Üyesi, Sakarya Üniversitesi
M. Talha ÇİÇEK | Doç. Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi
Filiz DIĞIROĞLU | Doç. Dr., Marmara Üniversitesi
Miraç TOSUN | Dr. Öğr. Üyesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi

YAZIM VE DİL EDİTÖRLERİ
WRITING AND LANGUAGE
EDITORS

Ömer Faruk CAN | Sakarya Üniversitesi
Burhan ÇAĞLAR | Sakarya Üniversitesi
Burak ÇİTİR | Sakarya Üniversitesi
Bünyamin PUNAR | Sakarya Üniversitesi

TÜRKÇE DİL EDİTÖRÜ
TURKISH LANGUAGE EDITOR

Sedat KOCABEY | Sakarya Üniversitesi

İNGİLİZCE DİL EDİTÖRLERİ
ENGLISH LANGUAGE
EDITORS

İrem GÜNDÜZ-POLAT | Sakarya Üniversitesi
Hâcer KILIÇASLAN | Sakarya Üniversitesi

MİZANPAJ EDİTÖRÜ
LAYOUT EDITOR

Hasan Hüseyin CAN | İslâm Araştırmaları Merkezi (İSAM)

SOSYAL MEDYA EDİTÖRÜ
SOCIAL MEDIA EDITOR

Kasım BOLAT | Çankırı Karatekin Üniversitesi

YAYIN SEKRETERİ
SECRETARIAT

Yusuf İslam YILMAZ | Sivas Cumhuriyet Üniversitesi

Osmanlı'nın Endüstri Devrimine İlk Adımları: Küçük ve Büyük Vapur

THE FIRST OTTOMAN STEPS TOWARDS THE INDUSTRIAL REVOLUTION: THE SMALL AND THE BIG STEAMSHIP



LEVENT DÜZCÜ*

ÖZ ABSTRACT

Bu makale, Osmanlı Devleti'nin, Endüstri Devrimine ilk adım atışının iki vapur vasıtasıyla gerçekleştiğini iddia etmektedir. Söz konusu vapurlardan Swift 1828'de ve Hilton Joliffe ise 1829'da İngiltere'den satın alınmıştır. Bu vapurlar Osmanlı ülkesinde bir ilkti. 1760'larda İngiltere'de karada başlayan Endüstri Devrimine Osmanlılar denizcilik üzerinden adım atacaktır. Vapurlar için Osmanlılarda ilk başlarda *buğ* ismi kullanılsa da daha sonra *vapur sefinesi*, *küçük vapur*, *büyük vapur* isimleri tercih edilir olmuştur. Tersane'nin hizmetinde olan bu iki kardeş vapur için Osmanlı bürokrasisi özel bir ad vermeyi nedense son ana kadar gerek duymamıştır. İki vapur diplomaside elçileri bir yerden başka bir yere taşımanın yanı sıra malzeme nakliyatı ve yelkenli gemilerin çekilmesi gibi işlevler görmüştür. Yaklaşık olarak sekiz yıl deniz hizmetinde kalan her iki vapurla Osmanlılar endüstri çağının atmosferine küçük ve sessiz bir giriş yapmıştır. Bu minvalde her iki vapurun Osmanlı'ya mirası iki yönlü olmuştur. Birincisi, Tersane-i Âmire ve Tophane-i Âmire'de 1832-1833 yıllarında buhar fabrikaları denilebilecek vapurhanelerin kurulmasına; ikincisi ise Tersane'de vapur inşasına ve ticari filoya ön ayak olmasıdır. Vapurlar ömürlerinin son yılında ticaret amacıyla kullanılmak için devlet adamlarının iştirakiyle satın alınmış, böylece deniz ticaret filosunun da temelleri bu iki vapurla atılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Endüstri Devrimi, Bahriye, Buharlı gemi / Vapur, Tersane, Ticaret.



MAKALE BİLGİSİ | ARTICLE INFORMATION

Makale Türü: Araştırma Makalesi | Article Type: Research Article
Geliş Tarihi: 10 Eylül 2021 | Date Received: 10 Eylül 2021
Kabul Tarihi: 4 Ekim 2021 | Date Accepted: 4 Ekim 2021



ATIF | CITATION

Düzcü, Levent. "Osmanlı'nın Endüstri Devrimine İlk Adımları: Küçük ve Büyük Vapur", *Kadim* 2 (Ekim 2021), 113-128.

This article investigates the beginning of the Industrial Revolution in the Ottoman Empire. It claims that the starting point of this process was the arrival of two steamboats in Istanbul. The Ottomans purchased Swift in 1828 and Hilton Joliff in the following year from Britain and these steamers were the first ones in the empire. Thus the Revolution, which started in Britain in the 1760s, entered the Ottoman lands through maritime. Although the word *buğ* was the first name for steamers, later on, the Ottomans preferred the names steamship, small steamer and big steamer. The Ottoman bureaucracy did not give a particular name for these two sister ships that served the shipyard by transporting foreign ambassadors, carrying materials and towing sailing ships until the end. So, the Ottomans tasted the industrial age's atmosphere thanks to these steamships remaining in naval service for almost eight years. The steamboats' legacy to the Ottomans was two-folded. The first is the establishment of steam engine-powered factories (vapurhaneler) in 1832-33. Secondly, since the ships were purchased for commercial purposes in their final years, they pioneered shipbuilding in the commercial fleet. Accordingly, they paved the way for the foundation of the merchant fleet.

Keywords: Ottoman, Industrial Revolution, Steamship/Vapur, Shipyard, Commerce.

* Doç. Dr., Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Tarih Bölümü, ldzucu2100@gmail.com, ORCID: 0000-0002-9908-4579.

GİRİŞ

Osmanlı'nın ilk vapurlarıyla endüstri çağına geçiş arasında nasıl bir ilişki olabilir? Sorunun cevabı devrimin makine ile doğrudan ilişkisiyle ilgilidir. James Watt'ın, İngiltere'de buharlı makineyi icadıyla birlikte, dünyada bugün Endüstri Devrimi 1.0 dediğimiz yeni bir teknoloji çağı başladı. Walther Kiaulehn'in makine için kullandığı *Demir Melekler* tabiri bu yeni çağı çok iyi açıklar. Makine, icat edilmekle birlikte kömür yataklarındaki suyun tahliye edilmesinde öncelikle kullanıldıktan sonra buharlı tren, buharlı gemi gibi farklı kullanım alanlarında çok büyük ekonomik ve sosyal değişimlere yol açtı. Bugün Endüstri Devrimi 4.0 diye anılan dijital bir dünyada yaşıyoruz ve işte bu devrimin 1.0'ı, 19. yüzyılda İngiltere'nin, kapalı ekonomileri, buharlı teknolojiler aracılığıyla serbest piyasa modeline geçirmeye çalışmasıyla yakından ilgilidir.

Osmanlılar da hiç şüphesiz 1838'de bu yeni ekonomik düzene biraz da mecburi olarak evet diyecektir. 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile serbest piyasa sistemine (liberal ekonomi) geçiş yapan/yaptırılan Osmanlılar, bu tarihten yaklaşık 10 yıl önce İngiltere'den iki buharlı gemi (Swift/Sagır/Küçük ve Hilton Joliffe/Kebir/Büyük) satın alarak pek de farkına varamadığı bir süreci mi başlatacaktır? Nasıl oluyor da bu ilk vapurlar Osmanlı açısından bir endüstri çağına girişin ilk adımı olabilir? Bu vapurların alımıyla bilinçli bir endüstri devrimine geçiş mi düşünülmüştü? Elinizdeki makale, Osmanlıların sahip olduğu bu ilk vapurların detaylarına eğiliyor. Satın alımından, yaptıkları seferlere, çeşitli kullanış amaçlarına ve en son deniz hizmetinden çekilmelerine kadar bu iki vapurun hikayesi esasen makalenin üzerinde durduğu hususlardır. Makalede, Osmanlı'ya ait ilk iki vapurun ele alınmasının sebebi, ikisinin de iki yıl içinde arka arkaya alınması ve alındıktan sonra sekiz yıl birlikte Osmanlı denizciliğine hizmet veren tek buharlı gemi olmalarıdır.

Neden bu iki vapuru birlikte ele aldığımızdan kısaca söz etmeliyiz. Osmanlı'nın ilk vapuru olan Swift'i (küçük vapur) ele almak düşüncesiyle yola çıkmışken, Hilton Joliffe'in (büyük vapur) de makaleye eklenmesi bir zaruret olmuştur. Çünkü Osmanlı kayıtlarında her iki vapura ait bilgiler bazen o kadar muğlaktır ki, belgelerde geçen vapurla ilgili bir bilginin gerçekte hangisine ait olduğunu tespit etmek zordur. Bu tür belgeler sayıca fazladır ve bu belgelerde vapur/vapurların isimlerinden söz edilmemektedir. Belki ikinci bir sebep olarak da iki vapurun kader birliği, yoldaşlık yapmış olduğunu söyleyebiliriz. Her iki sebep de bizi iki vapuru birlikte ele almaya zorlamıştır, diyebiliriz.

1. Osmanlı Coğrafyasında İlk Vapurlar

Osmanlıların kendilerine ait ilk vapuru elde etmesinden (1828) yaklaşık 21 yıl önce dünyada ilk vapur üretilmişti. Amerika'da gerçekleştirilen bu icat elbette yukarıda da değindiğimiz gibi makineye dayalı yeni bir teknolojinin ürünüydü. Buharlı gemiler başlangıçta tamamıyla Endüstri Devrimi'nin bir tanımı olan makinenin ahşap teknelere konulmasından başka bir şey değildi. Amerikalı Fulton tarafından 1807'de Clermont adı verilen ahşap teknenin içine Watt-Boulton adlı makine yerleştirilmişti. Dünyanın bu ilk vapur/buharlı gemisi 49,2 m boyunda ve 6,2 m enindeydi.¹ Bu ilk buharlı gemiden sonra İngiltere'de 1812'de

1 Andrew Murray vd., *Shipbuilding in Iron and Wood*, (Edinburg: Neill Compton, 1863), 115.

buharlı gemi inşa edildi ve devamında da başka buharlılar yapıldı. Sözü edilen ilk buharlı gemiler yandan çarklı olup, makine ve kazanları ahşap tekne içinde oldukça fazla yer kaplıyordu. İngiltere’de inşa edilen vapurlar nehirlerde ve daha çok lojistik amaçlı kullanılmış olup, henüz donanmanın savaş gemileri olarak kabul edilmiş değildi.

Yandan çarklı buharlı gemiler hem küçük hem de yavaştı; o nedenle yelkenli gemiler karşısında herhangi bir varlık göstermeleri mümkün görünmüyordu. 1830’larda yandan çarklı buharlı gemiler sayısal olarak fazla olsa bile, yelkenli gemilere karşı herhangi bir denge oluşturabilmiş değillerdi. Bu tür gemiler daha çok nehir ve göllerde, iç denizlerde kullanılıyor ancak büyük denizler ve okyanuslar için henüz elverişli görülüyorlardı. Yelkenli gemilere yardımcı gemiler olarak vazife gören buharlı gemiler açık denizlerde ve okyanuslarda yelken donanımı kullanmak zorundaydı; bu bile henüz 1840’lara kadar yeni teknoloji olan çarklı vapurlara güvenin olmadığını göstermesi açısından yeterliydi.²

Dünyadaki gelişmelere paralel olarak Osmanlı ülkesinde ilk vapur tecrübesine bakmakta yarar var. Osmanlı hükümetini yönetenler hemen her asır Avrupa’da kullanılan yeni teknolojiyi kendi ülkelerine transfer konusunda kararlı olmuşlardı. Endüstri Devrimi denilen bu yeni paradigma karşısında Avrupa dışında ülkelerin tecrübeleri görünüşte daha pasif ve ithal ikameci bir şekilde sürdü; elbette Osmanlılar da bundan azade değildi.

Osmanlılar vapur denilen yeni teknolojiyi aslında 1828’den önce tanıyorlardı. İngilizlerin İzmir’e gelen vapurları göz önündeydi. Bunun yanında 1825 yılında Mısır valisi Mehmed Ali Paşa’ya bağlı deniz kuvvetleri içinde iki buharlı gemi bulunuyordu. Mısır valisinin bu gemilerinden biri 1818’de inşa edilmiş olan London Engineer’dır.³ Rusya da ilk buharlı gemisini 1815 gibi erken bir tarihte edinmişti.⁴

Osmanlı’nın ilk vapurundan yaklaşık üç yıl önce Mısır donanmasına katılmış olan bu vapurla ilgili daha detaylı bilgiye şu an için sahip değiliz. Osmanlı hükümeti bu vapurdan ne kadar etkilenip de İstanbul’a ilk buharlı gemileri sipariş verdi, bunu tam olarak bilemiyoruz; ancak Osmanlı kıyılarına 1820’lerde vapurların az da olsa gelişi gidışı yaptıklarını hesaba katarsak bunların Osmanlı yöneticilerini etkilediğini söylemek mümkündür.

2. Sagir/Küçük Vapur (Swift) ve Özellikleri

Osmanlıların vapur teknolojisine adım atışları Navarin Deniz Savaşı’ndan (1827) sonraya rastlar. Bu savaşta Osmanlı hemen hemen bütün yelkenli savaş gemilerini kaybetti. Navarin’in doğrudan bir sonucu olmasa da tarihte yelkenlilerin bu son büyük savaşından sonra Avrupa’da buharlı savaş ve ticari gemi kullanımı yaygınlaştı.⁵ Osmanlılar buharlı gemi teknolojisinde baştan sona kadar genelde İngiltere’ye yakındı. Hem gemi alımında hem de

2 Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare 1815-1914*, (New York: Taylor and Francis e-Library, 2001), 32; Her ne kadar yelkenliler yandan çarklı vapurlara karşı ilk zamanlar üstünlüğünü korusa da bu kısa sürmüştür. Pervanenin 1830’ların ikinci yarısında icat edilmesi, yelkenli gemilere kesin darbeyi vuracaktır. Bk. Ali Fuat Öreç, "Yakınçağda Osmanlı Bahriyesi", *Hunlardan Günümüze Türk Askeri Kültürü*, ed. A. Sefa Özkaya (İstanbul: Kronik, 2019), 396.

3 John L. Comstock, *History of the Greek Revolution*, (New York, 1829), 350.

4 Henry Preble, *A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation*, (Philadelphia: L.R. Hamersly & Co, 1895), 99-100.

5 Ali Fuat Öreç, "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması", *Tarih Dergisi* 46 (Haziran 2012), 78-79.

uzmanlardan yararlanma yolunda Osmanlı yöneticileri bu ülkeyi tercih etti. Bu tercihin ilk adımı 1828'de atıldı ve Osmanlılar, İngiltere'ye ait Swift vapuruna talip oldu. Swift, İngiltere adına İzmir'e gidip gelen bir vapurdu. Vapur, 1801'de yelkenli bir gemi olarak inşa edilmiş olup, sonradan gemiye makine ve aksasının monte edildiği anlaşılıyor. Gemi, Londra'da bir firma tarafından işletilmişti ve 5 mile yakın bir hıza sahipti.⁶ Geminin boyu 32,4 m, eni 9,8 m, su kesimi 3,03 m'di. Yelken donanımına sahip olan geminin 40 beygir kuvvetinde makinesi, iki çarkı, iki kazanı ve bir de topu vardı.⁷

Vapur için Osmanlı kayıtlarında "buhar ile yürür sefine" tabiri kullanılmıştır. Geminin kaptanı Kelly isimli bir İngiliz'di. 12.000-15.000 kile⁸ kadar ağırlık taşıyabilen Swift, Türkiye'de bulunan İngiliz Tüccar Black'e gönderilmişti. Tüccar Black, Bâbîâlî'ye verdiği bir takrirden vapur/buğ gemisi hakkında detaylı malumat vermeyi ihmal etmedi. Verdiği bilgilere bakacak olursak vapur iki yıl önce (1826) Londra'da inşa olunmuş (buharlı gemi olarak yeniden tasarlanmış) ve satılmak üzere İzmir'e getirilmişti. İzmir'e gönderilen gemi beğenilmesi durumunda satın alınacak, aksi halde Tüccar Black tarafından İzmir'de işletilecekti. O da olmazsa İngiltere'ye geri gönderilecekti. Buğ gemisinin neferleri Müslüman olur ise (vapur fenni/teknîğini tam öğrenmedikleri var sayılarak) sayı 20 kişi, ancak nefer eğer Frenk/Avrupalı ise bu sayı 12 kişi olmalıydı. Gerekğinde personel sayısı 200 kişiye kadar çıkarılabılırdi. Black'e göre vapur 10 top taşıyabilirdi. Vapur kapak, firkateyn ve korvet gibi yelkenli gemileri arkasına bağlayıp akıntıdan yukarı taşıyabiliyor ve rüzgâra karşı hareket edebiliyordu.⁹ Black, Swift için "Bu gemi gerçi güzel şey ama küçük denir" dedikten sonra ve daha büyüğü talep edilirse mahallinden on güne kadar getireceğini ve bedelinin ise 600.000 kuruş olacağını belirtmişti.¹⁰

Swift'in satın alınması sırasında yapılan yazışmalara bakıldığında geminin alımında Osmanlı yöneticilerinin olumlu fikre sahip olduğu görülür. Bunlardan Serasker Mehmet Hüsrev Paşa, kendi ifadesiyle buğ gemisinin (Swift vapurunun) Tersane için faydalı olacağını düşünüyordu. Daha da ileri giderek istendiğinde böyle bir geminin İstanbul'daki Tersane'de de inşa edilebileceğini, vapur için gerekli olan kömür madeninin bile İstanbul yakınlarında Büyükdere'de bulunduğunu belirtmekten geri durmamıştı. Serasker paşaya göre vapurun iadesi de düşünülebilirdi, ancak Kaptan Paşa İzzet Mehmed bu konuda istekliydi ve onun gayreti bu alımda rol oynamıştı.¹¹

Kaptan paşanın ısrarı hem serasker paşadan hem de padişah tarafından iyi karşılanmıştı.¹² Kaptan paşanın vapurla bizzat ilgilenmesi muhtemelen vapurun alınmasında büyük rol oynadı. Kaptan paşa, Swift/Buğ vapurundan verim alınacağını düşünüyordu. Kaptan paşaya

6 Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği 1825-1855*, (İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları, 2017), 201.

7 Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri -Osmanlı Arşivi (BOA), *Maliyeden Müdevver Defterleri (MAD.d)*, 8886, 369.

8 Kile hesabı bütün Osmanlı coğrafyasında aynı değildi. Yelken devrinde gemilerin istiağ sınırını belirlemek için 36 kile 1 tonilato (ton) kabul edilirdi. Bk. Cengiz Kallek, "Kile", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (Ankara: TDV Yayınları, 2002), 25/570; bu hesaba göre yukarıda verilen kile miktarları 333-416 tonilata karşılık gelmektedir.

9 Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya*, 201.

10 Henüz daha ilk vapur alımı gerçekleşmemişken ikinci vapur için de Black'in öneride bulunması dikkat çekicidir. Bk. BOA, HAT, 27922-N.

11 BOA, HAT, 27922-S.

12 BOA, HAT, 28018.

göre bu vapur, Boğaz'dan yelkenli gemi ve kayık taşımada işe yarayacaktı. Yine ona göre bu işten para kazanmak dahi mümkündü.¹³

Vapur Artin bazirgan marifetiyle İngiliz tüccar Black'ten alınmıştı. Geminin maliyeti Osmanlı'ya 320.000 kuruşa mal olmuştu. Osmanlı kayıtlarından bu satın alımın 13 Mayıs 1828 tarihinde gerçekleştiğini anlıyoruz.¹⁴

Swift vapuru İstanbul'a 20 Mayıs 1828'de varacaktır. Geminin içinde tanıdık bir seyyah da vardır: Charles Mac Farlane. Vapurlar ilerlerken şiddetli rüzgârlar ve dar boğazlardan geçtiklerini daha çok betimlerle anlatan Mac Farlane, bu yolculuğun Türkler arasında buharlı geminin avantajlarını düşündürdüğünü, halkın şaşkın bakışları arasında ve büyüğü bir panoramının ortasında vapurun İstanbul'a ulaştığını belirtir. Swift bu taraflarda görülen ilk buharlı gemiydi. Vapurun Karadeniz'de hızlı geçişi de halkı etkilemiş gibiydi.¹⁵

3. Kebir/Büyük Vapur (Hilton Joliffe) ve Özellikleri

Swift vapurundan bir yıl sonra yine İngiltere'den başka bir vapur daha satın alınacaktır. İlk vapura göre daha büyük olan bu vapur sultana satılmak üzere Osmanlı sularına getirilmişti.¹⁶ Orijinal adı Hilton Joliffe adlı vapur 38,8 m boyunda, 6,8 m eninde, su kesimi ise 3,9 m'di. Vapur 1824'de İngiltere'de inşa edilmişti. Scott & Sinclair yapımı tek silindirli basit bir buhar makinesine sahip olup 30 Mayıs 1829'da Osmanlı Devleti tarafından satın alındı.¹⁷ Vapurun maliyeti ile ilgili şimdilik elimizde sadece bir kayıt bulunmaktadır. Buna göre vapur 625.000 kuruşa mal olmuş ve yine Tüccar Black'ten temin edilmiştir.¹⁸ Vapurun alımı ile ilgili bilgiler gerek arşiv kayıtlarında gerekse literatürde oldukça sınırlıdır. Bu sebeple ikinci vapurun satın alım süreci, teknik özellikleri gibi konular için şimdilik mevcut bilgilerle iktifa etmek gerekecektir.

Yukarıdaki sınırlı bilgilere karşın 1832'de İstanbul'da bulunan Amerikalı James E. De Kay vapur hakkında bazı bilgiler vermektedir. Verdiği bilgilere güvenecek olursak, vapur yaklaşık olarak 200 ton ağırlığında olup makine gücü 80 beygirdi. Resmi işlerde kullanılması için vapura epey masraf yapılmıştı. Vapurun yatacak yeri, geminin ortasında bulunan ve içinde altı ranzanın olduğu genişçe bir kamaradan müteşekkildi. Bu kısım ayrıca maunla kaplanmıştı. Vapurun kış tarafı ise kaptana tahsis edilen iki kamara ve padişah için ayrılmış

13 BOA, HAT, 28403.

14 BOA, MAD, 8886, 370; Nurcan Bal, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesinde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, (İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2010), 12; bu vapurun fiyatı ile ilgili Düzcü'nün eserinde verilen 625.000 kuruş, muhtemelen ikinci vapur Hilton Joliffe ait olmalıdır. Yukarıda tüccar Black'in ikinci vapur için ön gördüğü 600.000 kuruşa birlikte düşünüldüğünde 625.000 kuruşun ikinci vapura ait olduğunu söylemek mümkündür. Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya*, 202; yazar Maliyeden Müdevver defterindeki meblağ yerine Hatt-ı Hümayun fonunda yer alan bir belgeyi kullanmıştır. Ancak söz konusu belgede vapur satın alımı ile ilgili yine tüccar Black ile pazarlık yapılmış olması ve belgede bu ikinci vapura ait herhangi bir atf bulunulmaması yanılgıya sebep olmuş gibi görünmektedir. Bu belgenin Swift değil de Hilton Joliffe ait olabileceğini ima eden hicri yılın 1244 olmasıdır. Bu tarih miladi 1828-1829'a karşılık gelmektedir. Bkz. BOA, HAT, 46521.

15 Charles Mac Farlane, *Constantinople in 1828*, (London: Saunders and Otley, 1829), 1/245-246.

16 Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece, Etc., and of a Cruise in the Black Sea, With The Capitan Pasha, In The Years 1829, 1830 and 1831*, (London: Saunders and Otley), 1/108.

17 Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya*, 204.

18 BOA, HAT, 46462. Vapurun maliyeti ile ilgili maliyeden müdevver defterlerinden daha detaylı taramalara ihtiyaç vardır. Yaptığımız taramalarda henüz bir bilgiye tesadüf edemedik.

olan bir kamaradan oluşuyordu. Padişah adına hazırlanmış olan bu mekanda “Yerleri Wilton halısıyla döşenmiş, içinde en pahalı ipek satenlerle kaplanmış iki yatak, bir divan, alaturka tarzında mermer bir tuvalet vb. bulunan küçük ama harikulade bir kamara yer alıyordu.”¹⁹

4. İlk Buharlı Gemilerin İsim Sorunu

Hilton Joliffe vapuru Osmanlı adına alındıktan sonra tıpkı birinci vapur gibi Tersane hizmetine girmiştir. Artık Osmanlıların iki vapuru bulunmaktaydı; o zaman ortaya başka bir sorun çıkacaktı: Vapurların isimleri. Hilton Joliffe vapurunun boyu ve eni Swift'e göre daha büyük olduğundan bu vapura Kebir, Swift'e ise Sagir denilmiş olmalıdır. Zira kaynaklarda 1829'dan sonra bu isimler kullanılmıştır. Kebir ve Sagir isimleri gemi ismi midir? Kanaatimizce değil. Osmanlılar her iki vapur için buğ, buğ sefinesi, vapur, kebir (büyük) vapur, sagir (küçük) vapur isimlerini kullanmıştır. Ancak buradaki büyük-küçük tabirleri gemi ismi olarak kullanılmayıp, sadece vapurları birbirinden ayırma amacı taşımaktadır. İlk kez deniz envanterine vapur türünü ekleyen Osmanlılar ilginçtir bu gemilere başlangıçta buğ ve vapur dışında isim kullanmıyor. Buğ ve vapur ismi de özel isim olarak değil, geminin cinsini anlatmak için kullanılmaktaydı. O zaman şunu söylemek mümkün görünüyor: Osmanlı yöneticileri bu ilk vapurlara uzun süre isim vermemiştir. Ancak bu durum 1838'den itibaren inşa edilen ve satın alınan vapurlar için geçerli değildir. Osmanlı buharlı gemi tarihinde sadece Swift ve Hilton Joliffe için söz konusudur.²⁰

Her iki vapur için isim verilmediğini, hatta Osmanlı bürokrasisinin daha çok küçük ve büyük vapur adıyla bu vapurları zikrettiğini kayıtlardan izleyebiliyoruz. Bu vapurlardan ilki için sadece kayıtların birinde Sagir ismi geçmektedir. 1835-36 yılına ait bir kayıтта saraydan çıkan bir iradede *Sagir nam vapur sefinesi* ifadesinin kullanılması da bu ilk vapurun isminin tür ismi iken giderek özel bir isme doğru belleklerde kaldığını gösteriyor.²¹ Bu kayıt sırasında ilk vapur henüz aktif olarak deniz hizmetindedir. Ancak sadece bir arşiv kaydı bizim bu iddiamızı çürütüyor. Küçük vapurun ya da diğer adıyla Sagir'in (Swift) 1836 yılı sonlarına doğru kaza yaptığı sırada kayıtlara geçen bir takrirden isminden Mütevekkil-i Hüda diye söz edilmektedir. Belgede geçen “Akdemce beyan olduğu üzere İzmir'e sevk olunan *Mütevekkil-i Hüda nam sagir vapur* Seddülbahir civarında” ifadesine bakacak olursak, söz konusu küçük vapur Swift'ten başkası değildir.²² Küçük vapura burada bir ad verildiği anlaşılıyor. Bu isim daha önceki yıllarda Swift için kullanılmamıştır. Vapurun deniz hizmetinden çekileceği zaman böyle bir ismin verilmesi ne anlama geliyor? Bu durumda biz ilk vapur için Mütevekkil-i Hüda ismini kabul etmek zorunda mıyız? Bu konu daha detaylı arşiv taramalarını gerektirmektedir, ki bu da iğneyle kuyu kazmak diyebileceğimiz bir uğraş ve zaman alacaktır.²³

19 James E. De Kay, *1831-1832 Türkiye'sinden Görünümler*, çev. Serpil Atamaz Hazar (Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2009), 235.

20 Hüsnü Tengüz, eserinde bu iki Osmanlı vapurlarından Kebir (Büyük) ve Sagir (Küçük) diye söz ederken Sürat ismini kullanmaz. Hüsnü Tengüz, *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*, (İstanbul:Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1995), 44; Hayati Tezel ise 1828'de alınan gemi için Sürat ismini kullanır ve daha sonra iki vapurun alındığını bunlara da Kebir ve Sagir dendiğini belirtir ki burada Tezel yanlışlığı düşmüştür. Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi* (İstanbul: Deniz Basımevi, 1973), 1/403.

21 BOA, HAT, 27184.

22 BOA, HAT, 52041.

23 Bu ilk vapurun ismi sorunu Osmanlı Arşivi'nde hatt-ı hümayun ve maliyeden müdevver defterlerinde geçen bilgilerden ancak çıkarılabilir, diye düşünüyoruz. Yine de ilk vapura sadece buğ gemisi (ilk zamanlar), küçük vapur, sagir vapur tabirlerinin tür isimleriyle daha çok anıldığını söyleyelim.

Burada hemen şunu da düzeltmeye çalışalım. Osmanlı'nın İngiltere'den satın aldığı ve deniz envanterindeki ilk vapuru olan Swift gemisi için Türkçe literatürde genelde 'Sürat' ismi kullanılmaktadır.²⁴ Ancak Osmanlılar Swift vapuru alındıktan sonra bu gemiye Sürat ismini vermemişlerdir. Yukarıda da değinildiği gibi genelde vapur, buğ, küçük vapur gibi isimler Osmanlı kayıtlarında geçmektedir. Peki o zaman Sürat ismi nereden çıktı? Osmanlı gemi envanterlerinde Sürat ismi var, ancak bu vapur için değil, daha ileriki dönemlerde bazı gemiler için kullanılmaktadır. İlk vapur Swift'in anlamının sürat, süratli olmasından hareketle bu ismin muhtemelen Osmanlı'nın son dönemlerinde ya da Cumhuriyet devrinin ilk yarım yüz yılında deniz tarihçileri tarafından kullanıldığını iddia edebiliriz. Ancak bu ilk vapura Sürat isminin ilk kez kimin tarafından verildiğini ortaya çıkarmak şu an için zor görünmektedir.

5. Sagir/Küçük ve Kebir/Büyük Buharlı Geminin Deniz Hizmetinde Kullanılması

Osmanlı denizciliğine kazandırılan ilk buharlı gemi (Swift) için Bâbü'lî'de bir tartışma olduğu izlenimini ediniyoruz. Gemi tersane ve donanmada mı yoksa ticaret işlerinde bir tüccar gemisi olarak mı kullanılacaktı? Bu soru ile ilgili bir kayıt bize biraz da olsa ipucu veriyor. Sadrazamın yazmış olduğu bir takirde, buğ gemisinin ticari amaçlarla kullanılması gerektiği ileri sürülmüştü.²⁵ Ancak sonucun öyle olmadığını biliyoruz. Sadece ilki değil ikinci buharlı gemi de Tersane hizmetine verildi. Deniz hizmetinden çekilmelerine sadece son bir yıl kala iki vapur deniz ticaretinin hizmetinde ömrünü tamamladı. Şimdi bu vapurların deniz hizmetinde nasıl kullanıldığına yakından bakılabilir.

Her iki vapur Tersane hizmetinde olarak seyrüsefere başlamıştır. Bazen bir yelkenli geminin çekilmesinde bazen de Bâbü'lî'den bir yöneticinin, yabancı bir görevlinin bir yerden başka bir yere yolcu edilmesinde, eşya taşınmasında vapurların kullanıldığını görüyoruz. Sadece İstanbul'da da değil Akdeniz'e kadar açılan bu ilk vapurların seyrüsefer alanları yine de Marmara'dan öteye pek de aşmamıştır. Burada şunu da hemen söyleyelim: bu vapurlar düzenli seferler yapmak için kullanılmamıştır. Her iki vapura ait bilgilerin oldukça az olduğunu da hatırlatarak, bu vapurların deniz hizmetlerine dair örneklerle geçebiliriz.

İlk kayıtlardan biri hicri 1244'e (miladi 1828-1829) aittir. Bu kayıta İngiltereli Tüccar Black'ten 1.250 kiseye (625.000 kuruş) alınan vapur gemisinin, İngiliz elçiyi İstanbul'a getirmek için Boğaz'a gittiğini görüyoruz.²⁶ Bu bilgiden sözü edilen vapurun hangisi olduğu kesin olarak ifade edilmemiş olsa da vapurun bedelinden ikincisi olduğunu anlıyoruz. İkinci vapur (kebir/büyük) satın alındıktan sonra Osmanlı kayıtları bunlar arasında bazen büyük-küçük diye ayırım yapmaktadır. Bazen de sadece vapur denilerek bilgi verilmektedir. Bu tür belgelerde hangi vapurun kullanımda olduğunu anlamak güçleşmektedir. Tam da bu dediğimiz bilgiye uygun başka bir örnek olay yaşanmıştır.

İkinci seyrüsefer (vapur ismi kayıta belirtilmemiştir) bu kez 1829 yılının Ağustos ayında Tekirdağ'a yapılmıştır. İstanbul'dan Amedi Efendi alınarak hareket edilmiş ve saat 10.00 sıralarında Tekirdağ'a varılmıştır. Burada bir süre bekleyen buhar gemisinin Gelibolu'ya doğru

24 Sürat isminin ilk kullanıldığı akademik eserlerden biri için bk. Ali İhsan Gencer, *Bahriyede Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2001), 116.

25 BOA, HAT, 27927-T.

26 BOA, HAT, 46462.

gönderilmesi bir aralık düşünülmüşse de daha sonra bundan vazgeçilmiş, gemi bir süre daha Tekirdağ'da kalmıştır.²⁷

Tersane hizmetinde olan bu iki buharlı geminin hizmetleri doğal olarak daha çok Boğaziçi, Bahr-i Sefid Boğazı (Çanakkale) ve Marmara'da gerçekleşiyordu. Kış aylarında yelkenli gemilerin pek de kullanılmadığını hesaba katarsak vapurların ne kadar değerli olduğunu anlamak mümkün olabilir. Yelkenliler yılın kasım ile mayıs ayları arasında genelde Tersane'de yatıyordu. O cihetten bakıldığında ve Osmanlı'yı yönetenlerin, vapurların kış aylarında da çalışabildiğini görmeleri buharlı gemilere yönelmelerini sağlamış olmalıdır. 1830 yılının Ocak ayında bu iddiayı doğrulayan bir örnek yaşanmıştı. Rusya elçisi 9 Ocak günü bir fırkateynle birlikte Akdeniz'den Bahr-i Sefid Boğazı'ndaki Yeniköy adlı köye gelmişti. Elçinin İstanbul'a gelmesi sırasında hava şartları pek iyi değildi. Elçi kara yoluyla da gelemeceğini bildirince, Bahr-i Sefid Boğazı muhafızı olan Ali Paşa, Sadaret'e yazdığı kaimesinde Tersane-i Âmir'e'den bir adet çarh sefinesinin (vapur) gönderilmesini talep etmişti.²⁸ Bu isteğin nasıl karşılandığını ve iki vapurdan hangisinin gönderildiğini tam olarak bilmiyoruz fakat bu isteğin karşılandığını tahmin etmek pek güç değil. Ayrıca kış ayı gibi bir mevsimde sadece vapurların seyrüsefer yaptığını düşündüğümüzde ve elbette yabancı bir elçinin karşılanması söz konusu olduğunda bunun geri çevrilmeyeceğini düşünebiliriz.

1830'da vapurların yine diplomatik ilişkileri sağlamada kullanıldığını görüyoruz. Rusya murahhası Orlof'un İstanbul'a gelmesi gerektiğinde, vapurlardan birinin Tekirdağ'a gönderilmesi gündeme gelmişti. Bunun için vapurlardan biri, bir cumartesi günü Miralay Reşid Bey'in sorumluluğunda Tekirdağ'a gönderilmişti.²⁹ Benzer bir görevlendirme 1834-35'de Rusyalıların yapacağı ateş talimini takip etmek amacıyla yapılmıştı. Hünkâr İskelesinde gerçekleştirilecek olan talimi izlemek için Kethüda Bey ve Reis Efendi vapurlardan biri ile gidecekti.³⁰ 1835'de ise vapurlardan biri bu kez Karadeniz tarafına diplomatik amaçlı bir seyrüsefer icra edecektir. Sırp Başknezi Miloş Bey, İstanbul'a ziyaret gerçekleştirmek istediğini Bâbüâlî'ye bildirmiş, kara ya da deniz yollarından hangisinin uygun olduğunu sormuştu. Kendisine verilen cevapta Adakalesine ya da Fethülislam'a ve oradan da Vidin, Rusçuk ve Varna'ya kayıklarla varılacağı belirtilmiş, devamında ise Varna'dan vapur sefinesine binip buradan İstanbul'a varmasının daha rahat ve ehven olacağı iletilmiştir.³¹

Tersane'de bulunan bu iki vapur, diplomasinin dışında nakliyat işinde de kullanılmıştır. Bu nakliye işlerinden biri de surre alaylarını taşıma işidir. Hac mevsiminden önce yola çıkan surre alaylarına ait eşyaların İstanbul'dan Üsküdar'a taşınması işinde vapurlar önemli vazife icra edecektir.³² İmparatorluğun sonuna kadar bu işi vapurlar yerine getirecektir. Surre alayları ile kutsal beldelere gönderilmesine karar verilen bazı eşyaların da vapur ile bazı iskelelere taşınması işine tesadüf ediyoruz. Yine 1835'de, Gördoş'ta imal edilen kalıçelerin İstanbul'dan Mihaliç iskelesine taşınması işi gündeme geldiğinde sadrazam Tersane'den küçük vapuru talep etmiş; bu talebe padişah onay vermişti.³³

27 BOA, HAT, 43752; Adolphus Slade'e göre Tekirdağ'a giden vapurda Mehmed Sadık Efendi, defterdar, Anadolu kazaskeri Abdulkadir Bey bulunuyordu. Bkz, Adolphus Slade, *Records of Travels*, 379.

28 BOA, HAT, 43376.

29 BOA, HAT, 43144.

30 BOA, HAT, 46277.

31 BOA, HAT, 44925.

32 BOA, HAT, 50772.

33 BOA, HAT, 27184.

İlk buharlı gemilerin yukarıda belirttiğimiz vazifelerinin yanında belki en öne çıkanlardan biri yelkenli gemilerin yedekte çekilmesi idi. Aslında dünyada da benzeri örnekler görmek mümkündür. Yelkenlilerin bilhassa kışın yaşadıkları sorunlarda buharlı gemiler genelde kurtarıcı rol oynuyordu. En büyüğünden en küçüğüne yelkenli gemilerin yedeğe alınarak bir yerden başka bir yere çekilmesi vapurların yelkenlilere karşı üstünlüğünün açık bir göstergesiydi. Tersane-i Âmire'deki vapurların İstanbul Boğazı'nda bu tür işleri yaptığını biliyoruz. Bu örneklerden biri 1834-35 yılında Ruslara ait İstanbul'da bulunan bir yelkenlinin Karadeniz Boğazı'na çekilmesi idi.³⁴

İki vapurun deniz hizmetine dair yukarıdakiler dışında pek örnek bulmak mümkün değildir. Bunun en önemli sebebi vapurların verimli olmayışlarıdır. İki vapuru da İstanbul'da görmüş olan James E. De Kay'a göre her ikisinin makineleri de eskiydi. De Kay'ın bu vapurlar hakkındaki şu tespiti vapurların etkinliğini göstermesi açısından kayda değerdir: De Kay, iki buharlı gemiye ait vapur teknolojisinin "çocukluk döneminin ilginç bir örneğini" oluşturduğunu düşünüyordu. Bunun yanında her ikisi en fazla altı deniz mili hız yapabiliyordu.³⁵ De Kay'ı doğrulayan en önemli hususlardan biri vapurların alındıktan kısa bir süre sonra arızalanmaları ve tamir görmeleri idi. Zaten ömürlerinin sekiz yıl olması da bunu kanıtlar niteliktedir.

Vapurlardan Sagir (Swift) alındıktan bir yıl sonra (1829) arızalanmış ve tamir işlemi için Tersane'de yelkenliler gibi karine edilmesine karar verilmişti. Ancak konunun uzmanları bunu kabul etmemişlerdi. Gereçlerinde vapurun çark, makine ve kazandan oluşması sebebiyle tamirinin yelkenli gibi yapılamayacağı ve vapur teknoloji ilmini bilen kişilerin Tersane'de bulunmayışı ileri sürülmüştü. Bundan yaklaşık dört yıl sonra (1833) iki vapur da Rodos Mutasarrıfı Hasan Bey'in nezaretinde tamir edildi.³⁶

6. Vapurların Kömür İhtiyacı

Tersane hizmetinde bulunan vapurların en önemli sorunu enerji kaynağı olan kömürün tedarikiydi. Her iki vapurun da ihtiyacı olan maden kömürü İngiliz tüccarlar aracılığı ile karşılanıyordu. Anladığımız kadarıyla vapurlar için karşılanan bu kömürler öncelikle Rodos Adasına getirilmekteydi. 1 Eylül 1832'de İzmir İhtisap Nazırı Tahir Bey'in yazdığı bir şukkada kömür ihtiyacını daha iyi anlıyoruz. Buna göre İngiltere himayesinde olan Colen adlı kaptan yedi günde Rodos'a İngiltere'den maden kömürü getirilmiş, kömürler Rodos mutasarrıfına teslim edilmişti. Bunun üzerine donanma hizmetinde olan vapur gemisi de kömür almak için Rodos'a gelmiş, donanmaya ait savaş gemileri 35 mil açıklarda beklemişti.³⁷

Vapurlar için kömür alımı hemen her yıl sürmüştür. Aşağıda vereceğimiz tablo bunu kanıtlar niteliktedir:³⁸

34 BOA, HAT, 46162.

35 De Kay, 1831-1832 *Türkiye'sinden*, 236.

36 Küçük vapur için 80,5 kiyye zift, 3 kiyye üstüğü, 200 kiyye serme çivi; Büyük vapur için de 39 adet koğuş tahta, 36 kiyye üstüğü, 132 kiyye zift ve 630 adet çiviye ihtiyaç duyulmuştu. Bk. Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya*, 237.

37 BOA, HAT, 20129.

38 Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya*, 345; bu vapurlara gereken kömürü bazen Türk kaptanlar kendi gemileriyle taşıyorlardı. Bunlardan biri Vizeli Ali kapudandı. Bk. BOA, C.BH, 6485, 28 Cemaziyevvel 1249 / 13 Ekim 1833.

Tablo 1: Vapurlar İçin Satın Alınan Kömür Miktarı ve Masrafı

KULLANIM YERİ	SATIN ALINAN TÜCCAR	MİKTAR (KIYYE)	BİRİM FİYATI (PARE)	TOPLAM TUTAR (PARE)	TOPLAM TUTARI (KURUŞ)	YIL
Vapur	?	20.787	8,5	176.689	4.417 kuruş 9 pare	1833
Vapur	Black	118.958	9	1.070.622	26.765,5 kuruş 2 pare	1834
Vapur	Black	16.118	10	161.180	4.029,5	1834
Vapur	Giovanni Ranto?	114.645	6	687.870	17.196,5 kuruş 10 pare	1835

7. Vapurların Hisse ile Satışı: Ticarî Vapur Filosunun Temelleri

Tersane-i Âmire'ye ait olarak birkaç yıl hizmet vermiş olan küçük ve büyük vapurlar için 1836 yılının Ağustos ayı farklı bir seçenek sunacaktı. 1830'ların başlarında gerek Boğaziçi gerekse Marmara ve Akdeniz ile Karadeniz'de diğer devletlerin tüccarlarına ait vapurların sıkça görülmesi her iki vapurun hisse usulüyle devlet adamlarına satış işlemlerinin yapılmasını sağladı. Anadolu ve Rumeli'deki bazı şehirlerin vali, mütesellim, muhasıl ve voyvodaları gibi yöneticileri her iki vapura hisse ile ortak edilerek vapurlar birer ticaret gemisi haline getirildi. Bunun gerekçesini Trabzon valisi Osman Bey 13 Ağustos 1836 tarihli bir şukkasında izah eder. Osman Bey, bugünlerde ecnebi vapurların İstanbul, İzmir ve sair bazı sahillere gidip geldiğini; yabancı vapurların böyle çokça Osmanlı ülkesine gelip gitmelerinin bazı cihetler açısından mahzurlar doğuracağını belirtir. Bu mahzurların ne olduğunu yazmadan doğrudan çözüme geçen Osman Bey'e göre bazı munasip kişilerle vapur gemileri satın alarak ticaret yapılabilir ve elde edilen gelir de sahipleri arasında dağıtılabildi. Bu amaçla bir teşebbüs yapılacağından, öncelikle Tersane-i Âmire'deki *küçük ve büyük vapurların* uygun bir bedel ile satışı gerçekleştirilebilir.³⁹

Taşradaki yöneticilerin, muhtemelen Bâbiâli eliyle bu iki vapuru satın almaya teşvik edilmesiyle artık küçük ve büyük vapurlar birer ticaret gemisi olacaktır. Her iki vapurun hisse ile satış fiyatları ve satın alan kişiler farklıydı. Büyük vapur 25 hisse itibariyle her bir hissesi 50.000'er kuruştan toplam 1.250.000 kuruşa, küçük vapur ise toplam 25 hisse itibariyle her bir hissesi 25.000'er kuruştan toplam 625.000 kuruşa hissedarlarına satıldı. Bu hissedarlar ve sahip oldukları hisse miktarı aşağıdaki gibiydi.⁴⁰

39 BOA, HAT, 51804-E; bu şukka gibi daha başka taşra yöneticileri de gönderdikleri şukkalarda Tersane vapurlarına hisse yoluyla talip olduklarını Bâbiâli'ye bildirmişlerdi. Bk. BOA, HAT, 51804-F; HAT, 51804-C; HAT, 51804-Ç; HAT, 51804-D.

40 BOA, Bâb-1 Âsafı Nâme-i Hümayûn Defterleri (A.DVNSNMH.d), 11-185, 3 Ramazan 1254 / 20 Kasım 1838, 387-389; A.DVNSNHMH.d., 11-519, 3 Ramazan 1254, 387-389.

Tablo 2: Büyük Vapurun Hissedarları ve Hisse Miktarı

HİSSEDARIN ADI	HİSSE MİKTARI	KURUŞ
Vidin Muhafızı Hüseyin Paşa	3	150.000
Aydın Muhassılı Yakup Paşa	3	150.000
Rumeli Valisi Hamdi Paşa	3	150.000
Saruhan Mütesellimi Hacı Eyüb Ağa	3	150.000
Filibe Nazırı Mustafa Ağa	3	150.000
Tırnova Voyvodası Derviş Bey	2	100.000
Kıbrıs Muhassılı Hacı Mehmed Ağa	2	100.000
Midilli Nazırı İsmail Bey	2	100.000
Balıkesir Mütesellimi Şerif Ağa	2	100.000
Soma ve Kırkağaç Voyvodası Hacı Bilal Ağa	2	100.000
Toplam	25	1.250.000

Tablo 3: Küçük Vapurun Sahibi Kişiler ve Hisseleri

HİSSE SAHİBİNİN ADI	HİSSE	KURUŞ
Trabzon Valisi Osman paşa	3	75.000
Selanik Valisi İbrahim Paşa	2	50.000
Tırhala Mutasarrıfı Emin Paşa	2	50.000
Kütahya Muhassılı Hafız Paşa	1	25.000
Silistre Valisi Said Paşa	2	50.000
Teke Mutasarrıfı Osman Paşa	1	25.000
İçil Muhassılı Yusuf Paşa	1	25.000
Sabık Rodos Muhassılı Şükrü Paşa	2	50.000
Sofya Mütesellimi Hüsrev Paşa	1	25.000
İzmir Voyvodası ve İhtisap Nazırı Hüseyin Bey	2	50.000
Kastamonu Sancağı Mütesellimi Dede Ağa	2	50.000
Bursa Mütesellimi Halil Kamli Ağa	2	50.000
Tavaslı Oğlu Osman ağa	2	50.000
Drama Nazırı Emin Bey	2	50.000
Toplam		625.000

İki vapur her ne kadar yukarıdaki hissedarlar tarafından satın alınsa da yönetimlerinden başkaları sorumluydu. Vapurlar, el değiştirdikten sonra Hayriye tüccarlarından el-Hac Mahmud Efendi ve Avrupa tüccarından biri tarafından yönetilmiştir. Vapurların tüccarlar eliyle yaptıkları masraf ve geliri aşağıdaki gibiydi.⁴¹

41 BOA, A.DVNSNMH.d, 11-185, 3 Ramazan 1254 / 20 Kasım 1838, 387-388; A.DVNSNHMH.d., 11-519, 3 Ramazan 1254, 387-388.

Tablo 4: Tüccarlar Tarafından Vapurlar İşletilirken Yapılan Masraflar

MASRAF TÜRÜ	KURUŞ
Asitane'de satın alınan 25,50 ton kömür bedeli	16.542,5
Kömür dellaliyesi	185
Kömürün Tarabya'da bulunan mahzen ücreti	846,5
<i>Kebir vapurun</i> İzmir tarafından satın alınıp verilen kömür bedeliyle müteferrik masrafları	2700
Yakup Paşa'nın gidişinde <i>kebir vapura</i> verilen revgan bedeli	1150
Toplam	23.064
Kılavuz ücreti	300
Defter, harita ve kağıt bedeli	450
<i>Küçük vapura</i> İzmir'de verilen kömür bedeli	925
Trabzon Valisi Osman Paşa'yı götürürken Tarabya'dan verilen kömür nakliye mavna ücreti	1893,5
<i>Kebir vapurun</i> celbinde <i>sagir vapura</i> verilen revgan bedeli	1013,5
Toplam	27.646
Devletlü beyefendi tarafından kaptana verilen	2000
Trabzon'dan avdetinde Kaptan Kelly'e verilen odun bedeli	1697
Kılavuz ücreti	300
Revgan bedeli	1248
Ali kaptan marifetiyle kömür alınması için yapılan masraf	344
Toplam	33.235,5
Kömür masrafı	295
Üsküdar'a nakil masrafı	208
İzmir'de olan kömür bedeli	3570,5
Kapudan Kelly'e receb ayı mahiyesi	6000
Toplam	43.496
Kaptan Kelly'e şaban ayına mahsuben verilen	500
Ali kaptana receb ayının yarısı ve taifelerine verilen	1320
Pusula ile müteferrik masraf	708
<i>Sagir vapurun</i> Trabzon tarafından dönüşünde yapılan tamirat	2666
Gemi levazımı evani nühas ve sair bedeli	873,5
Toplam	49.564
Asitane'de mevcut kömür	60.468
İşbu kömürlerin navlundan hariç sekiz gün geçiş için verilen	4360
İzmir ve Gelibolu'da mevcut tahminen 800 kantar miktarı bedeli	7000
Toplam	125.110,5

Ali kaptana kumanya için verilen	3000
Beylikçi Efendi'ye verilen imtiyaz ücreti	2000
Marangoz mahiyesi ve demirci mahiyesi	480
Frenkçe yazıcı ücreti	2400
Müteferrik masraf	1140,5
Toplam	134.491
Oda kirası	500
Türkçe katip mahiyesi	1200
Revgan-1 zeyt ve don bedeli	2386
Boğaz gümrükçüsü Sair Ağa'ya pusulayla verilen	2000
Gelibolu gümrükçüsüne kömür navlunu	220
Toplam	140.797
Kebir vapurun kazaya uğramasında Hüseyin Bey tarafından yapılan masraflar	175
İzmir'de kömür mahzeni ücreti	380,5
Gelibolu'da kömür namıyla verilen	786,5
Azin? bazirgana kömür bedeli	12.789
Kömürlerin mağaza ücreti	717,5
Toplam	162.099 kuruş

Tablo 5: Vapurların Geliş Gidişlerindeki Geliri

GELİRİN KAYNAĞI	GELİR (KURUŞ)
Erzurum Valisinden	15.000
Trabzon'dan avdetinde olan navlun	4050
İzmir'e varışında	4405
İzmir'den dönüşünde	3880
Son defa İzmir'e giderken	3919
Toplam	31.254 kuruş

Her iki vapurun hissedarlarına satılıp tüccar gemilerine dönüştürülmeleri önemlidir; çünkü atılan adım vapurlardan müteşekkil bir deniz ticaret filosu kurma girişimidir. Ancak bu ilk mütevazı adım 1836 ve 1837 yılında deniz hizmetinden çekilmeleri ile son bulmuştur. Yine de bu adımın semeresini vereceğini ve birkaç yıl sonra Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyasının kurulması ile taçlanacağını biliyoruz.⁴²

42 Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası için bk. Arzu T. Terzi, "Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri Bildiriler*, (İstanbul: Globus Dünya Basımevi, 2005), 147-154; Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya*, 167-168.

8. İlk Buharlı Gemilerin Kazazede Olması ve Deniz Hizmetinden Çıkarılması

Osmanlı hükümeti ilk buharlı gemilerini sekiz yıl kullandıktan sonra 1836'ye gelindiğinde vapurlardan birine artık veda etmek zorunda kalacaktır. Tam olarak tarihi belli değilse de Aralık ayının ortalarında İzmir'e gitmiş olan küçük vapur (Sagır/Mütevekkil-i Hüda) Seddülbahir civarlarında Şahin tabyası önünde hava muhalefeti nedeniyle kaza yapmış ve karaya oturmuştu. Durumu araştırmak üzere Tersane-i Âmir'e den Said Efendi, Bahr-i Sefid Muhafızı Vasıf Paşa'nın yanına gönderildi. Vapurun yanına varan Said Efendi gerekli incelemeleri yapmış ve durum hakkında bilgi vermişti. Verdiği bilgilere göre vapurun karaya oturduğu yer kumsaldı. Vapurun demir ve bakırdan tüm aletleri ile çark ve kazanı dağılmamıştı. Zayi olan sadece vapurun teknesiydi. Bu sırada vapurun 30'a yakın mürettebatı bulunuyordu. Gemiye nezaret eden Vasıf Paşa, vapura ait küçük malzemeleri çıkartarak muhafaza altına almayı ihmal etmemişti. Ancak bu vapurun kazan ve çarklarının çıkarılması işlemi henüz yapılamamıştı. Bunun için de Tersane'den bir adet dolaplı sandala ihtiyaç vardı. Bunun için Tersane'ye dolaplı sandal siparişi yapıldı. Vapurun çark, kazan ve diğer aletlerinin Tersane'de işe yarayacağı ve kullanılacağı düşünülüyordu. Konu kaptan paşaya havale edilerek gerekli işlemin yapılmasına karar verildi.⁴³

Küçük vapurun kazanı yeniydi ve bu yüzden Tersane'de bulunan büyük vapura konulması da gündeme gelmişti. Kazaya uğrayan vapurun kurtarılması işinden ayrıca gümrük emini de sorumluydu. Gümrük emini kaza yerine personel göndererek vapurun bazı aletlerini çıkartıp, Vasıf Paşa'ya teslim etti. Ancak kazanı henüz denizden çıkarılamamıştı. Bunun için Tersane'den bir dolap istenmesi yanında cerraskal tekniğini bilen Ali kaptan adında birinin tayin edilmesine karar verildi. Sadece dolap ve Ali kaptanın gelmesi yetmiyordu; çok sayıda ameleye de ihtiyaç vardı. Bunu yapabilmek için uygun kazalardan amele toplanması gerekiyordu. Kış mevsimi tam olarak bastırmadan bu işlemlerin yapılması ve vapurun kazan ve diğer bazı malzemelerinin denizden çıkarılıp bir gemiyle Tersane-i Âmir'e gönderilmesi elzemdi.⁴⁴

Küçük vapurun kazan ve diğer aletlerinin çıkarılması işlemi sürerken sadrazamın kaleme aldığı bir yazıdan vapura ait kazanın kırıldığı anlaşılmaktadır. Buna göre vapurun kırılan kazanı diğer büyük vapur için uygun değildi. Bu durumda büyük vapur için de yeni bir kazan siparişi verilmesi gündeme geldi. Söz konusu büyük vapur için yeni bir kazan siparişi İngiltereli tüccar Laymon'a verilecekti.⁴⁵ Farklı bir arşiv kaydı büyük vapurun çürüyüp işe yaramaz hale geldiğini aktarır. Vapurların bu şekilde deniz hizmetinden çekilmesiyle birlikte Kaptan Kelly ve oğlunun iki buharlı gemiye yaptıkları kaptanlıklar böylece son bulur. Her ikisi Tersane hizmetine alınır ve Kelly'ye 1.500, oğluna da 950 kuruş maaş bağlanır.⁴⁶ İkinci vapurun sessiz sedasız işe yaramaz hale gelmesiyle birlikte artık iki vapurun devri de kapanacaktır.

SONUÇ

1828 ve 1829'da satın alınan iki buharlı gemi ile Osmanlı Devleti, nev'i şahsına münhasır bir endüstri devrimi sürecine girmiş oluyordu; ancak görülecek ki bu biraz da sessiz ve sedasız

43 BOA, HAT, 52041, 13 Ramazan 1252 / 22 Aralık 1836.

44 BOA, HAT, 49022-A.

45 BOA, HAT, 49020; A.DVNSNMH.d, 11-185, 3 Ramazan 1254 / 20 Kasım 1838; A.DVNSNHMH.d., 11-519, 3 Ramazan 1254 / 22 Aralık 1836, 389.

46 BOA, HAT, 51804, 14 Safer 1253 / 20 Mayıs 1837.

bir geçiştir. Konu sadece ilk iki vapurun alınması ve sekiz yıl gibi kısa bir süre için hizmet vermiş olması değildir. Kullanım süresine bakıldığında verimi oldukça düşük bu vapurların Osmanlı'ya bıraktığı miras büyüktür. Makineye, buhara dayalı yeni bir kültürün başta İstanbul olmak üzere Boğazlar, Marmara ve Ege denizinde meydana getirdiği yeni alışkanlığı bir kenara not etmek gerekir. Sadece bürokrasinin değil, İstanbul halkının buharlı gemiyle tanışması ve bunu içselleştirmesi yönüyle de küçük ve büyük vapurların faydalı olduğunu iddia edebiliriz. Bâbîâli, vapurların kış aylarında yaptıkları seyrüseferleri gördükçe buhar çağının yararlarını görüyordu. Bundan dolayıdır ki 1832'de önce Tersane bünyesinde vapurhaneler adıyla makineye dayalı errehane⁴⁷, dökümhane ve haddehane açılmıştı.⁴⁸ Ardından birkaç yıl sonra da Dolmabahçe'de Tophaneyeye bağlı bir vapurhane açılacaktır.⁴⁹

Küçük ve Büyük Vapur, yeni vapurların inşası için de büyük bir miras bıraktı. Her iki vapurun 1828-1836'ya kadar olan hizmetleri Bâbîâli adına yeni vapurların bir an önce elde edilmesi hususunda öğretici olmuştu. Daha 1836-1837'lerde hükümet, inşa edilmek üzere yeni iki ticaret vapurunun bir an önce filoya katılması taraftarıydı.⁵⁰ Küçük ve Büyük Vapurun Tersane-i Âmire hizmetinden alınıp hemen bir kumpanya şeklinde hisse ile tüccar hizmetine verilmesi Türk deniz ticaret tarihi ve denizcilik tarihinde de bir ilk olarak kaydedilmelidir. İleri de kurulacak olan Hazine-i Hassa (1840 başlarında) ve Şirket-i Hayriye (1851) vapur şirketlerinin iptidai de olsa temeli demek doğru olacaktır. Sadece ticari alanda değil deniz kuvvetleri anlamında da bu ilk iki vapur öğretici olmuştur. Hemen 1837'de Tersane-i Âmire'nin Aynalıkavak sahasında Eser-i Hayr, 1838'de Mesir-i Bahri, 1839'da Tair-i Bahri savaş vapurları inşa edilmeye başlanmıştır.

Satın alındıklarında da deniz hizmetinden çekildiklerinde de her iki vapurun aralarında bir yıl vardı. Bu nedenle ikisine kardeş vapurlar demek doğru olacaktır. Adları konusunda tam bir kesinlik olmasa da biz bu iki kardeş vapura belgelerin daha çok isimlendirmesiyle küçük vapur ve büyük vapur diyebiliriz. İki vapurun varlığı özellikle 1830'larda yabancı vapurlar karşısında Osmanlı açısından prestij olarak düşünülebilir. Osmanlılar, yabancıların Marmara ve Akdeniz'de artan vapurları karşısında bu vapurlar sayesinde tecrübe edinmişler ve 1836-1837 gibi erken bir tarihte hem savaş hem de deniz ticaret filosu kurma konusunda karar alabilmişlerdir.

Araştırma & Yayın Etiği: Bu makale, en az iki kör hakem tarafından incelenmiş ve *iThenticate* taramasıyla intihal ve benzerlik raporu oluşturulmuştur. Makale, araştırma ve yayın etiğine uygundur.

Etik Beyanı & Çıkar Çatışması: Bu makalenin yazarı çıkar çatışması bildiriminde bulunmamış, makalenin hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik kaidelere uyulduğunu ve yararlanılan tüm çalışmalara atıf yapıldığını beyan etmiştir. Açık erişimli bu makale, [CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) lisansına sahiptir.

Research & Publication Ethics: Two or more blind peers reviewed this article, and an *iThenticate* scan generated a report for potential plagiarism and similarity. The article complies with research and publication ethics.

Ethical Declaration & Conflict of Interest: The author of this article declares no conflict of interest, and the article follows scientific and ethical principles and cites all the sources appropriately.

This is an open-access article under the [CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) license.

47 Kereste kesiminin makine ile yapıldığı imalathane. Bk. Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya*, 414.

48 Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya*, 163-164.

49 BOA, HAT, 29276; C.İKTS, 1652; C.BH, 1941.

50 BOA, HAT, 51681.



KAYNAKÇA

1. Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı-Osmanlı Arşivi (BOA):

Bab-ı Asaî Name-i Hümayun Defterleri (A.DVNSNMH.d.), *Cevdet-Babriye* (C.BH), *Cevdet-İktisat* (C.İKTS), *Hatt-ı Hümayun (HAT)*, *Maliyeden Müdevver Defterleri* (MAD).

2. Araştırma-İnceleme Eserleri

Bal, Nurcan. *XIX. Yüzyılda Osmanlı Babriyesinde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.

Cormstock, John L. *History of the Greek Revolution*. New York: 1829.

De Kay, James E. *1831-1832 Türkiye'sinden Görünümler*, çev. Serpil Atamaz Hazar. Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2009.

Düzcü, Levent. *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*. İstanbul: Doğu Kütüphanesi, 2017.

Gencer, Ali İhsan. *Babriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Babriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2001.

Kallek, Cengiz. "Kile", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 25/568-571. Ankara: TDV Yayınları, 2002, 25/570.

MacFarlane, Charles. *Constantinople in 1828*. 1 Cilt. London: Saunders and Otley, 1829.

Murray, Andrew vd. *Shipbuilging in Iron and Wood*, Edinburg: Neill Compony, 1863.

Örenç, Ali Fuat. "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması", *Tarih Dergisi* 46, (Haziran 2012), 37-84.

Örenç, Ali Fuat. "Yakınçağda Osmanlı Bahriyesi", *Hunlardan Günümüze Türk Askeri Kültürü*. ed. A. Sefa Özkaya. İstanbul: Kronik, 2019, 395-423.

Preble, Henry. *A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation*. Philadelphia: L.R. Hamersly & Co, 1895.

Slade, Adolphus. *Records of Travels in Turkey, Greece, Etc., and of a Cruize in the Black Sea, With The Capitan Pasha, In The Years 1829, 1830 and 1831*. London: Saunders and Otley, 1/108.

Sondhaus, Lawrence. *Naval Warfare 1815-1914*. New York: Taylor and Francis e-Library, 2001.

Tengüz, Hüsnü. *Osmanlı Babriyesinin Mazisi*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1995.

Terzi, Arzu T. "Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri Bildiriler*. 147-154. İstanbul: Globus Dünya Basımevi, 2005.

Tezel, Hayati. *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi I*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1973.