



Vakıflar Dergisi

Yıl: Haziran 2018 • Sayı: 49

Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları

VAKIFLAR DERGİSİ

Yıl: Haziran 2018 - Sayı: 49 Hakemli Dergidir.
Haziran ve Aralık olmak üzere yılda iki kez yayınlanır.

TÜBİTAK ULAKBİM
Sosyal Bilimler Veri Tabanı (SBVT) tarafından taranmaktadır.

Sertifika No: 16651
ISSN: 1011-7474

Sahibi

Vakıflar Genel Müdürlüğü Adına
Dr. Adnan ERTEM

Yayın Koordinatörü

Rifat TÜRKER

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Adnan TÜZEN

Yayın Yönetmeni

Mehmet KURTOĞLU

Editörler

Hüseyin ÇINAR, Fatih MÜDERRİSOĞLU

İngilizce Editörü

Miyase KOYUNCU KAYA

Tashih

Hasan DEMİRTAŞ

Dergi Sekreteryası

Hasan DEMİRTAŞ

Yayın Kurulu

Prof.Dr. Mehmet BULUT	İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi
Prof. Dr. Hüseyin ÇINAR	Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi
Prof.Dr. Yılmaz KURT	Emekli Öğretim Üyesi
Prof.Dr. Mehmet ÖZ	Hacettepe Üniversitesi
Prof.Dr. Ali YILMAZ	Pamukkale Üniversitesi
Doç.Dr. Miyase KOYUNCU KAYA	TODAE
Dr. Öğr. Üyesi Fatih MÜDERRİSOĞLU	Hacettepe Üniversitesi
Dr. Murat YILMAZ	Ahmet Yesevi Üniversitesi

Yayın Danışma Kurulu

Prof. Dr. Hakkı ACUN	Emekli Öğretim Üyesi
Prof. Dr. Mahmut AK	İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Ahmet AKGÜNDÜZ	Amsterdam Üniversitesi
Prof. Dr. Enver ÇAKAR	Fırat Üniversitesi
Prof.Dr. Abide DOĞAN	Hacettepe Üniversitesi
Prof. Dr. Géza DAVID	Macar Bilimler Akademisi
Prof. Dr. Abdullah EKİNCİ	Harran Üniversitesi
Prof. Dr. Özer ERGENÇ	Bilkent Üniversitesi
Prof. Dr. Süreyya FAROQHI	Bilgi Üniversitesi
Prof.Dr. Zekeriya KURŞUN	Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi
Prof. Dr. Mahmut KAYA	Emekli Öğretim Üyesi
Prof.Dr. Yunus KOÇ	Hacettepe Üniversitesi
Prof. Dr. Heath W. LOWRY	Bahçeşehir Üniversitesi
Prof. Dr. İlber ORTAYLI	Galatasaray Üniversitesi
Prof. Dr. Hüsrev SUBAŞI	Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi
Prof.Dr. Eugenia KERMELİ ÜNAL	Hacettepe Üniversitesi
Prof. Dr. Aysıl TÜKEL YAVUZ	Emekli Öğretim Üyesi
Prof. Dr. Bahaeddin YEDİYILDIZ	Emekli Öğretim Üyesi
Prof. Dr. Musa YILDIZ	Ahmet Yesevi Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Vefa ÇOBANOĞLU	İstanbul Üniversitesi
Dr. Rhoads MURPHEY	Emekli Öğretim Üyesi
Evangeila BALTA	Ulusal Yunan Araştırma Vakfı / Yunanistan
Mehmet Çetin	Araştırmacı

Yayın ve Danışma Kurullarındaki isimler unvan ve soyadına göre alfabetik olarak sıralanmıştır.

Dergimize gönderilen yazılar, önce yayın kurulunca incelenir ve uygun bulunanlar, değerlendirilmek üzere alanında çalışması ile tanınmış iki hakeme gönderilir. Hakemlerin isimleri gizli tutulur ve raporlar beş yıl süreyle saklanır. Dergide çıkan yazılar kaynak gösterilerek iktibas edilebilir. Yayınlanan yazı, belge ve fotoğrafların her türlü hukuki mesuliyeti yazarına aittir.

Yazışma Adresi:

T.C. BAŞBAKANLIK

Vakıflar Genel Müdürlüğü Kültür ve Tescil Daire Başkanlığı
Vakıflar Dergisi Atatürk Bulvarı. No: 10 06050 Ulus / ANKARA / TÜRKİYE
Tel: (0312) 5096000 - Faks: (0312) 324 47 22
e-posta: vakiflaryayin@yahoo.com - web: www.vgm.gov.tr

Tasarım & Baskı:

Semih Ofset S.E.K. Yayıncılık
www.semihofset.com.tr - 0 312 341 40 75

İÇİNDEKİLER



XV-XVII. Yüzyıllarda Silistre’de Su Vakıfları	9
Water Waqfs of Silistre at XV-XVII. Centuries	
Ahmet Köç	
Hurufat Defterlerine Göre 18. Yüzyılda Palu.....	21
Palu in the 18th Century According to the Hurufat Registers	
Enver Çakar	
Mardin Mimarisinin Bilinmeyen Bir Kesiti: Şeyh Şeyhullah Camii	41
An Unknown Section of Mardin Architecture: Sheikh Sheikhullah Mosque	
Birgöl Açıkyıldız Şengül	
Gümüşhane Maden Emini Sadullah Efendi’nin Vakıfları.....	85
Mine Fiduciary Sadullah Efendi’s Waqfs in Gümüşhane	
Adnan Tüzen	
Vakıf Taşınmazların Kira Bedellerinin Tespitinde Karşılaşılan Sorunların Analizi.....	113
An Analysis of Problems Encountered in Determination of Rental Value of Waqf Rentals	
Yeşim Aliefendioğlu - Coşkun Turgut	
Türkiye’de Vakıflar Üzerine Yapılmış Lisansüstü Tezlerin Bibliyometrik Analizi (1984-2016)	129
The Bibliometric Analysis of the Postgraduate Theses on Awqaf in Turkey (1984-2016)	
Muhammed Emin Durmuş - Süleyman Kaya	
Gerede (Krateia) Arastalar Bölgesi’nin Sosyo-Kültürel Sürdürülebilirlik Bağlamında İrdelenmesi.....	145
In the Context of Socio-Cultural Sustainability Examination of Gerede (Krateia) Arasta Region	
Çiğdem Belgin Dikmen - Ferruh Toruk	
Deniz Müzesi’nde Sergilenen Tarihi Kadırga	167
The Historical Galley Exhibition in the Naval Museum	
Nalan Dönmez Yakarçelik	
Çoruh Barajları Suları Altında Kalan Tarihi Üç Caminin Taşıma Ve Rekonstrüksiyon Uygulamaları Hakkında Bir Değerlendirme	185
An Evaluation of the Relocation and Reconstruction Applications of Three Historical Mosques Submerged under the Water Of Çoruh Dams	
Seyfi Başkan	
Kitâbiyât	211

Deniz Müzesi'nde Sergilenen Tarihi Kadırğa

Nalan Dönmez Yakarçelik*

Öz

Günümüze dek batmamış halde ulaşabilen dünyanın en eski teknesi 'Tarihi Kadırğa' Deniz Müzesi koleksiyonundadır. Teknenin dünya gemicilik tarihi içinde büyük bir önemi vardır. Önemine rağmen kitleler tarafından yeterince tanınmamaktadır. Deniz tarihi araştırmalarının fazla olmaması elbette bir mazeret değildir. Bu tekne için trilyonluk bütçeler hazırlanarak özel yapılar inşa edilmiştir. Kurumlar tarafından kıymetinin bilindiği ancak halk nezdinde, popüler eserler klasmanında yer almadığı görülmektedir. Tekne üzerine yazılmış bilgiler yıllar içinde derlenmiştir. Kaynaklar ışığında tanımlanması ve tarihlendirilmesine çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Müzesi, kürekli gemiler, Tarihi Kadırğa, Yalı Köşkü, Tersane-i Amire.

The Historical Galley Exhibition In The Naval Museum

Abstract

The oldest boat in the world that has never been sunk is known as "Historical Galley" and exhibited in the Naval Museum of Turkey. This boat has a great importance in the history of world navigation. Despite its importance, it is not well known by the masses. Of course, there is no excuse for not having a lot of navigation history researches. By spending large budgets, a special environment has been prepared for this boat. The historical importance of the Galley is widely known by related institutions but it is not so popular with the public. This study discusses and evaluates the documented information and literature about the boat that has been gathered throughout the years.

Keywords: Naval Museum, ships with a paddle, Historical Galley, Yalı Kiosk, Imperial Dockyard.

* Deniz Müzesi, Sanat Tarihiçi - Müzeolog, nundonmez@yahoo.com.tr



Resim 1. Tarihi Kadirğa (Db. 221)

Giriş

1897 yılında Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın gayretleriyle Taşkızak Tersanesi'nde Mayın Müfrez Komutanlığı'na ait binada "Müze ve Kütüphane İdaresi" ismi ile kurulan Deniz Müzesi, Türk müzeciliğindeki yerini almıştır. Geniş bir yelpazeye yayılan koleksiyonu içinde, en göze çarpan eseri, 1913'te "Kadirğa" adıyla envantere giren teknedir. Kuruluşundan bu yana beş kez yer değiştiren müze koleksiyonu İstanbul/ Beşiktaş, Sinan Paşa Mahallesi'nde Hayreddin İskele Sokak ile Ceza-yir Sokak arasında kalan 363 ada, 64 parseldeki yapılara yerleşmiştir. Koleksiyonun bir kısmı; 1960'ta tescilli eski Maliye binasına, tarihi tekneler; 1970'te belediyenin temizlik işleri deposu olarak kullandığı binaya taşınmıştır. Yıllar içinde sürekli genişleyen koleksiyonu modern ve konforlu alanlarda ziyaretçiyle buluşturmak, müzeolojik standartları yükseltmek üzere farklı bir yapıya ihtiyaç duyulmuştur. Ulusal düzeyde açılan mimari proje yarışması sonucu Deniz Müzesi yenilenmiş, 2013'te aynı yerde modernize edilen bir başka yapıda tüm tekne koleksiyonu ziyarete sunulmuştur.



Resim 2. Deniz Müzesi, Beşiktaş

Bu yazıda koleksiyonun en gözde parçası olan teknenin niteliği, bezemeleri, tarihi, korunduğu, saklandığı yerler, restorasyonları irdelenecek ve tanımlamalar netleştirilmeye çalışılacaktır. Tüm görüntüler Deniz Müzesi koleksiyonu, arşivi ve kütüphanesinden alınmış, tüm eski Türkçe belgeler yazar tarafından çevrilmiştir.

Tanımlama, Tekne Tipi ve Tarihleme

Arşiv belgeleri ve farklı kaynaklar tarandığında kimi zaman "kadirğa", kimi zaman "kayık" tanımları görülmüştür. Aslı bir gezinti kayığı olduğu halde, müzenin etiket ve bilgi panolarında "Tarihi Kadirğa" olarak tanımlanmıştır. 1898'de tutulmaya başlanan "Deniz Müzesi Asar-ı Atika Demirbaş Defteri"nde (Db. 4604, 87. sayfa, 17.sıra); "Avcı Sultan Mehmet Rabi' hazretlerine mahsus kadirğa, Yalı Köşkü'nden alınmıştır", 1960'larda açılan 1 numaralı "Müze Eser Demirbaş Defteri"nde (Db. 2595/1, 63-64. sayfa, Db.221); "Kadirğa, Yalı Köşkü'nden alınmıştır, Avcı Sultan Mehmet'e mahsus" olarak kayıtlıdır.

Bahriye Müzesi Müdürü Ali Sami Boyar'ın 1917'de hazırladığı Bahriye Müzesi Kataloğu'nda envantere "827- Tarihi Kadirğa: Sultan Mehmet Han Rabi' hazretlerinin rükubuna mahsus (tafsilatı sahife-i mahsusasında mündericdir)" olarak kaydedilmiştir. 1960'lı yıllardaki envanterlemede demirbaş numarası 221 olarak değiştirilmiştir. Tekne; tipi, kürek sayısı ve arşiv belgelerine göre kayık- kadirğa arasında gidip gelmektedir.

Teknenin, baştaki mahmuzdan kıçtaki köşkün sonuna kadar uzunluğu; 39.64 m, kanatlar arası genişliği; 5.72 m, derinliği; 0.94 m, baştaki mahmuzun uzunluğu 5.45 m olup ağırlığı yaklaşık olarak 57.4 ton'dur. Yapımında en az dokuz farklı tür ağaç kullanılmıştır. Bunlar; Türk meşesi, sedir, karaağaç, kayın, çınar, dişbudak, şimşir, karaçam ve cevizdir (Pulak, 2006: 18). Ağaç tiplerine bakıldığında teknenin İstanbul civarında üretildiği bellidir. Bunlar İznik'ten Edirne'ye uzanan, İstanbul çevresinde bulunan ağaçlardır.

Kadırgalar uzun ve ensiz olup, su seviyesine yakın, alçak bordalı üretilir, böylece seri hareket edebilirler. Dayanıklılığı artırmak için yüksek ve karpuz kılı yapılırlar. Bahsi geçen tekne de armuz kaplama ve karpuz kılıdır.

Yongalarının pek çok derde deva olduğu (Boyar, 1333: 4) inancıyla olsa gerek günümüze hiçbir küreği ve direği kalmamıştır. 2013'teki yerleştirme sırasında "bir fikir vermesi için" yeniden üretilen iki kürek üzerine konulmuştur. Küpeşte üzerindeki iskarmoz sayısına göre kürek adedi; iskele ve sancakta 24'er çifttir. Teknenin de aynı sayıda oturak yerine sahip olması gerekir. Ancak iskele ve sancakta 23'er sıra oturak görülmektedir. Son bir sıranın 1885'te toprağa gömüldüğü sırada söküldüğü ya da E. Arcak'ın (2002) belirttiği gibi 17. yüzyıl tadilatında yenilenmediği düşünülmektedir. 48 küreğin kaç kişi tarafından çekildiği konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Farklı kaynaklara göre iki, üç ya da dört kişi tarafından çekilir. Genel kabul üç kişi tarafından çekilip, toplam 144 kürekçisi olduğu yönündedir. Son araştırmalara göre ise her küreği ikişer kişi tarafından çekilmekte olup, toplam 96 kürekçisi olabilir (Pulak, 2006: 1-16).

Topkapı Sarayı Müzesi Şehname-i Nadiri eserindeki Hotin Seferi minyatüründe Sultan II. Osman'ın (1618-1622) bindiği kayıkla neredeyse aynıdır. Mahmuz üzerinde iki adet altın varaklı basilisk heykelciği, 26 çift kürek, tonozlu köşk, köşk üzerinde fenerler, kırmızı başlıklı hamlacı/ bostancılar görülmekte, sultansa köşkte tek başına oturmaktadır. Bahse konu tekneyle, Şehname-i Nadiri'dekinin kürek sayısı farklıdır.

Bir kadırgada üçgen biçiminde cankurtaran, orta ve borda adında üç, dörtgen biçiminde trinkete denilen

bir olmak üzere toplam dört yelken kullanılırdı (Bostan 2008b: 198). Tarihi Kadırga'nın vasatında direk yeri olarak düşünülen bir boşluk bulunmaktadır. Bu boşluk yelken takılıp, makara ve palanga sistemini taşıyabilecek bir gemi direğini destekleyecek nitelikte değildir. Günümüze gelen bir direk de yoktur. 1885'teki büyük restorasyon sonrası, toza karşı üzerinin kalın yelken beziyle kapatılması istendiğine göre o zaman da direğinin yerinde olmadığı düşünülmektedir. Üretimi sırasında direkli olması muhtemeldir.

Baş kısmındaki alınlığın merkezinde kırmızı zeminli, şualı güneş içinde ay yıldız kabartmaları, etrafında ise mavi zemin üzerine varaklı haşhaş ve çiçekli dal kıvrımları bulunmaktadır. Mahmuz üzerinde bordür halinde, üçü kabartma halde, dört sıra birbirinden farklı bitkisel bezeme vardır. Mahmuzun altında varaklı, kabartma Basilisk bulunur. Kanat altında, su kesimi üstünde lacivert zemine altın varaklı palmet dizisi boydan boya tüm tekneyi çevreler. Restorasyonlarda eski halinden örnekler bırakıldığından üstteki palmetli bordürün altından iki farklı tezyinat daha görülmektedir. Yeşile boyalı kanat desteği dikmelerin üstünde kalan iskele-sancak panelinde yine varaklı kaba palmet dizisi işlenmiştir. Kıç tarafın köşk altında lacivert zeminli palmet bordürü üzerine denk gelen kısımdaki (iskele-sancak) üçgen panolarda ve zemine paralel çıkmalarda mavi zeminli bezemeler vardır. Altın varaklı Rumi, palmet ve haşhaşlı yaprak dalları kabartma olarak kompoze edilmiştir. Bunun etrafını kırmızı zeminli bitkisel kabartma bordür çevreler. Bu kısımlar en az müdahale görmüş alanlardır.

Dümen yelpazesinin su kesimi üstünde yine altın varaklı, alt kısmından volütlenen, sekiz yapraklı, büyük naturalist bir karanfil ve göbeğinde sekiz yapraklı rozet kabartması görülmektedir. Yelpazenin üst kısmının tüm yüzeyi, diğer kabartmalarla aynı kompozisyonda iç içe geçmiş yaprak kıvrımlıdır. Alınlık, köşk altı ve dümen yelpazesindeki kabartmalar kalem işi süslemelerin aksine, zaman içinde fazla değişmiştir. Tekneden bağımsız olarak yapılarak kıç kasara üzerine konulmuş bir köşkü bulunmaktadır.

1917 yılında Bahriye Müzesi Müdürlüğüne getirilen Ali Sami Boyar aynı yıl hazırladığı katalogla, Almanca-Türkçe broşürde şu bilgileri aktarır:

“Sultan Mehmed Rabi’ Hazretlerinin rükubuna mahsus olup hazreti padişah Boğaziçi, Adalar ve Eyüp taraflarına vaki olan meşhur tefric-i şahanelerini iş bu kadirğa ile icra ederlerdi. Zamanın en meşhur sanayi-i mimari-i bahriyesi asarından olup, evvel zamanlar bu zanaatte pek müterakki bulunan Venedik ve İspanyol menşe’lerinin dahi takdirat-ı bidaye-i perverilerine mazhar olmuş ve Türk zanaatkarlarını garbe tanıtmaya vesile olmuştur. Kadırğanın imalindeki celb-i dikkat olan zerafet, evvel devirde vücuda getirilen asar-ı mimarinin tesirlerinden hariç bir terki-i zanaatkariyi ihtiva etmesindedir. Türk ve Arap tarz-ı mimarisi mezc edilerek dil-nişin bir zade-i zanaat vücuda getirilmiş ve mimari-i atıkanın kesretle istimal ettiği ince ve uzaktan görülmez bir takım oymalar yerine büyük parçalarla tezyin olunarak bunların bir araya cem’ ve terkiindeki mimari nazar-ı itinaya alınmak suretiyle pek güzel muvafık olunmuştur. Teknenin kış tarafını teşkil eden köşk ile bahçelik ve teferruatının manzara-i hariciyesi ayrı ayrı parçaların zerafetini değil, bir kitle olarak latif bir terki-i mimarinin bütün özelliğini irae eder. Köşkün dahili bağa zemin üzerine fildişi ve sedef oymalarla müzeyyen olup iş bu bağa oymalara şeffaf bir renk vermek için zeminine altın varak vaz’ edilmiş, araları gümüş kakmalar üzerine mevzu ahcar-ı kıymetdar ile tezyin edilmiştir. Teknenin telvinatında istimal edilen boya, hususuyla lacivert renkler yalnız Osmanlı zanaatkarlarının ihtira’-gerdesi olan bir boya olup üzerinden asırlar geçtiği halde daima taravet-i şeffaflığını muhafaza etmekte bulunması kıymet ve makbuliyetinin yegane sebebidir. Maatteessüf elyevm iş bu boyanın usul-ü imalini bilen kimse kalmamıştır. Her kürekte 3 kişi olmak üzere 144 kişi kürek çeker. Köşkün dahilindeki nakışlar arasında piriç levhalar üzerine hudud-u mahkuka ile dua ve medayih-i padişahiye mutazammın levhalar imal edilmiştir”(1333).

1861 tarihli Ceride-i Havadis Gazetesine göre;

“Sarayburnu Kayıkhanesinde zannolunduğuna göre IV. Sultan Mehmed zamanından kalma

gayet cesim bir saltanat kayığı olup her nasılsa haşmetli Fransa İmparatoru hazretleri bunun vasfını işiterek resminin yapılması için bir ressam tayin eylemişti. İstanbul’a gelen ressam üç ay kadar çalışarak istenilen resmi yapmış ve geçen Salı günü resimle Paris’e gitmiştir. Fransız ressamın yaptığı resmi biz de gördük ve kayığın büyüklüğünü tahkik ettirdik. Şöyle ki boyu 69,5 ve eni 5,5 arşın olup, boyunun dörtte biri kadar da kılıç balığının burnu gibi sivri bir mahmuzu vardır. İki tarafında kürekçilerin oturmasına mahsus birer buçuk arşın çıkmalar vardır. Kayıkta görülen iskarmozların adedine nazaran 24 çift kürek olup, kürekleri de 16 arşın¹ boyundadır. Birini üç kişi çektiğinden 144 kayıkçı idare eder demektir. Kayıkçıların durduğu yerde üç basamak olup kürekçilerin şimdiki Pazar kayıklarında olduğu gibi ayak üzeri kalkıp oturarak kürek çektikleri anlaşılır. Padişahın oturduğu köşke gelince, hala üzerinde mevcut olan bazı eserlere göre firuze ve Necef ve emsali kıymetli taşlarla müzeyyen olduğu anlaşılır. Kayığın zemini beyaz olup üzerine yıldızla envai resimler işlenmiş, iskarmozların aralarına mücessem birer aslan sureti konmuştur. Başta dahi yarı balık yarı canavar olmak üzere bir acayip hayvan şekli mevcuttur. Suret-i inşaiyesi gayetle musanna olduğunda resmini yapan Fransız ressam, şimdiki gemi mühendislerinin bile ancak bu kadar yapabileceklerini söylemiştir” (Koçu, 1971: 49).

17. yüzyıl alimi Katip Çelebi’nin yazdığı “Tuhfetü’l-Kibar Fi Esfari’l-Bihar” adlı eserin “Fasl-ı Hamis” bölümünde donanma gemileri ve halkı şöyle anlatılır: “Çekdirilerin 10 oturaktan 17’ye varıncaya fırkate, 18-19 oturağa pergende, 19’dan 24’e varıncaya kalyata, 25 oturaklı olursa kadirğa derler, her küreğini dörder adem çeker, 26 oturaktan 36 oturağa varıncaya başarda derler, karpuz kıçlı olurlar, her küreği beşer altışar, yedişer adem çeker” (Bostan 2008a’dan: 144). Düşman takibi yaptığından baş tarafında topu olur (Uzunçarşılı 1984: 460). Buna göre Tarihi Kadirğa’nın kürekle yürüyen, yelkeni yardımcı olarak kullanan

1 Burada tekne ölçüsü: 47.2x3.7 m, kürek uzunluğu: 10.88 m, 1861’de Le Bas’ın çizdiği plana göre 9.46 m

çektiri sınıfından bir kalyata (galliotte/ kalita) olduğu anlaşılır. Ancak güverte üzerinde top yerleri ve savaşçıların oturma yerleri bulunmadığından savaş gemisi değil, gezinti maksatlı bir tekne olarak üretildiği ya da sonradan değiştirildiği düşünülür.

Nicolaes Witsen 1670 yıllarında yayınladığı gravüründe, bu teknenin Sultan IV. Mehmet'in (Avcı) annesi Valide Turhan Sultan'a ait olduğunu belirtir. Sultan IV. Mehmet'in saltanatında İstanbul'da bulunan Thevenot (1687), padişahın deniz tenezzühünü tasvir etmektedir. Seyyahın kalyon olarak bahsettiği tekne şöyledir:

"Padişah denize çıktığı vakit yanında az adam bulunur. Kalyon veya kayığı, Galata'nın karşısında sahilde bulunan saraydan getirilir ve padişah az bir maiyetle bu kayığa binerek Üsküdar'a veya Boğaziçi'ne gezmeye çıkar. Padişahın kalyonu yaldızlı ve çok muhteşem bir şeydir ve birçok yalancı taşlarla süslüdür. İçinde 24 oturak, yani her bir yanında 24 kürek vardır ki, her biri yalnız don ve gömlek giymiş olan iki bostancı çeker. Bostancılar şeker kellesi gibi sivri, kırmızı renkte serpuş giyerler. Bostancıbaşı, padişahın kürekçilerini en çok sevdiği kişiler arasından çeker"(Kömürçüyan, 1988'den).

Tarihi Kadırga bu tanıma büyük ölçüde uyar, ancak teknik olarak bu boyutta bir tekneyi kalyon olarak tanımlamak mümkün değildir. 1698'de 167 parçalık Osmanlı Donanması'nda; biri Tunus'a ait olmak üzere 34 kalyon bulunuyordu. 18. yüzyılda Mora Seferi hazırlıklarında uzunlukları 41.7- 40.5 ve 39.8 m olan üç yeni kalyon inşa ettirilmişti (Bostan, 2009a: 15). Bu ölçüler Tarihi Kadırga'nın uzunluğuna çok yakındır. Ancak kalyonlar; küreksiz, yüksek bordalı, yelkenli arma donanımına ve çok sayıda topa sahip savaş gemileri olup, deniz tenezzühü için fazla büyük taşıtlardır. 18. yüzyılda küçük kalyonlar yapılmaması kararı alınmış ve bir standart oluşturulmaya çalışılmıştır. 50 zira (38 m) uzunluğundaki kalyonun, yüksekliği 6.5 m, genişliği ise 13.5 m oluyordu (Bostan, 2009a: 19). En/boy oranı göz önüne alındığında kalyonlar kadırgaya göre daha yüksek ve geniştir.

18. yüzyıl boyunca Osmanlı denizciliği kalyonların gelişmesi istikametinde bir seyir takip etti ve yüzyılın or-

tarından itibaren sahneden çekildi. Sadece kaptan-ı deryaların bindiği başlarda, 18. yüzyılın sonuna kadar, aynı zamanda bir tören gemisi olarak varlığını korudu (Bostan, 2009a: 15). 18. yüzyılda kalyon uzunlukları müze koleksiyonundaki tekneden bile kısa olabiliyordu. Bu minvalde Tarihi Kadırga'nın özel törenlerde padişah tarafından kullanıldığı düşünülebilir.

1910 tarihli Tersane'ye nakille ilgili belgede de Sultan IV. Mehmet ismi zikredilmektedir (DTA, Mh. 2310-21). Asar-ı Atika Müzesi Müdürü Halil Ethem, Vakanüvis Abdurrahman Şeref Efendi'nin (1329: 288) Tarih-i Osmani Encümeni Mecmuası'nda, eseri tarif ettiğini ve "kayık" olarak tanımladığını bildirir ancak kendisi Şehbal'deki (1329: 48) makalesinde "Sultan IV. Mehmet'in saltanat kadırgası" olarak tanımlamıştır.

Ethem'in Şehbal'de (1329: 47) yazdığı minvalde, bazılarına göre tekne "Venedik Dükası tarafından hediye olarak gönderilmiş". Muhtemelen mahmuz altındaki, Osmanlı sanatına uygun olmayan kabartma ve kış kasara üzerindeki basilisk heykelciklerinden² yola çıkarak, bunun Venedikliler tarafından yapıldığı söylenmekteyse de kullanılan ağaçlara göre İstanbul'da yapıldığı açıktır. Teknenin baş ve kış tarafındaki basilisklerin, Bizans İmparatorluğu'nda kullanılmış olması dolayısıyla, Sultan II. Mehmet tarafından, Bizans'tan savaş ganimeti olarak ele geçirildiği ve bulunduğu izlenimi doğur. Ancak teknenin yapım tekniği bu iddiayı çürütmektedir (Pulak, 2006).



Resim 3. Basilisk Kabartması

² Avrupa mitolojisinde, ejder/yılan/horoz başlı, kanatlı, kuyruklu, pul/ tüy kaplı, bakışlarıyla öldüren ve kuru iklimde yaşayan efsanevi yaratık. Yunanca'da küçük kral anlamına gelir. a- 128x35 cm, b- 113x54 cm



Resim 4. *Basilisk Heykelciği*

Deniz Tarihi Arşivi'nin farklı belgelerinde teknenin Sultan II., III. ve IV. Mehmet'in rükublarına ait oldukları zikredilmiştir. Bu belgelerden, 1885-1910 arası tarihlenen dört adedinde "Fatih Sultan Mehmet Han Hazretleri" ibaresi geçmekte, nitelemde "kayık", "saltanat-ı hümayun kayığı" ve "kadırğa" kavramları kullanılmaktadır. Tersane-i Amire'de uygun bir yere nakledilmesi ya da yeni bir bina inşasıyla muhafazaya alınması bildirilen belgede yine Fatih Sultan Mehmet'in adı zikredilmekle birlikte "asar-ı atikadan kadırğa" tanımı yapılmaktadır (DTA, Mkt. 194-200, MB 475-26, Mkt. 468/ 92).

Tekneden daha sonra yapılan köşkün tonozundaki sedefli levhada "Sultan Mehmet" ismi geçmekte ancak bunun hangi Mehmet olduğu net olarak anlaşılamamaktadır. Tonozun eteğindeki sedef oyma Sü-lüs levhanın ilk satırı "*Hazret-i Sultan Mehmet Han-ı Gazinin müdam*" diye başlar. "Gazi" ibaresine göre Sultan II. ya da III. Mehmet'ten bahsedildiği düşünülmektedir.

Kimi kaynaklarda bu levhada adı geçen Mehmet'in; Sultan II. Mehmet (1451- 1481) olduğu belirtilmiştir. Hazine-i Hassa-i Şahane Nezaret-i Celilesi'ne gönderilen (DTA, Mkt. 468/92) 17 Teşrin-i Sani 1301 [29 Kasım 1885 M.] tarihli "*Cennet mekan Fatih Sultan Mehmet Han hazretlerinin rükubuna mahsus olup...*" yazısına göre Fatih devrine ait bir kayıktır.

Bahriyeli ressam Hüseyin Hüsnü Tengüz'ün hatıratında bildirdiğine göre; "*Anadolu Kavağırında iri yarı Uzun Ömer'in Hayri adındaki alamanacının önce babası ve babası öldükten sonra da kendisi, bu kadirgada hamlacıymış. Bu hamlacının bildirdiğine*

göre 'Fatih'in gemisi' olarak adlandırılmaktaydı. Fatih'e ait olduğu için zaman zaman icap ettikçe, eski şekli bozulmadan tamir edilmiş ve şans eseri asıl şeklini kaybetmeden muhafaza edilmiştir"(Kılıçkaya, 2005'den). Bahriyeli Hüseyin Hüsnü Tengüz'ün ürettiği belgesel nitelikli resimleri konusundaki hassasiyetine binaen, hatıratındaki bu pasajın dikkate alınması gerektiği düşünülmektedir. Resmi yazılar ve bilim insanlarının kavramları bir yana, teknenin halk arasında da Fatih Sultan Mehmet'e ait olduğu bilinmektedir.

Teknas A&M Üniversitesi'nden Doç.Dr. Cemal Pulak vasıtasıyla Institute of Particle Physics, (İsviçre) ETH Laboratuvarlarında Dr. Georges Bonani tarafından Karbon-14 analizi yapılmıştır. 21 Haziran 2015'te tekneden alınan altı parça örneğe göre en erken 1460, en geç 1801'e tarihlenmektedir. Geniş tarih aralığı, geçirdiği restorasyonlardan kaynaklanmış olmalıdır. Köşkü ise 1493-1807 arası tarihleri vermektedir. Ayrıca köşkün dışında renkli taşların yerleştirildiği gümüş yuvalardan birinde Kanuni Sultan Süleyman'ın ayar damgasına rastlanmıştır (Orgun, 1944: 204). Buna göre teknenin yapımı Sultan I. Süleyman (1520- 1566) devri yada öncesidir. Bu durum hem Karbon testini desteklemekte, hem de teknenin köşkündeki gümüşlerin saraydan verilmiş olduğunu göstermektedir.

Tersane-i Amire'de en fazla gemi 1530 yılında inşa edilmiştir. 24 kadırğa yeniden yapılmış, sekiz kadırğa da tamir edilmiştir. 1527-1531 arasında 44 kadırğa yapılmış, 32'si onarılmış, hiç başlarda yapılmamıştır. 1585'te yapılan ve onarılan başlarda sayısı 23, kadırğa ise 37'dir (Bostan, 2009c: 127-128). Bu bilgilere göre kadırğa 16. yüzyılın tipik teknesidir. Teknenin ilk üretim amacının, Marmara ve nehirlerdeki ince donanmada kullanılmak üzere olduğunu düşündürür. Bir kadirğanın devlete maliyeti 1662'de 1.210.756 akçe, 1685'te 972.000 akçe civarındadır. 17. yüzyılın sonlarında kadırğa inşasının adeta durduğu ve kadirgaların yerini kalyonlara terk ettiği görülmektedir. Ancak derya beylerinin bir müddet daha kadirgalarına bindiği ve bu geleneğin bir süre daha sürdüğü bilinmektedir (Bostan, 2009b: 278).

1912'de Donanma Cemiyeti'nden Bahriye'ye yazılan

yazıda "Sultan Mehmet Han-ı Salis" ibaresi geçmektedir.³ Sultan III. Mehmet'e (1595-1603) atfa yalnızca bu belgede rastlanmıştır.

İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'nde bulunan, 17. yüzyılın Gaznevi Mahmut albümündeki Aynalıkavak önündeki "Geşt-i Sultani" minyatüründe görülen köşklü tekne ile bahse konu tekne birbirine çok benzemektedir. Minyatürde görülen köşk üzerindeki üç fener, mahmuz ve baş taraftaki kanatlı kuş benzeri gemi baş figürü, altın varaklıdır.



Resim 5. Tersane Bahçesi ve Aynalıkavak Kasrı, Güzin Duran Kopyası (Db.No.1996)

18. yüzyıl yazarı İnciciyan "Bizans Sayfiyeleri"nde padişahın deniz gezintisini şöyle tarif eder:

"Osmanlı padişahlarının harem halkıyla beraber sayfiyeye gitmesine 'göç', bir günlük gezintiye gitmelerine 'binış', hiçbir merasim yapılmadan yalnız birkaç kişiyle birlikte alelade kayıklarla yapılan gezintiye 'tebdil binışı' denir. Padişaha mahsus kayıklar, su kesiminden yukarı kısmı yaldızlı nakışlar ve gümüş tezyinatla süslenmiş olmak üzere iki nevidir. Bunlardan biri sandal tesmiye edilir ki burnu kancabaş şeklinde olduğu için halk dilinde kancabaş denir. Bu kayık bostancılar tarafından muhafaza edilir ve kürekçileri de bostancı sınıfına mensuptur. İkinci kayığın adı filukadır ki baş tarafında bulunan bir kırlangıç başı şeklinden dolayı umumiyetle kırlangıç tesmiye edilir. Bu kayık Tersane'de muhafaza edilir, kürekçiler de Tersane efradındandır. Padişah deniz gezintisine çıktığı vakit, giderken sandala, dönerken filukaya biner... Gerek sandal, gerek filukaların kıç tarafında padişahın oturmasına mahsus kubbeli mahfe vardır ki ekseriya erguvani çuha ile örtülüdür.

3 DTA, Mülga Bahriye 703-1

Örtünün üzerinde de gece seyranlarında yakılmak üzere üç adet yaldızlı fener vardır... Bostancıbaşı yalılara, kayıklara ve diğer şeylere dair padişahın suallerine cevap vermek üzere kıçta ve padişahın gerisinde oturur" (Kömürçiyân, 1988'den).

Gece gezintileri için teknelerin üzerinde bir fener ya da fanusun olması gerekmektedir. DTA'de bulunan 9 Eylül 1329 [22 Eylül 1913 M.] tarihli belgede "Barbaros devri kadırgalara mahsus olup Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesinde iken Evkaf Nezâreti tarafından alınan, bir çift fanusun Bahriye Müzesi'ne geri aldırılmasından" (DTA, MB, 744/212-214) bahsedilmektedir. Bu büyük iskele-sancak fenerleri (Db. 1058 ve 1166) Deniz Müzesi koleksiyonundadır. Koleksiyona "fener benzeri" ismiyle girmiş olduklarından, kadırgalarda kullanılan fenerlerin tipinde, 1913 civarında -tekne koleksiyona girdikten sonra- yapıtılıp, müzeye alındığı anlaşılmıştır. Koleksiyonda Tarihi Kadırğa'ya ait orijinal fener yoktur.

Sarayın hamlacıbaşlarından Hasköylü Osman Ağa, 1913 yılından önce Müze Müdürü Halil Ethem'in (1329: 48) ziyaretinde bu kadırganın; "Avcı Sultan Mehmed Han zamanından kalma harikulade bir şey olduğunu, hatta bazı havas-ı ruhaniyeye dahi malik olup sıtmaya karşı ağacından verildiğini ve kadimden beri üzerinde geceleri kandil yakıldığını, elhasıl daha birçok garaibden madud ahvalini" nakleder.

KÖŞK



Resim 6. Tarihi Kadırğa'nın Köşkü

Kıç kasara üstündeki köşk, etrafı kafesli korkuluklarla çevrili ve iskele-sancakta dörder ayağa oturan bir tonozlu kemerle örtülüdür. Önden arkaya doğru gövdeyle uyumlu olarak daralmaktadır. Tekneye göre, sonraki dönemlerde yapılmış olan köşk Osmanlı

sedef ve bağa işçiliğinin şaheserlerindedir. Palmet formulu vazodan çıkan karanfil, lale dalları ve geometrik biçimlerle düzenlenmiş bağa, fildişi ve sedef oymalarla süslüdür.

Türklerin Avrupa'ya tanıttığı lale, zamanla gerek Osmanlı İmparatorluğu'nda, gerekse çeşitli batı ülkelerinde çok sevilmiş, ekonomik ve sosyal hayatı etkilemiştir (Demiriz, 1980: 285, Gürsu, 1988: 164). Lale Osmanlı sanatında kullanılan ilk çiçektir. Arap harfleriyle yazılışında kullanılan harflerin yer değiştirmesi ile "Allah" kelimesine dönüşebilmektedir (Görünür, Ögel 2006: 65). Bu yüzden köşk içinde bolca kullanılmış lale anlamlı bir formdur. Karanfil motifi başta lale olmak üzere sümbül ve gül motifleri ile beraber Türk bezemelerinde çok kullanılan bir çiçektir. Karanfil 16. yüzyıl sonlarında bilhassa 17. yüzyılın ilk yarısında kumaş desenlerinde çok sevilerek kullanılmıştır (Gürsu, 1988: 164).

En basit şekliyle laleye benzeyen palmet, farklı formlara olanak vermesiyle bezemede oldukça yaygın kullanım alanı bulmuştur. Değişik biçimlerde karşımıza çıkan bu motif klasik anlamda, uçları aşağıya kıvrık, karın kısmı şişkin iki yan yaprak ve bu yaprakların orta kısmında yer alan küçük bir tepe yaprağından oluşmaktadır. Palmetin bezemede en çok rastlanan bu formlara sahip şekli dışında, yelpaze gibi dilimlenip, tam açılmış olanı ile en alt yaprağı aşağıya doğru uzamış serbest şekilli palmet motiflerinin de süslemede kullanıldığı görülür (Akpınarlı vd. 2012-1: 188).

Bağaların altına şeffaflığı vermek için altın varaklar yerleştirilmiştir. Tonozlu kemerin dış yüzeyinde, geometrik sedefli bağalar arasındaki gümüş yuvalara iri, renkli taşlar applike edilmiştir. İç tarafında sedef oyma, Sülüs hattı ile yazılmış iki beyit bulunmaktadır:

*"Hazret-i Sultan Mehmet Han-ı Gazi'nin müdam
Bahr-ü berrde yari Hızır, hafızı Allah ola"
"Yapdura daim saadetle nice ala kayak
Ömr-ı Nuh ile cihan mülkünde Şehinşah ola"*

Bu beyitlerin iki yanındaki lale ve karanfil panoları, klasik devrin doruğundaki mükemmelliği göstermektedir.



Resim 7. Köşkteki Beyit

Tonoz örtünün eteğindeki altıgen kartuşlarda, uzun zaman önce yerlerinden sökülüp kaybolmuş hat levhalar bulunmaktaydı. Köşkün içini çepeçevre dolanan bu levhalar üzerinde dokuz beyitli bir kaside yazılıydı. Elde mevcut bulunan pirinç levhada kaside denin bir beyiti tespit edilebilmiştir:

*"Devam-ı ömr ile Rüstelik itsün kahraman asa
Yürütsün berr-ü bahre hüsnün ol sultan-ı bi-hemta"*



Resim 8. Pirinç Levhadaki Beyit

Tavanın merkezinde, içerden görülen küçük bir kubbe, bunun önünde daha küçük bir kubbe, arkasındaysa tekne tavanı vardır. Baş ve arka kemer üzerinde çıkmalı çiçek goncasi süslemeleri bulunmaktadır. Fildişi ve abanozla hareketlendirilmiş, Bursa kemerli düz panoların arasında kavisli, oyma kafes korkulukları vardır.



Resim 9. Köşkün Kubbe Tavanı

Köşkün iç süslemeleri; karanfil, lale ve hatayiler Sultan I. Ahmet'in (1603- 1617) Topkapı Sarayı'nda bulunan arife tahtı ile benzerlik göstermektedir. Klasik Osmanlı dönemin özelliklerini yansıtan çiçekler, son derece itina ile tasarlanmıştır. Çiçeklerin arası ve geometrik alanların göbeği gümüş kabaralar içinde turkuaz, yeşim, firuze gibi yarı değerli taşlarla hareketlendirilmiştir.

Köşk, tekneye sabit olmadığından ilk imalat sırasında değil sonradan eklendiği ya da yenilediği açıktır. Zeminde kullanılan minder, yastık ve halılardan günümüze hiçbir gelmemiştir. Köşkün etrafında bulunan ince korkuluklar ve ön kısmının kafesli korkuluğu üzerindeki dört adet Necef küre, tekne Yalı Köşkü'nde bulunduğu sırada yerlerinde mevcuttur. Necef küreler; 1948'de Tersane'den Dolmabahçe Sarayı Kayıkhanesi'ne taşındığında, ince korkuluklar; 1966'da Beşiktaş'a taşınırken yerlerinden çıkartılmışlardır.

Restorasyonlar

Tarihi Kadırga üzerine yapılan bir araştırmaya göre (Arcak, 2002) muhtemelen 17. yüzyıl ortalarında ve daha önce bir sağlamaştırma tadilatı geçirmiştir. 1861'de Fransa İmparatoru tarafından Le Bas adlı subaya yaptırılan planlar (Paris 1908) incelendiğinde teknenin onarımdan geçtiği anlaşılmaktadır. 1885 yılında Sultan II. Abdülhamit, teknenin Sultan II. Mehmet'e ait olduğunu belirterek, aslına hanel gelmemek üzere onarılmasını emretmiştir. Hazine-i Hazreti Şahane'den ve Mabeyn Başkitabeti'nden gönderilen 1303 [1885 M.] tarihli yazılarda;

"Cennetmekan Fatih Sultan Mehmet Han Hazretlerinin rükubuna mahsus olup Yalıköşkü Kayıkhanesi'nde bulunan, vasatından toprağa gömülmüş ve tamire muhtaç olan kayığın, aslına hanel getirmemek üzere tamir ve tesviyesi, topraktan çıkarılması, kızak üzerine konularak, toz topraktan korunması için yelken bezinden örtü yapılması, hemen memurlar tayin olunması, marangozluk işleriyle boyamalarının aslına uygun yapılmak üzere tamirata başlanması" bildirilmiştir (DTA, Mkt. 468/ 92; 194/200).

1885'te başlatılan tamirin tam olarak ne zaman bittiği belirsizdir. 1910'da Yalı Köşkü'ndeki kadırganın Tersane'ye nakli için kızak imali ve işçilik ücretinin 22.218 kuruş (DTA, Mh. 2310-21) olduğu görülmektedir. 1913'te Tersane'ye nakledilip, 1914'te bakımsızlığı, sedeflerin dökülmesi ve taşınma sırasında su alması için kalafatlandığından zarafetine hanel gelmesi münasebetiyle (DTA, I. D. 57/3B) onarımı talep edilmiştir. 1916'da onarımın Cihet-i Nizamiye'nin İmalat-ı Askeriye kısmında Yüzbaşı Vasıf Efendi'ye yaptırılması hususunda yazılar bulunmaktadır (DTA, I. D. 57/20).

1921 ve 1922'de Bahriye Nezareti'ne gönderilen yazıda (DTA, BN 231-6329) Tersane'deki müze ve kayıkhanenin tamirinin bir an evvel yapılması, ileride daha büyük masraf çıkaracağı, hırsızlığa karşı da açık olduğu bildirilmiş ancak sonraki yazılardan kayıkhanenin tamir edilmediği anlaşılmıştır. 1923'te İstanbul Bahriye Kumandanlığı'na, müzenin rutubetinden dolayı;

"Kadırganın sancaktan dokuzuncu oturağının çürüyerek vasatından kırıldığı ve on ikinci oturağın da aynı tesirden çürümeye başladığı ve bordadaki kıymet-dar boyanın kabardığı, armuz kalafatı dışarıya fırladığı cihetle akıntının kesilmesi ve rutubetin azalması için de üç bölmeden ibaret Kayıkhanesi çatısı üzerinde ikisi vasatane, diğer ikisi de tarafeyn kısımları üzerinde olmak üzere dört adet menfezin süratle açtırılması hususu" yazıyla bildirilmiştir (DTA, I. D. 57/46).

1923'te dökülmüş olan üç kiloluk sedefin yerlerinin bulunarak takıldığı ancak 1/3'ünün tamamlandığı, diğer yerlerin sedefsiz kaldığı, yine müze müdürü tarafından Bahriye Erkan-ı Harp Dairesi'ne bildirilmiştir (DTA, I. D. 57/53).

1926'da köşkün dökülen sedeflerinin yerine takılması için Fabrikalar Müdürlüğü'nde çalışan Kasım-paşalı Mümtaz Şükrü Efendi'nin görevlendirilmesi talep edilmiş ancak iki ay sonra görevden alınarak, yerine başka birisi talep edilmiştir (DTA, I. D. 57/76). Sedeflerin tamiri için 1914'ten 1926'ya kadar sürekli yazışmalar yapılmış ancak bir türlü tamirat gerçekleştirilmemiştir. Müzenin her yazıda 'çok kıymetdar' ifadesini sürekli tekrarlamasına rağmen, savaş koşulları ve yeni cumhuriyetin yoksunluklarından olsa gerek, talepler bir türlü karşılanamamıştır.

1944'te Topkapı Sarayı'nın sorumluluğunda yeniden tamire başlanmıştır. Dökülmüş olan tüm bağa ve sedefler Sabri Ölçer, Naci Kumbaracı ve Zarif Orgun tarafından onarılmış, eksik kalıplar Mihriban Sözer tarafından tamamlanmıştır (Orgun, 1944: 208).

1957'de Prof. Ata Nutku (1957) tarafından hazırlanan "Ancient Turkish Craft I. Sultan's Galley" adlı kitapçıkta teknenin gövde planları ve detay konstrüksiyonları çizilmiştir. Bu çizimlere göre iskele-sancak kıçtaki kalem işi çiçek buketleri ile kanat altındaki lacivert zeminli altın varak palmet dizisi, 1957-1970 arasında yenilenmiştir. Restorasyonun bilirkişiler tarafından ve genel ilkelere uyularak yapıldığı, eski halinden bırakılan örneklerden anlaşılmaktadır. Alt katmanlarda eski kalem işleri net olarak görülmektedir. Mahmuzun ucundaki lale formlu topuz ve kıç kasarada köşkü çevreleyen parmaklıklar da yerine konmamıştır. Bu parmaklıkların, kadirğanın orijinaline ait olmadığı düşünülerek yerleştirilmediği değerlendirilmektedir. Restorasyonda yenilenen korkuluk parçalarının orijinaleri ile restorasyonda kullanılmak üzere alınan renkli taş kakmalı gümüş rozetler ve cam parçalar müzede saklanmaktadır.

1999- 2002 arasında Dolmabahçe Sarayı sedefkarları tarafından köşk örtüsünün üst kısmındaki sedef ve bağalarla, köpekdişi süslemeler restore edilmiştir. Isı ve nem dalgalanmalarından zaman içinde açılan armozlar macunlanarak bordası boyanmıştır. Organik eserlerin geniş dalga boyundaki ışınımlardan çabuk etkilendiği bilinmektedir. Teknenin 2013'te taşındığı yeni mekanın bağıl nem değerleri ve ısı stabilite edilirken, Ultra Viyole ve Infra Red ışınımları da kontrol altındadır. Kadirğanın hemen önündeki 12-

13 metre yüksekliğindeki camlardan sızan, ışınımlar, %99,9 oranında UV, %97 oranında IR engelleyici filtreyle (3M Sun Control Window Film Prestige) kaplanmıştır.

Saklandığı ve Sergilendiği Yerler

1913'te Bahriye Müzesi koleksiyonuna girinceye kadar bilinen en eski mekanı Yalı Köşkü Kayıkhanesi'dir. Sarayburnu'ndaki 16. yüzyıl yapısı Yalı Köşkü, İstanbul-Edirne demiryolu güzergâhında kaldığı için 1869'tan önceki bir tarihte (Ertürk 2013: 196) köşkün yakınında bulunan kayıkhanesi ise 1912'de Gülhane Parkı'nın yapımı sırasında yıkılmıştır.



Resim 10. Yalı Köşkü Kayıkhanesi'nde Tarihi Kadirğa (Ethem 1329: 48)

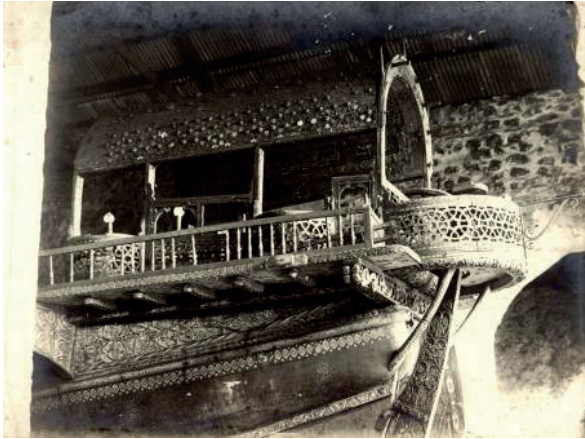
Eremya Kömürciyan Yalı Köşkü'nden şöyle bahseder; "Deniz kıyısındaki mermer kubbeli büyük gah, Yalı Köşkü tesmiye edilir. Burada muhafız bostancılar oturur. Daha ilerde Bostancıbaşı'nın kayıkhanesi ve meremmetcibaşıyla adamlarının oturdukları odalar vardır" (Kömürciyan 1988: 11). Aynı yapı hakkında Grelot; "Köşke çok yakın bir yerde küçük kadirğalar, büyük kayıklar ve diğer hafif gemiler için beş altı kayıkhanesi vardır. Bu gemiler padişahla maiyetini istenildiği vakit Boğaz'da gezdirmek için her an hazır bir vaziyette dururlar. Bu küçük kadirğalar ve kayıklar kamilen yaldızlıdır ve Arap üslubu nakışlarla müzeyyendir" (Kömürciyan, 1988'den) der.

1729'da J. Tinney tarafından yapılan "The Serraglio Point of Constantinople, Sarayburnu" gravüründe

“The Grand Signors Barge-houses” (Büyük efendinin barça/barka evi) olarak tanımladığı beş-altı gözden oluşan kayıkhaneye Sepetçiler Kasrı'nın sağındadır. 1784'te J. Velasquez ve J. Barcelon tarafından yapılan “Sarayburnu” ile 1782-1822 tarihli Fauvel- L.J. Masquetier'in “Galata'dan Sarayburnu” gravüründe dört tekne gözü net biçimde gözükmemektedir (Sevim, 1996'dan: resim 200, 208 ve 212).

Tarihi Kadırğa ile Kayıkhaneye Ocağı kitabesi (Db. 167) aynı tarihlerde müze koleksiyonuna alınmıştır. Ocağın mermer kitabesi, Sultan III. Selim devrinde, validesi Mihrişah Sultan'ın, Yalı Köşkü'nde bulunan Kayıkhaneye Ocağı'nı tamir ettirmesi üzerine, 1796'da Şair Şakir tarafından yazılmıştır.

1910'da teknenin Tersane'ye nakledilerek Sütlüce'de korunması (DTA, MB 475-26), 1913'te Valide Kızağı'na nakledilmesi emredilmiştir (DTA, Fab. 108-50). 1913'te Kayıkhaneye Ocağı'nın kapatılmasıyla çalışanların çoğu emekliye sevk edilmiş, kalanlar başka yerlere dağıtılmış ve bir bekçi kadirğanın başında bırakılmış, üzerinde kandil yakılması geleneği de devam ettirilmiştir (Ethem 1329: 48). Nakil sırasında, Saray Kayıkhanesi'nden Kasımpaşa'daki Tersane Kayıkhanesi'ne bir römorkörün arkasına bağlanarak yüzdürülen üç yüz yaşındaki gemi, bir damlacık dahi su almamıştır (Koçu, 1971: 29). Kadırğayla birlikte yedi saltanat kayığı da Kasımpaşa'ya taşınmıştır.



Resim 11. Tersane-i Amire'de Tarihi Kadırğa

30 Mayıs 1927'de Marmara Üssü Bahri tarafından hazırlanan projede (DTA, BV, 276- 5823) Bahriye Müzesi için ahşap bir kayıkhaneye planlanmış ancak yapılmamıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında bazı eserler Anadolu'ya

nakledilmişse de, kadırğa bu süreçte hep Tersane'de kalmıştır. 1946'da müzenin tekrar İstanbul'da kurulmasına karar verilmiş, önce bugünkü Kuzey Deniz Saha Komutanlığı/ Kasımpaşa'da depolanmış, 1948'de de Dolmabahçe Bezm-i Alem Valide Sultan Camisi'ne taşınmıştır (Dönmez vd. 1998: 5). Diğer bazı kayıklarla birlikte yalnızca kadırğanın köşkü Dolmabahçe Sarayı Kayıkhanesi'ne getirilerek 6 Ocak 1953'te törenle açılmıştır. Kadırğa ancak 1957 yılında, bir duba üzerinde Dolmabahçe Sarayı Matbah-ı Amire'ye (bugünkü Milli Saraylar Depo Müzesi) getirilmiştir.

1960'ta Dolmabahçe Camisi'nin Milli Birlik Komitesi irtibat bürosu olarak kullanılması gündeme geldiğinde, Beşiktaş'ta Maliye Binası olarak kullanılan bugünkü yerine taşınmıştır. İlginç bir biçimde; 1960'larda yersiz yurtsuzluktan sergilenemeyen tekneyi satın almaya Amerikalılar talip olmuş (Sevgin, 1966: 48) ancak tahmin edileceği üzere bu taleplere yüz verilmemiştir.

Beşiktaş'ta bugünkü mahalde (363 ada) tescilli Ana Müze Teşhir binasıyla aynı adada, sahil tarafında kalan yapı, önce Nuri Demirağ'ın “Nu.D. 38” uçağının üretimini yaptığı atölye daha sonra da belediyenin temizlik işleri ambarı olarak kullanılmaktaydı. Asma katlı, kagir bina DzKK tarafından devralınarak Tarihi Kayıklar Galerisi'ne dönüştürülmüştür (Noyan, 1976: 75). 7 Temmuz 1970'ten 2008 yılı başına kadar Tarihi Kadırğa ve üzerindeki köşk burada sergilenmiştir.



Resim 12. Tarihi Kayıklar Galerisi, Beşiktaş, 1970-2008

Zaman içinde ihtiyaç duyulan yeni sergileme alanları üzerine, 2005'te yapılan ulusal yarışmada birinci

olan mimari projenin uygulanmasına başlanmıştır. Tarihi Kayıklar Galerisi'nin arkasında bulunan idari bina 2008 de yıkılmış, buraya geçici olarak yapılan çelik depoya tüm kayıklar ve Tarihi Kadirğa yerleştirilmiştir. Güvenlik, yangın ve iklimlendirme sistemleri kurulmuş, üzerleri tamamen kapatılmıştır. Ardından boşalan Tarihi Kayıklar Galerisi yıkılarak 2009'da yenisinin temeli atılmıştır. Zeminin 35 m altına inilerek çelik kazıklar çakılmış, fore kazık deprem temelli, tamamen çelik konstrüksüyondan inşaat yapılmıştır. Yeni müze binası tamamlandığında cam cepheleri kapatılmadan, günler süren hazırlık sonrası İstanbul Tersanesi tarafından palangalarla yaklaşık 60 m kadar kaydırılarak yeni evine yerleştirilmiştir. Saatler süren bu taşınma ve kaydırmalar dokümanter filmle kayda alınmıştır.



Resim 13. Deniz Müzesi, Beşiktaş, 2014

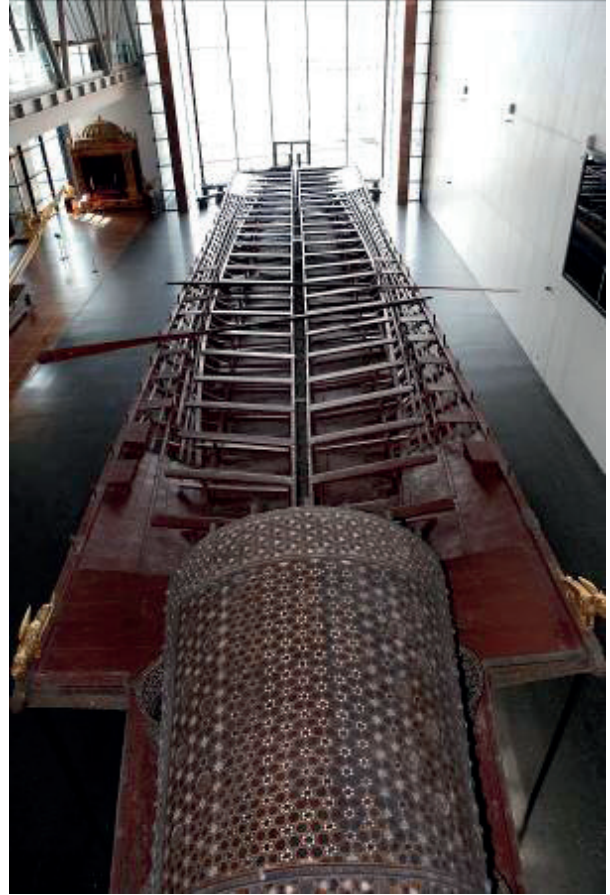


Resim 14. Tarihi Kadirğa Yeni Sergi Alanında

Sonuç

Eski görüntü ve belgelerin çoğu Deniz Müzesi ile Deniz Tarih Arşivi'nden derlenmiş olup, DTA'da "saltanat-ı hümayun kayığı", "asar-ı atikadan bulunan

kadirğa", "kadim-i kıymetdar kadirğa" olarak tanımlanan Tarihi Kadirğa'ya BOA belgelerinde rastlanmıştır. BOA'da "Hassa kayıkları", "filuka" ve "sandal" (BOA, C.DH. 175- 8740, C.SM.173-08680, C.SM.35-01783) ibareleriyle tanımlanan teknelerin "Tarihi Kadirğa" olup olamayacağı anlaşılamamaktadır. Yalnızca DTA belgelerindeki tanımlarda Yalı Köşkü'nden Bahriye Müzesi koleksiyonuna alınan tekne açıkça belirtilmiştir.



Resim 15. Tarihi Kadirğa Yeni Sergi Alanında

Alçak bordalı, kürek ve yelkenle hareket eden bir kadirğanın yaklaşık 300 savaşçısı olmalıdır ancak bu teknede ne savaşçılar için oturma yeri, ne top yeri, ne de direk yeri bulunur. Yalnızca baştaki mahmuzun bulunduğu kısımda küçük bir-iki top koymaya uygun yer mevcuttur. İskele- sancakta dışarı doğru açılan kanatların üzerine oturmak mümkün değildir, buradaki iskarmozlara kürekler bağlanmaktadır. Her bir küreği iki ya da üç kişi çekebilir. Gövdenin açık denizler için uygun olmaması dolayısıyla da belgelerdeki

“kadirga” tanımının teknik ayrıntılar gözetilmeden kullanıldığı düşünülmektedir.

16. yüzyılın kadirgalarının küçük ölçekli olmalarını hesaba katarsak tekne tipinin kadirgaya daha yakın kalyata/kalita olmakla birlikte kullanım amacı, boyutu ve kürek sayısına göre kadirga ya da kalyata olarak nitelenemeyeceği açıktır. Kürekli çektiri, sultanın yakın sulardaki gezilerinde kullandığı saltanat kayığı olmalıdır. Deniz Müzesi koleksiyonunda onbeş adet saltanat kayığı mevcut olup, kürek sayıları onüç çifteden beş çifteye kadar değişmektedir. Bezemeleri, yapım tekniği, küreklerin bağlantısı ve kasara kısımları form olarak “Tarihi Kadirga”dan çok farklıdır. Ancak son 100 yılda birbirinden bağımsız çoğu kaynaktan, Bahriye belgelerinde ve Deniz Müzesi envanter kayıtlarında “Tarihi Kadirga” ismi benimsenmiştir. İleride bir karışıklığa fırsat vermemek için “Tarihi Kadirga” bir sıfat değil, özel isim olarak kullanılmaya devam edilmelidir. Yapım tarihi; karbon testi, bezemeler ve literatür göz önüne alındığında Sultan II. Mehmet (1444-1446/ 1451-1481) devri civarına, 15. yüzyıl ortalarına tarihlenmelidir.

Köşkün tekneye sabit olmaması daha sonra yapılmış olabileceğini ya da değiştirildiğini göstermektedir. Köşkün içindeki “Sultan Mehmet’ ibaresi, II. ya da III. Mehmet devrini, 15- 16. yüzyılı gösterir. Köşkü klasik devrin tüm inceliklerine sahip olup tonozdaki gümüş yuvalardan çıkan Sultan I. Süleyman (1520-1566)’ın ayar damgası da bu tarihi netleştirir, ancak bunlar onarım sırasında da takılmış olabilir. 15. yüzyıl sonu, 16. yüzyıl başlarına tarihlenmelidir. Kanatlı çektiri sonradan eklenen köşkle, saltanat gezilerinde kullanılacak bir forma dönüştürülmüş olmalıdır.

Böylesine değerli bir eser günümüzde hak ettiği özenle korunmaya alınmıştır. Yeni sergileme düzeninde ait olduğu yerde; denizdeymiş hissi verilmek üzere, önünde bir havuzla birlikte planlanarak içinde bulunduğu bina inşa edilmiştir. 2005 yılında başlanan inşa süreci sekiz yıl sürmüştür. Müzede eserin ömrünü uzatabilmek için, en uygun klimatolojik değer, bağıl nem ve aydınlatma seviyelerinin ne olması gerektiği konusunda projeler uygulanmıştır. Teknolojik gelişmeler takip edilerek, iklim ve aydınlık değerlerinin hem ziyaretçi konforunu bozmayacak

derecede, hem de Tarihi Kadirga’nın ömrünü uzatacak şekilde sürekliliğinin sağlanması için müzeolog, restoratör ve konservatörler tarafından sürekli denetlenmektedir.

Dünyada cazibe merkezi olmayı başarmış, her yıl binlerce ziyaretçiyi çekebilen ve dünyanın en iyi müzeleri arasına girmiş onlarca gemi-müze bulunmaktadır. Amsterdam Müze Gemisi, Hollanda Majestelerinin Gemisi Buffel, İsveç Vasa Deniz Müzesi, Danimarka Müze Gemisi Jylland Fırkateyni, Boston USS Constitution Müzesi, İngiltere HMS Victory ve Büyük Britanya Müze Gemisi, Yunanistan Averof Kruvazörü, Çay Gemisi Cutty Sark Müzesi ve Japonya Yamato Muharebe Gemisi bunlardan birkaçıdır. Kimi maket, kimisi yeniden yapılmış, kimisi batıktan çıkma olan gemilerden binlerce ziyaretçi çekmeyi başarmış müzelerin yanında, daha orijinal, görkemli ve hiç batmamış olan Tarihi Kadirga tek başına ayrı bir müze olarak tasarlanmayı hak ediyor.

Deniz Müzesi ülkenin tek, dünyanın sayılı tekne koleksiyonuna sahiptir. Toplam 35 parçalık koleksiyonunun en göz alıcı parçası için ilk kez büyük bütçelerle bir yapı inşa edilmiş, korunmaya alınmıştır. Neredeyse 500 yıldır kutsal bir varlıkmişçasına özenle korunan Tarihi Kadirga, 600 yıllık Osmanlı kültürünün küçücük bir örneği olarak bize kalan paha biçilmez bir mirastır. Tek başına ve daha özel bir sergilemeyi hak etse de Deniz Müzesi’nin diğer koleksiyonları arasında, değeriyle sivrildiğini düşünerek teselli buluruz.

Kaynaklar

1. Arşiv Kaynakları

- Deniz Tarih Arşivi, Mektubi Bölümü 468/92
Deniz Tarih Arşivi, Daireler Bölümü, I. Daire 57/20
Deniz Tarih Arşivi, Daireler Bölümü, I. Daire 57/46
Deniz Tarih Arşivi, Daireler Bölümü, I. Daire 57/76
Deniz Tarih Arşivi, Daireler Bölümü, I. Daire 57/34A
Deniz Tarih Arşivi, Daireler Bölümü, I. Daire 57/53
Deniz Tarih Arşivi, Daireler Bölümü, I. Daire 57/3B
Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekaleti, 276-5823
Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Nezareti 231-6329
Deniz Tarih Arşivi, Mülga Bahriye 703-1
Deniz Tarih Arşivi, Muhasebe 2310-21
Deniz Tarih Arşivi, Mülga Bahriye 475-26
Deniz Tarih Arşivi, Mektubi Bl. 194-200
Başbakanlık Osmanlı Arşivi, C.DH. 175- 8740,
Başbakanlık Osmanlı Arşivi, C.SM.173-08680,
Başbakanlık Osmanlı Arşivi, C.SM.35-01783

2. Diğer Kaynaklar

- Akpınarlı, Feriha, Balkanal, Zeynep (2012-1). "16.-18. yüzyıllarda İstanbul'da Üretilen Kumaşlarda Bitkisel Bezemelerin İncelenmesi". Motif Akademi Halk Bilimi Dergisi.
Balkan Özel Sayısı 1: 179-209.
Arcak, Erkut (2002). "Kadırğa". 19. Araştırma Sonuçları Toplantısı (2). Ankara: 85-98.
Beydiz, M. Gürbüz (2014). Osmanlı Gemi Tasvirleri. İstanbul: Kabalcı Yay.
Bostan, İdris (2008a). Katip Çelebi, Tuhfet'ül-Kibar Fi Esfari'l-Bihar. Ankara.
Bostan, İdris (2008b). Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği. İstanbul: Kitap Yay. Bostan, İdris (2009a). "Kalyonun Yükselişi ve Akdeniz'de Osmanlı Donanması". Türk Denizcilik Tarihi (2). Edit. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, İstanbul: 15-25.
Bostan, İdris (2009b). "17. Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim: Kürekten Yelkene Geçiş". Türk Denizcilik Tarihi (1). Edit. İdris Bostan, Salih Baran, İstanbul: 269-279.
Bostan, İdris (2009c). "İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersanei Amire'nin Kuruluşu ve

- Denizlerde Açılım". Türk Denizcilik Tarihi (1). Edit. İdris Bostan, Salih Baran, İstanbul: 121-130.
Boyar, Ali Sami (1333). Bahriye Müzesi Kataloğu. İstanbul: Bahriye Matbaası.
Demiriz, Yıldız (1980). "Türk Sanatında Bahar Açmış Meyve Ağacı Motifi", I. Milli Türkoloji Kongresi Tebliğler: 387-400.
Deniz Müzesi Ana Envanter Defteri I (Db.2595) : 63-64.
Dönmez, Nalan ve Muhlis Ergin (1998). Deniz Müzesi Tarihi Kayıklar Galerisi. İstanbul: Deniz Basımevi.
Ertürk, Volkan (Summer 2013). "Yenisaray'ın Deryaya Açılan Kapısı: Yalı Köşkü". Turkish Studies (Vol. 8/7): s. 185-199.
Ethem, Halil (1 Mayıs 1329). "Asarı Atika". Şehbal: 46-49.
Görünür, Lale ve Semra Ögel (2006). "Osmanlı Kaftanları ile Entarilerinin Farkları ve Kullanılışları", İTÜ Dergisi, Cilt: 3, Sayı: 1, İstanbul: 59-68.
Gürsu, Nevber (1988). Türk Dokumacılık Sanatı Çağlar Boyu Desenler. İstanbul: Redhouse Yayınevi.
İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2004). Geçmişten Günümüze Beyoğlu I. İstanbul.
İşipek, A.Rıza (2009). İstanbul Deniz Müzesi. Edit. Mehmet Yüksel. İstanbul: Deniz Basımevi
Kılıçbay, M. Ali (2000). Ahşabın Öyküsü. Ankara: İmge Kitabevi.
Kılıçkaya, Müge (2005). Hüsnü Tengüz; Sanat Hayatım. İstanbul: DZKK Yayınevi.
Koçu, Reşat Ekrem (1971). "Saray Kayıkları". Türkiyemiz Dergisi (3): 25-50.
Kömürcüyan, Eremya Çelebi (1988). İstanbul Tarihi; 17. Asırda İstanbul. İstanbul. Eren Yayınları.
Noyan, Bahri (1976). "Deniz Müzesi Tarihçesi". Hayat Tarih Mecmuası (1/4): 70-75.
Nutku, Ata (1957). Ancient Turkish Craft I. Sultan's Galley (Kadırğa)". İTÜ Gemi Enstitüsü Bülteni (5). İstanbul.
Orgun, Zarf (1944). "IV. Mehmet'in Saltanat

Kayığ". Arkitekt Dergisi (9-10): 200-206.
Öndeş, Osman (2016). Tersane-i Amire Denizcilik Müzesi. İstanbul: GİSBİR Yayınları.
Paris, Admiral E.(1908). Souvenirs de Marine Conserves. (Vol.6-312). Paris.
Pulak, Cemal (2006).“Dünyanın Yaşayan En Eski Gemisi Kadirga”, Deniz Harp Tarihi Semineri. 19-21 Nisan, Gölcük/ Kocaeli.Pp.1:5-27.
Sevgin, Erdoğan (Eylül 1966). “Röportaj”. Hayat Tarih Mecmuası (8): 45-48.
Sevim, Mustafa (1996). Gravürlerle Türkiye İstanbul 1. Kültür Bak. Yay. 1851. Ankara: TTK.
Şeref, Abdurrahman (1329). “Topkapı Sarayı Müştemilatı Hariciyesi”. Tarih-i Osmani Encümeni Mecmuası.
Thevenot, Jean (1687). Travels into the Levant. London.
Uzunçarşılı, İsmail H. (1984). Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı. Ankara: TTK.
Ünlü, Rasim (2005). İnce Donanma. İstanbul: Deniz Basımevi.
Yakarçelik, Nalan Dönmez (Mart 2004). “Deniz Müzesi Sergi Alanlarının Çağdaş Müzecilik Anlayışına Uygun Olarak Yeniden Düzenlenmesi”, Deniz Kuvvetleri Dergisi (589).
Yakarçelik, Nalan Dönmez (Mayıs 2014). “Deniz Müzesi’ndeki Büyük Yerleştime: Tarihi

Kadirga”, Genç Sanat Dergisi (227).
Yüksel, Heval Z. (Kasım 2013-Şubat 2014). “Ertuğ Uçar”la Söyleşi; İstanbul Deniz Müzesi”, Seramik Mimarlık Sanat ve Tasarım Dergisi (44): 15-30.
(1970). “Deniz Müzesi Tarihi Kayıklar Galerisinin Açılış Töreninden İzlenimler”. Deniz Kuvvetleri Dergisi (471): 37-38.
<http://docplayer.net/39365631-Chapter-four-the-kadirga-galley-in-istanbul-the-turkish-sultan-s-caique-a-dendrohistorical-study-nili-liphshitz-introduction.html> (20.11.2017)
<https://www.hetscheepvaartmuseum.nl> (10.11.2017)
<https://www.vasamuseet.se/en> (10.11.2017)
<https://www.maritiemmuseum.nl/en> (18.11.2017)
<http://www.fregatten-jylland.dk/> (18.11.2017)
<https://ussconstitutionmuseum.org/> (18.11.2017)
<https://www.nmrn.org.uk/our-museums/hms-victory> (18.11.2017)
<http://www.ssgreatbritain.org/> (18.11.2017)
<http://averof.mil.gr/> (18.11.2017)
<http://www.rmg.co.uk/cutty-sark> (18.11.2017)
<https://www.yamato-museum.com/en/> (18.11.2017)
<https://denizmuzesi.dzkk.tsk.tr/tr> (17.11.2017)

Ekler

Ek.1: DTA, Mektubi Bl. 468/ 92

Hazine-i Hassa-i Şahane Nezaret-i Celilesi'ne Cennetmekan Fatih Sultan Mehmet Han hazretlerinin rükublarına mahsus olup Yalıköşkü kayıkhanesi derununda bulunan ve vasatından zedelenecek toprağa gömülmüş ve muhtacı tamir bulunmuş olan ve heybet-i asliyesine halel getirilmemek üzere tamir ve tesviyesi ve heybet-i kadimesine .. etmeksizin topraktan rafi' ve ihracıyla hüsnü suretle kızak üzerine vaz'ı ile toz topraktan muhafazası için kalın yelken bezinden örtü yapılması muktezası irade-i seniye den bulunan kayığın bermucip irade-i seniye tamiri hususunda lazım gelenlere tenbihi hakkında 21 Safer 303/ 17 Teşrin-i Sani 301 [29 Kasım 1885 M.] tarihli ve 90 rakamlı varid olan tezkereye cevaptır.

..nezaretpenahiden malum-u aczi olarak keyfiyet Şurayı Bahriye'ye led-el havale zikr olunan kayığın tamiri ve teferruat-ı sairesinin icrası hakkında şeref-sadur ve müteallik buyrulan irade-i seniye-i cenab-ı padişahi nezaret-i aciziye tebliğ olunduğundan hemen memurlar tayin edilerek tamiratına bizzat mübaşeret olunduğu ifade kılınmış olmasıyla emr-ü ferman hazreti menlühü emrindir.

Ek.2: DTA, Mektubi Bl. 194-200

Mabeyn-i Hümayun Başkitabeti Celilesinden mevarid tezkeredir.

Ceddimiz Hazreti hilafetpenahi cennet mekan Fatih Sultan Mehmet Han hazretlerinin rükublarına mahsus olup Yalıköşkü kayıkhanesinde elyevm mahfuz ve mevcut saltanat-ı hümayun kayığı vasatından zedelenecek bir miktar toprağa gömülmüş ve dahilen ve haricen muhtacı tamir bulunmuş olmasıyla dahil ve haricinde görülen ..da ve me.. marangozkari oymalarla boyalarının heyeti asliyesine halel getirilmeyecek surette Tersane-i Amire'ce tamir ve tesviyesi ve heybet-i kadimesine.. etmeksizin topraktan rafi' ve ihraç ile hüsn-ü suretle kızak üzerine alınması ve kalın yelken bezinden örtü imaliyle, örtülmesi hususuna Hazine-i Hassa Nezaret-i Celilesinden vaki olan arz ve istidanın üzerine irade-i seniye cenab-ı hilafetpenahi şeref müteallik buyrularak keyfiyet, nezaret-i müşarileyhaya dahi bildirilmiş olmakla hazret-i menlühü emrindir 18 Safer 303/ 14 Teşrin-i Sani 301 [26 Kasım 1885 M.]

Ek.3: DTA, Mülga Bahriye 475-26

Kumandanlık Dairesinin Mahsul Müzekkeresi

Sarayburnu'nda kain kayıkhanede mahfuz cennetmekan Fatih Sultan Mehmet Han hazretlerinin rükubuna mahsus asar-ı atikadan bulunan kadirğanın tamiri hitam bulunduğundan, Tersane dahilinde münasip bir mevkiye nakliyle, Sütlüce'de torpido mevzi-i enkazından bir baraka inşasıyla taht-ı muhafazaya alınmasına dair. 24 Temmuz 326 [6 Ağustos 1910 M.]

Ek.4: DTA, Muhasebe 2310-21

Havuzlar Memurluğunun Yalıköşkü kayıkhanesinde mevcut bulunan Sultan Mehmet Han-ı Rabi' hazretlerinin rükubuna mahsus kadirğanın Tersane'ye nakli mesarifi hakkında tezkeresi üzerine derkenar.

İşbu tezkerede mezkur kadirğanın kızak ve saire imaliyle Tersane'ye nakli mesarifiyle amele ücreti olarak merbut keşif varakası ..nca 22.218 gurus talep edilmekte olduğu anlaşılmış olmakla mezkur-u meblağın bütçenin 4. faslının 9. maddesinden tesviyesi arz olunur efendim. Mustafa 18 Teşrin-i Sani 326 [1 Aralık 1910 M.]

Ek.5: DTA, Mülga Bahriye 703-1

Donanma Cemiyeti'nden Bahriye'ye Sepetçiler Köşkü itsalindeki kadirğanın Müze-i Hümayuna ait olduğu.

Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti'nin işbu tezkeresinde Yalıköşkü civarında Sepetçiler Köşkü'ne muttasıl kayıkhanede bulunan Sultan Mehmet Han-ı Salis hazretlerinin rükubuna mahsus kadim ve kıymetdar kadirğanın Müze-i Hümayun'a nakli irade-i seniye-i hazreti hilafetpenahi iktizas-ı alisinden bulunduğu bildiriliyorsa da kadirğanın ciheti Bahriye'ye aidiyeti şekil ve asarıyla müsbet bulunmasına binaen mezkur kadirğanın Bahriye Müzesi'nde emr-ü muhafazası esbabının istikmal babında emr-ü ferman hazreti menlühü emrindir. 7 Mayıs 328 [20 Mayıs 1912 M.] Bahriye Müze ve Kütüphane memuru Birinci Sınıf Yüzbaşı İsmail Hakkı.

Mademki mezkur kadirğanın Müze-i Hümayun'a nakli hakkında irade-i seniye-i padişahi şerefsudur etmiştir, o halde Bahriye Müzesi'nin talebi is'af edilemez. 12 Mayıs 328 [25 Mayıs 1912 M.]

Ek.6: Arş.Bel.6. DTA, Bahriye Nezareti 231-6329

Üçüncü Daire Riyasetine

Müze ve kayıkhanenin bazı aksamının tamiri hususunda 5 Şubat 337/ 27 Eylül 337/ 30 Ağustos 227/ 27 Teşrin-i Sani 337 [Şubat- Kasım 1921 M. arası] tarihlerindeki muhtıralar üzerine hiçbir tamirat yapılmadığından bu defaki fırtınada merbut raporda zikredilen hasarat vukua geldiği gibi bir an evvel tamirat-ı mukteziye ifa edilmediği takdirde daha büyük hasarata badi olacağı gibi sirkat tehlikesine dahi maruz kaldığı cihetle ehemmiyet görülen tamiratın süratle ifası hususunda muhtıra tevdi kılındı. 7 Kanun-ı Sani 338 [7 Ocak 1922 M.]

Birinci Daire Sekinci Şube Müdüriyetine

Bu gece sabaha karşı gittikçe şiddetini artıran fırtına müzehanenin üst kat merdiven başındaki pencereyi açarak üç cam kırılmış ve içerdeki büyük cam çerçevenin bir kısım ... sıvaları dökmüş, binanın üzerindeki çinkoların bir kısmının çivilerinin kopması hasebiyle binayı kamilen sarsmakta ve ekser ma-

hallerinden akmaktadır. Bu gibi küçük tamiratın bir an evvel icrası için müteaddid defa rapor edilmişse de şimdiye kadar hiçbir tarafa bir çivi çakılmamıştır. Fırtınanın şiddetinden kayıkhanede tarihi kadirganın bulunmuş olduğu vasat kısmının nihayetindeki tahta perde yerinden oynayarak altından bir kişinin geçebileceği kadar bir delik açılmış, duvarın altında bulunan kadim sefain kış levhalarından birinin kırılması na sebebiyet vermiştir. Bina üzerindeki saclardan üç dört tanesini rüzgar koparmış ve kayıkhanenin nihayetinde sağ ve vasat kısmı üzerinden uç mahal açılmış ve saclar da bulunamamıştır. Mahal-i mezkurun arkasında İngiliz erzak depoları vardır. Esasen her taraftan akmaktadır. Bu gibi tamiratın bir gün evvel yapılmaması, ileride pek büyük mesarif açacağı gibi kıymetdar ve tarihi muayyen eşyanın tahrip ve ziyi-ni icap ettirir. Meselenin ehemmiyeti nazar-ı dikkate alınarak binanın bir an evvel keşif ve tamir ettirilmesi suret-i mahsusada istirham ederim efendim.

12 Kanun-ı Evvel 337 [12 Aralık 1921 M.] Müzehane Memuru Kıdemli Yüzbaşı Mahmud Cemaleddin.