

Yayın Geliş Tarihi: 12-04-2021
Yayına Kabul Tarihi: 26-07-2021

Araştırma Makalesi

Mersin Üniversitesi
Denizcilik ve Lojistik
Araştırmaları Dergisi
Cilt:3 Sayı:1 Yıl:2021
Sayfa: 22-39
E-ISSN: 2687-6604

YİRMİNCİ YÜZYILIN BAŞLARINDA OSMANLI DEVLETİ'NDE VİNÇ VE MAÇUNALAR

Derya GEÇİLİ¹

ÖZET

Vinç, kapalı veya açık alanda, insan gücünün yeterli gelmediği durumlarda ağır ve taşınması zor olan malzemeleri buldukları noktadan diğer bir noktaya, sürekli veya aralıklı çalışarak dikey ve yatay hareketlerle taşıma işlemini sağlayan makinedir. Taşıma işleminin temel amacı; malzemenin kısa sürede ve güvenli bir şekilde yapılmasını sağlamaktır. İlk tasarımını Romalı mimar Vitruvius'un yaptığı vinç, direk, halat ve makaradan basit bir şekilde oluşturuldu. Sanayi teknolojisinin gelişmeye başlaması ile zamanla çok büyük ağırlıkları kaldırabilen vinç sistemleri yapıldı. Avrupalı Devletlerin, vincin kara ve deniz araçlarında, inşaat sırasında ve fabrikalarda yüklerin taşınmasında önemini fark etmeleri üzerine değişik modelleri üretildi. Osmanlı Devleti'nde de ticari, askeri, inşaat ve diğer nedenlerden dolayı vinç ihtiyacının ortaya çıkması üzerine bu konu üzerinde incelemeler yapılarak satın alınmaya başlandı. Aşağıda vincin çeşitleri, genel özellikleri ve satın alınma süreçleri anlatılmaktadır.

Anahtar Sözcükler: Vinç, Maçuna, Yük, Taşıma.

¹Doç. Dr., Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, Niğde Türkiye, degecili@hotmail.com

CRANES AND DERRICKS IN THE OTTOMAN STATE EARLY 20th CENTURY

ABSTRACT

Cranes are machines, which work continuously or intermittently from one specific point to another where the transport of heavy materials is difficult in closed or open spaces, where manpower is not adequate, allowing the transportation with vertical and horizontal movements. The main purpose of the transport process is to ensure that the material is transported in a short time and in a safe manner. Cranes, which were first designed by Roman architect Vitruvius, simply consisted of cranes, poles, ropes and rollers. As industrial technology started to improve, crane systems were built to lift very large weights over time. When European States realized the importance of cranes in transporting cargo in land and sea vehicles, construction and factories, different models were produced. Cranes began to be purchased by the Ottoman State after conducting investigations on this subject for commercial, military, construction and other reasons. The types, general characteristics and purchasing processes of cranes are addressed in the following section.

Keywords: Crane, Derrick, Load, Transportation.

1. GİRİŞ

İnsanoğlu zamanla düzenin nasıl işlediğini anlayarak hayatı kolaylaştırıcı bazı makineler yapmaya başladı. Bunun en önemli adımlarını atan Romalılar, öncelikle büyük yollar, köprüler, limanlar inşa edip geniş tarım alanları yapabilmek için bataklıkları kuruttu. Büyük inşaat projelerinin uygulamaya geçirilmesi ile bazı araç-gereçlere de ihtiyaç duyuluyordu. Sadece, malzemelerin nakledilmeleri çok fazla masrafa neden olmuştu. Ağır ve büyük malzemelerin mekanik vasıtalar olmadan kullanılabilmesi mümkün değildi. Böyle işlerde masrafın azaltılması ve kolaylaştırılması için vinç gibi araç gereçler kullanılmaya başlandı. (“Liman İnşası Cismiyesinde Kullanılan Maçunalar”, Liman Mecmuası, s. 8)

Vinçler, daha çok ağır yükleri hareket ettirecek bir kapasiteye sahip, birbirleriyle birleşmiş malzemeler bütünüdür. Vinçlerin ilk tasarımından Romalı mimar Vitruvius’un MÖ. 10. yıllarda yazdığı bir kitapta bahsedilir. Vitruvius, bu eserinde direkler, halatlar ve makaralardan oluşan maçunayı andıran bir vinçten söz etmektedir. On beşinci yüzyılda İtalya’da palangalı adı verilen daha kullanışlı bir vinç tasarlandı. Buhar gücüyle çalışan ilk vinç ise On sekizinci yüzyılın sonlarında İskoçyalı Jhon Rennie (1762-1821) tarafından yapılarak hızlı bir gelişim gösterdi (Vitruvius, 2017: 377-

380). On dokuzuncu yüzyılda ise iki çeşit vinç yapıldı. Bazıları basit vinç olup uzun demirden bir kol vasıtasıyla döndürülen dişli bir çarktan oluşuyordu. Vinç, bunun bağlı olduğu dişli kol vasıtasıyla yükü kaldırabilirdi. Vincin kuvvetini artırmak için bir veya iki çark daha ilave edilebilirdi. Bunun gibi birden fazla çarktan oluşana ise mürekkep (bileşen) vinç adı verildi. Bileşen vinç, cisimleri sabit hale getirmek için kullanılan ve eski terazi adı verilen demirden bir çubuğa, ince zincirlerle bağlı iki gözden oluşuyordu. Terazinin doğal olarak bir dayanak noktası ve iki kolu vardı. Bir terazinin hatasız olması için iki şeye dikkat edildi. (Ali Muzaffer, “Maçunalar”, s. 231) Öncelikle; terazinin kolları uyumlu bir şekilde dengede durur, birbirinden aşağı veya yukarı değil de aynı yükseklikte olurdu. İkincisi; kollar birbirinden uzun, kısa, ağır ve hafif olmaz, aynı ebatta bulunurdu. Kaldırma işlerinde kullanılan vinç, iyi bir konstrüksiyona sahip olup sağlam ve kaliteli malzemeden yapıp sık sık kontrolden geçirilirdi. Kaldırılan yükün ve kaldırma takımlarının, zincir ile halatların ağırlığına önem verilirdi. Zincir, tel halat ve sapan, vinç kancasına dolanarak veya düğüm yapılarak kısaltılabilirdi (Ali Muzaffer, s. 232).

Vinç, geçirdiği değişimlerle beraber Avrupa’da her alanda kolaylıklar sağladı. İnşaat, ticaret, nakliye ve diğer birçok konuda büyük önem taşımaya başladığından çeşitli şirketler kuruldu. Osmanlı Devleti’nde de vincin öneminin fark edilmesi üzerine bu şirketlerle görüşmeler yapılarak hem askeriye de hem de ticarete kullanılmak üzere vinçler satın alındı. Aşağıda vinçlerin özellikleri ile Osmanlı Devleti’nin Avrupa’dan satın alarak kullanılmaya başlanması süreci anlatılmıştır.

2. GEMİLERDE KULLANILAN VİNÇLER (CARRESKAL)

Sac vinçler, ilk olarak savaş ve ticaret gemilerinin inşalarında kullanıldı. Sonradan, ticari eşyaların tahliyesinde de kullanılarak büyük kolaylıklar elde edildi. Sadece, denizlerdeki inşalar sırasında kullanılan sac vinçler, ağır yükler için büyük, yükleme ve tahliye için ise küçük olarak imal edildi. Sac vinçlerin faydaları tecrübelerle anlaşıldıktan sonra zamanla ticarete de kullanılmaya başlandı. Sac vinçler ile bir limanın ortasında demirlemiş herhangi bir geminin malı kolaylıkla boşaltılabildiği gibi ambarlarda geminin vaziyeti değiştirilmeden indirilebilir veya yüklenebilirdi. Bu iş, gemi sahile yanaşmadan yapılırsa rıhtımların boşu boşuna işgalinin önü alınabilir, aynı zamanda liman işleri kolaylaşabilir ve rıhtımda demir yollarının işletilmesi de mümkün olabilirdi. Sac vinçler, küçük olsun büyük olsun bütün gemilerin tamirata ve inşaatı ile birlikte parçaların kızak ve tersanelere taşınmaları sırasında kullanılmıştı (Liman İnşası Cismiyesinde Kullanılan Maçunalar”, Liman Mecmuası, 8).

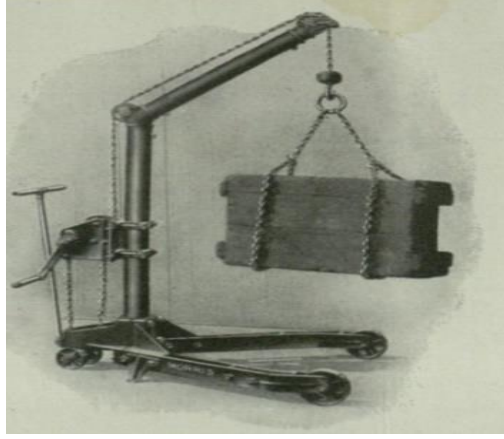
2.1. Maçunalar

Yüzlerce metre uzunluğundaki liman setlerinin inşasında ağır parçaların nakledilebilmeleri için bazı vasıtalara ihtiyaç vardı. İnşaat, mekanik surette yapılırsa üretim miktarı artmakla beraber masrafı da önemli miktarda azalabilirdi. Buna göre nakliyat, araçlar kullanarak ve aynı hareket sürekli tekrar ederek yapılabilirdi. Maçunalar, denizde bir duba üstüne ya da kıyıya yerleştirilip ağır yükleri kaldırmada, gemiye yüklemeye kullanılan ve islimle (buhar gücüyle) çalışan ağırlık kaldırma araçlarıdır. Özel bir vinç çeşidi olan maçunada halatın sütuna kadar olan mesafesi değiştirilebilir, bu sayede ileri uzanan vinç kolu aşağı yukarı hareket edebilirdi. Limanlarda kullanılan maçunaların çoğu ilk önce ahşaptan yapıldığından uzun ömürlü değildi. Dünyanın en büyük maçunası liman inşaatı dolayısıyla yapılmıştı. Bu maçuna, daha sonra yapılmaya başlanan büyük maçunalar için de bir örnek olmuştu (Liman İnşası Cismiyesinde Kullanılan Maçunalar”, Liman Mecmuası, s.8).

3. TAŞINABİLİR JİB VİNÇLER (BORU TİPİ)

Vinçler, ilk önce ağır bir şekilde yapıldıklarından hafif eşya veya malın yüklenmesi sırasında zorluklarla karşılaşıldı. Bunun üstesinden gelebilmek için daha hafif bir makine ile hareket edebilen yeni vinçler üretilmeye başlandı, bunlara da Jib vinçler adı verildi. Jib vinçlerin kaldırma güçleri, diğer vinçlere göre daha iyi performans gösterdi. Bu vinçler, yükü hem kaldırırken hem de indirirken otomatik olarak herhangi bir noktada sabit tutabiliyordu (DMA, BV, 167/2950-1).

İngiltere’de Loughborough’da Herbert Morris Limited şirketi tarafından yapılan Morris kaldırma ve kaydırma makineleri dünya çapında tanınmıştı. Morris portatif pergel vinçler, atölyede, fabrikada veya depoda kolay ve ekonomik bir şekilde kullanılabilirdi. Bunları sadece bir görevli hızlı bir şekilde hareket ettirip işler kolaylıkla halledilebilirdi. Bu vinçler, uzun bir süre kullanılmasalar da ihtiyaç durumunda çok hızlı olarak kullanıma hazırlanabilirdi. Morris ürünlerinin en önemli bir diğer özelliği ise kaliteli olup düşük fiyatlarla hızlı ve çok sayıda üretilebiliyordu. Bu üretim yöntemi, düşük bakım maliyeti ve kullanımda yüksek verimlilik sağlıyordu. Şirket, stoklarından hızlı bir şekilde yedek parça gönderebildiğinden kırık parçalardan dolayı iş sırasında uzun süreli kesintiler olmuyordu. Bu vinçler, her türlü garajda rahatlıkla kullanılabilirdi. Morris portatif pergel vinçler, atölyede, fabrikada veya depoda, bütün yükü tek başına kaldırarak kolay ve ekonomik bir kullanım sağlamıştı (DMA, BV, 167/2950-75).



Resim.1. Taşınabilir Vinç (DMA, BV, 167/2950-80)

Şirket bütün vinçlerine güvendiği için test sertifikası veriyordu. Bu vinçler % 50 aşırı yük ile test edilerek dikkatli bir şekilde incelenebilirdi. Yukarıdaki resim, şirket tarafından ağır bir testin sonucunda çekildikten sonra müşterilere gönderilmişti. Moris el maçunasına çalışma gücünün üç katından fazla aşırı yüklenildiğinde sadece hafif bir bükülme görüldü. Maçunanın her yerde görev yapabilmesi için basit, güvenilir, kullanışlı, gezer tekerlekler için makaralı rulmanları vardı. Bunlar, her zaman el vinci için önemli bir özellik olup hareket için gereken çabayı en aza indirgerdi. Bilyeli rulmanlar, yükleme kancasına ekstra bir ücret karşılığında takılıyordu. Kullanımları, kancanın dönüşünde kolaylık ve hassasiyet sağlıyordu. Vincin konumu, operatöre kendisi için gerçek değeri olan bir noktaya uyacak şekilde ayarlanabilirdi. Bunun yüksekliği duruma göre değiştirilebilirdi. Benzer türde bir vinç, ancak yapısal çelik çerçeveli, iki tona kadar yükler için üretilmişti (DMA, BV, 167/2950-82).

Şirket tarafından hazırlanan yukarıdaki reklam afişine göre, hareket edebilir Moris el maçunalarının bazı özellikleri;

a.El maçunaları, iyi bir şekilde muhafazalı olup eşyanın herhangi bir noktadan kaldırılması ve indirilmesi görevinin her ikisini de yapabilir.

b.El maçunalarının hareketini kontrol etmek için sürgüleri ve paul denilen demir çubukları olduğundan güvenlidir. Bu maçunalar, sadece idare kolu kullanıldığında harekete geçer, bu kol bırakılınca otomatik olarak kendi kendilerine kilitlenir.

c.El maçunalarının hareketleri, güvenli olduğu kadar aynı zamanda çok da kolaydır. Herkes tarafından kolay bir şekilde kullanılıp ihtiyaç

kalmayınca herhangi bir yere yerleştirilebilir. Bu maçonalar, farklı yerlerde kullanılmak üzere kolay ve hızlı bir şekilde taşınarak daima hizmete hazır bir halde bırakılabilir.

d.El maçonaları ile yapılan tecrübelerle göre 50 kilodan fazla yükleri taşıyabilmektedir. Şirket tarafından Moris El Maçonaları, dikkatli bir şekilde kontrolden geçirildikten sonra kabiliyetleri hakkında şehâdetnâme verilmektedir (DMA, BV, 167/2950-3).

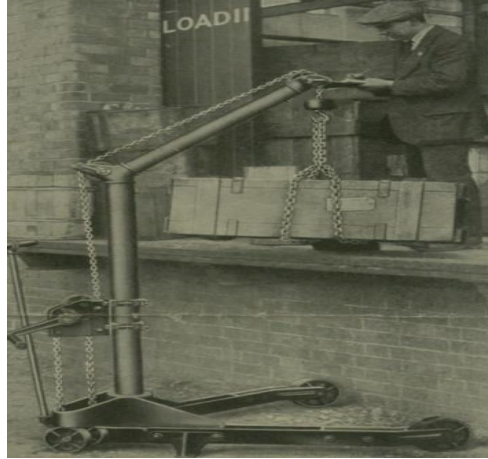
e.Sigortalı olarak sandıklara konulmuş ¼ ton kaldıran maçuna; 19 İngiliz Lirası 10 Şilin, ½ ton kaldıran maçuna; 32 İngiliz Lirası, 1 ton kaldıran maçuna ise 39 İngiliz Lirası 10 Şilin'dir (DMA, BV, 167/2950-7).



Resim 2. Moris El Maçonasının Reklam Afişisi (DMA, BV, 167/2950-81)



Resim 3. Moris El Maçunası (DMA, BV, 167/2950-81)

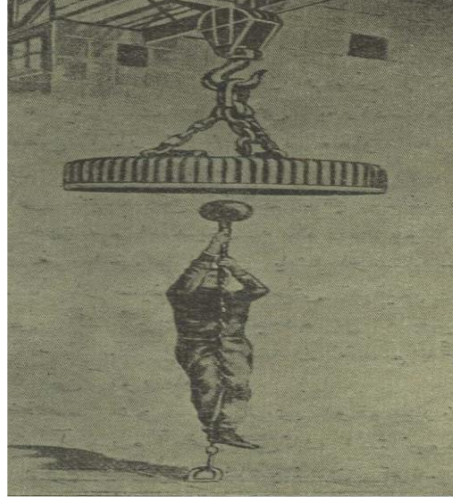


Resim 4. El Maçunası (DMA, BV, 167/2950-79)

4. MIKNATISLI MAÇUNALAR

Demir çubukları, levhaları bir taraftan kaldırıp diğer tarafa taşımak ve yerden alıp araçlara yüklemek için mıknatıslı maçunalar kullanıldı. Maçunanın zinciri ve ucundaki büyük kancalar yerine yuvarlak, büyük ve çizgili şekilde demir parçalar yerleştirildi. Bu demir, elektrikle mıknatıslı hale getirilince demir çubukları ve levhaları hemen kapıyor, kavıyor ve bunların yerleştirileceği yerde elektrik cereyanı kesilince kendine yapışık tuttuğu cisimleri bırakıyordu. Mıknatıslı maçunanın ilk defa Zürih'te

tecrübeleri yapıldı. Bu tecrübelerde, zemine bağlı zincirin ucunda yuvarlak bir demir bulunduğu halde maçunanın dairevi levhasına tutulduğunda toparlağı kavramış ve kendine sıkı bir şekilde bağlamıştı. Mıknatıslı maçuna, demiri o kadar çok kendine bağlamıştır ki aşağıdaki resimde görüldüğü gibi bir kişinin bu zincire sarılarak yukarı çıkması mümkün olmuştur. Mıknatıslı maçunanın kuvveti, 6.000 kilogram kadar bir ağırlığı kaldırabiliyordu (“Sed İnşasında Maçunalar”, Servet-i Fünûn, s. 349).



Resim 5. Mıknatıslı Maçuna (“Sed İnşasında Maçunalar”, Servet-i Fünûn, s. 349)

5. VİNÇ SATIN ALINMASI İÇİN ŞİRKETLERLE YAPILAN GÖRÜŞMELER

1907 yılında Osmanlı Devleti’nde İzmir limanı için iki ton ağırlığı kaldırabilen bir vinç satın alındı. Bu vinçten iyi bir şekilde istifade edilmişti. Sadece, İzmir gümrüğüne gelip gitmekte olan ticari eşya çok fazla olduğundan ihtiyaçları karşılamıyordu. Bu nedenle gümrükteki eşyalar, hamallar tarafından yüklenerek tahliye ediliyor, bu da birçok zorluklara ve sorunlara sebep oluyordu. Böylece, malların taşınmasında yeterli olmamasından dolayı işlerin hızlandırılması için bir vinçe daha ihtiyaç duyuldu. Bu konu hakkında gümrük tarafından hazırlanan dilekçede masrafının ödenebileceği belirtilerek bir adet vinç satın alınabilmesi için izin verilmesine dair konu şehriemanete havale edildi (3 Ağustos 1908). Vinç hakkında izin yazılarının alınmasından sonra

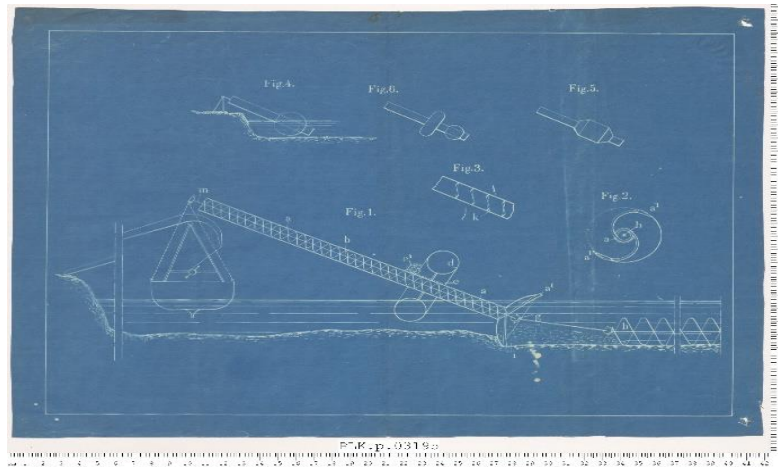
İngiltere’de Liverpool’da bulunan bir şirketle görüşmelere başlandı. Şirket, vinçler ile ilgili kataloglar ve aşağıdaki tanıtım yazısını gönderdi.

“El ile hareket eden vinçlerimiz hakkında mektubumuzla birlikte gönderdiğimiz katalogun içinde resimler bulunmaktadır. El vinçlerimiz, bazı özel ağaçlardan üretilmektedir. Bu katalogumuzda beyan ettiğimiz üzere malzeme kutusu, zincir ve yedek malzemeler dışında fiyatı 66 İngiliz lirasıdır. El vinci, meşe ağacından olursa fiyat, 5 İngiliz lirası 2 Şilin daha artmaktadır. Ayrıca vincin kolu, ağaç yerine çelik çubuklardan üretilirse fiyat 3 İngiliz lirası 7 Şiline çıkarılacaktır. El vincinin peşin ödemelerinde yüzde beş indirim yapılır. Vincin yola çıkarılması sırasında yapılan hazırlık masrafı, fiyat dâhilindedir. Vinç, Liverpool’da üç hafta içinde hazırlanarak teslim edilmektedir.” (BOA, ŞD, 599/44-1-1) Şirketle yapılan görüşmeler sonunda vinç 50 İngiliz lirasına (5.692 kuruş) taksitle satın alınmıştı. Vinç, Liverpool’dan İzmir’e kısa süre sonra gönderildi. (BOA, İ.RSM, 32/10-1-1, 13 Ağustos 1908).

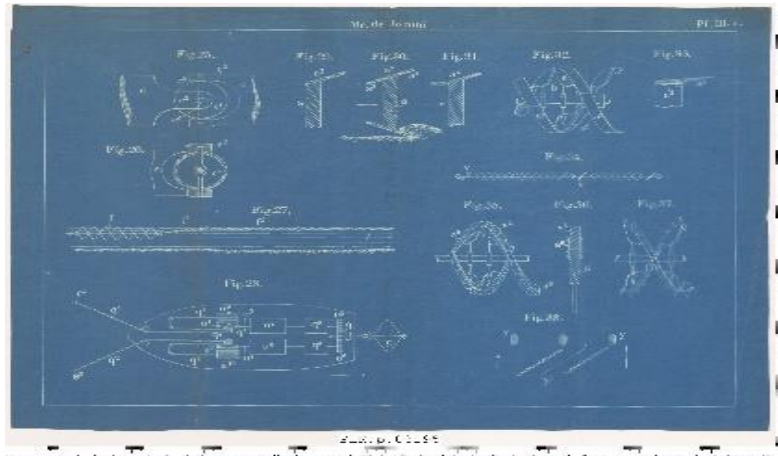
Beyrut Rüsumat Nezaretinden şurayı devlete gönderilen 6 Nisan 1907 tarihli yazıya göre ticari konular ve gelir günden güne artıyordu. Bundan dolayı ticari eşyanın ihraç edilmesi ile yüklenmesinde birçok zorluk ve gecikmeler meydana geldiğinden şikâyetler olmuştu. Beyrut Rüsumat Nezaretinden gönderilen yazıda *“Yafa limanında gümrüğün işi ve kazancı arttığı halde ticari eşyanın yüklenmesi sırasında birçok zorluk ve gecikmeler yaşanmaktadır. Yafa limanının batı taraflarında dört ton eşya taşıyabilecek neccarlı bir vinç yerleştirilebilirse sorunlar ve şikâyetler çözümlenebilecektir”* şeklinde vinç talep edilmişti. Vinç ihtiyacından dolayı Almanya’da şirketlerle görüşmelere başlanmış ve Mösyö Wagg ile mukavele imzalanmıştı. Bu mukaveleye göre; nakliyesi sırasında 4.000 Frank bedel ödenen vincin bir sene zarfında bozulması durumunda bütün masraf kendisine aitti (BOA, İ.RSM, 28/32-2-1, 25 Mayıs 1907). Vincin bedelinin ödenmesi için gerekenlerin yapılması hakkında şehriemante havale edildi (BOA, İ.RSM, 28/32-1-1, 21 Mayıs 1907).

Yafa gümrüğünün ticari geliri günden güne arttığından eşyanın ihraç ve tahliyesinde birçok zorluklar ve gecikmeler ortaya çıkıyor ve bundan dolayı şikâyetler oluyordu. Bu durumun düzeltilerek işin kolaylaştırılmasına dair tebligat gönderildi. Bu konu hakkında yapılan görüşmeler sonucunda Yafa Limanının batı taraflarına dört ton ağırlığında eşyaları taşıyabilen buharlı bir vincin kullanılması ile zorlukların ortadan kaldırılabileceği düşünüldü. Bu vincin tedarik edilmesi için gazetelerde ilan verildi. İlan yazısına göre; nakliye ücreti ve limana yerleştirilmesi ile ayrıca, bir sene içinde bozulursa tamiri de yine şirkete aitti. Bir süre sonra Alman Mösyö Yanez’den vinç konusunda plan ve haritalar hazırlanarak teklif yapıldı (BOA, ŞD, 601/13-1-1, 20 Ocak 1907). Mösyö Yanez’in

teklifi, Mimar Vakuri Efendi tarafından incelenerek 15 Teşrinisani 1906 tarihinde bir rapor hazırlandı. “İskenderun’da eşyanın tahliyesi için iskelenin inşası için Mösyö Perstiyen biraderler tarafından sunulan harita ve planları inceledim. Bu iskele denizdeki toprak içine dikilen sac kazıklardan inşa edilecektir. Bütün malzeme birinci cinsten ve mimari şartlara uygun bir surette bulunmaktadır. Mösyö Perstiyen tarafından gösterilen 8.800 İngiliz lirası bedelin zorunlu olduğunu arz ederim.” Bu incelemeler sonucunda Yafa gümrüğü tarafından Mösyö Yanez’in teklifi kabul edilerek mukavele imzalandı (BOA, ŞD, 600/84-2-1).



Resim 7. Vinç Planı (BOA, PLK.p, 3195/1)



Resim 8. Vinç Planları (BOA, PLK.p, 3195-2)

Rumeli şimendüferi ile Sirkeci istasyonunun yapılmasından önce bu mahalde hamallık ile geçinmekte olanlar vardı. Bir süre sonra şimendifer idaresi tarafından vinç satın alındığından iki yüz kadar hamalın işine son verilmiş ve esnaf mağdur olmuştu. İstasyon hamalları adına İsmail, Mahmut ve Ramazan Efendiler tarafından konu hakkında imzalı bir arzuhal verilerek durumun düzeltilmesi talep edildi. Bu konuda hamalların mağduriyetleri ve hükümetten talepleri nazar-ı dikkate alınarak şimendifer idaresinin kararı feshedildi (BOA, BEO, 226/16886-1). Böylece hamalların kaldırabilmesi mümkün olmayan eşyanın vinçlerle diğer eşyaların ise hamallar tarafından taşınmasına karar verildi. Ancak, vinçlerden dolayı yine de altmış kadar hamal ihraç edildi (BOA, BEO, 226/16886-2, 1 Aralık 1908).

1911'de Tersane-i Amire'deki Turgut maçunası uzun bir bakıma alınmıştı. Bu nedenle yeni bir maçuna alınmasına karar verilerek incelemelere başlandı. Bu incelemeler sırasında Haydar Paşa Rıhtım Şirketinde Mösyö Ojiye'nin 30 ton ağırlığında eşyayı kaldıran bir maçunası olduğu fark edildi. Mösyö Ojiye'nin maçunası hakkında yapılan görüşmeler sonunda özellikle topların gemilere yüklenmesi için yeterli olduğuna karar verilerek satın alınmıştı (BOA, BEO, 4176/313133, 20 Mayıs 1913).

6. GÜMRÜK VE LİMANLARDA VİNÇ KULLANILMASI

1907 senesinde Selanik limanına gelen ve giden eşyalar vinçlerle yüklenerek tahliye edilirdi. Vinçlerin kullanımı sırasında özel memurlara ihtiyaç duyuluyor, ayrıca satın alınmaları ve bakımları oldukça masraflı oluyordu. Bu nedenle eşyaların vinçlerle yüklenmesi ile ilgili bazı şirketlerle görüşmeler yapıldı. 7 Mayıs 1907 senesinde Hazine-i Hassa Nezaretinin Selanik Liman ve Rıhtım Şirketi vekili ile yaptığı görüşmeler sonucunda bir mukavele imzalandı. Bu mukaveleye göre; gümrüğe gelip giden eşyaların vinçlerle yükleme ve tahliye görevi tamamen şirkete aitti. Gümrük tarafından el vinçleriyle yüklenen ve tahliye olunan eşyanın niteliği ile mahiyetine göre her bir parçadan beş kuruştan yirmi kuruşa kadar vinç ve ambar ücreti alınabilirdi. Mukaveleye göre gümrük tarafından hangi eşyadan ne kadar vinç ve ambar ücreti alınıyor ise aynı kurallar geçerli tutulmuştu. Sadece şirket, Selanik limanına gelen ve giden eşyalardan vinç ve ambar ücretlerinden başka bir şey alamazdı. Şirketin İstanbul vekili Hacı Piyar Efendi, Selanik'e gelen eşyanın yüklenmesi ve tahliyesinin hızlı bir şekilde yapılabilmesi için yeni vinçler de satın aldı. Bu nedenle şimdiye kadar yükleme ve tahliye işlerinin gümrük tarafından adi vinçlerle yapılmasına bağlı olarak alınan vinç ve ambar ücretleri değişmişti. Şirketin bir hayli masraf yaparak hazırladığı yeni vinçler için belirli bir zam yapmaya hakkı olmuştu. Bu vinç ve ambar ücretleri, sadece yükleme masrafından ibaretti, bunun dışında tüccar, şirkete başka bir ücret

ödemek zorunda değildi. Bununla beraber herhangi bir şikâyete meydan vermemek için bir süre ücretler gümrük tarafından alınıp her ay sonunda şirkete veriliyordu. (BOA, MV, 115/91-1-2) Bu hizmetin şirkete ihale edilmesi tüccar tarafından tahliye ile yüklemeye karşılık yapılan ödemelere bir örnek teşkil edebilirdi. Hükümet tarafından ihtiyaç duyulması halinde şirket, vinçleri malların tahliyesi, yüklenmesi ve ihraç edilmesinde gümrüğün emri altına vermek zorundaydı. Böylece ticari eşyanın çok hızlı ve kolay bir şekilde yüklenmesi mümkün olabilirdi (BOA, BEO, 3050/228722-2-1). Şirket mukaveleye göre bu konuda hiç bir zarar, ziyan ve tazminat talebinde bulunmayacağını kabul etti. Ticari eşyanın vinçlerle şirket tarafından ihraç ve yüklenmesi iznini alan rüsumat emanetinin yazısı Meclis-i Vükelada görüşüldü. Bunun sonucunda mukavele şartlarının uygun olmasından dolayı görev şirkete bırakıldı (BOA, BEO, 3050/228722-1-1, 7 Mayıs 1907). Böylece Selanik limanında vinç ve ambar işi doğrudan şirkete ihale edilerek rıhtım ve gümrükte işlerin kolaylaştırılması sağlanmıştı (BOA, BEO, 3050/228722-3-1, 30 Nisan 1907). 1908 senesinde eşyaların düzenli bir şekilde yüklenmesine rağmen ücretlerin verilmemesinden dolayı şirket tarafından bazı şikâyetlerde bulunuldu. Bu konu hakkında yapılan incelemelere göre, şirketin uygun bir mukavele ile ticari eşyayı ihraç ederek yüklediği anlaşılmıştı. Buna bağlı olarak rüsumat emanetiyle şirket arasında kararlaştırıldığı üzere gümrük tarafından eşyadan alınan vinç ve ambar ücreti şirkete ödendi (BOA, İ.RSM, 32/20-2-1, 2 Eylül 1908). Ticari eşyanın şirket tarafından ihraç ve yüklenmesine devam edilmesi uygun görülerek Hazine-i Hassa Nezaretine konu hakkında bilgi verildi. Ayrıca, şirketin ücretinin ödenmesine dikkat edilmesi gerektiği konusunda uyarılarda bulunuldu (BOA, İ.RSM, 32/20-3-1, 1 Eylül 1908).

İzmir Emtia Ecnebiye Gümrüğü iskelesine demir hattı döşenerek üzerine hareketli bir adet vincin yerleştirilmesine karar verildi. Bu amaçla 7 Haziran 1906 tarihinde gümrük tarafından 13.750 kuruş talep edildi. (BOA, İ.RSM, 24/22-2-1, 15 Ağustos 1906). 1907'de Bağdat gümrüğü ihtiyaçlara göre genişletilerek eksikleri tamamlanıyordu. Gümrüğün genişlemesi ile beraber iskelenin iki ve mümkün ise üç vapur yanaşabilecek bir duruma getirilmesine ve ticari eşyanın zincirlerle iskeleye yüklenerek çıkartılması için de bir vinç tedarik edilmesine karar verildi. Bu konu hakkında hemen incelemeler yapılarak Rüsumat Nezaretine bilgi verildi. Nezaret, bu talepler üzerine vapur dubalarının gümrüğe kolaylıkla yanaşmaları, eşyaları yüklemeleri, çıkarmaları ve kaldırmaları için yeni bir vinç satın alınabilmesi için keşiflere başladı. (BOA, HR.TH, 344/20-1-1, 9 Mart 1907). Basra'da gümrüğe gelip giden malların taşınması sırasında sorunlar ve zorluklar yaşanıyordu. Bunlara son vermek için gümrük malları için vinç satın alınmasına karar verildi (BOA, BEO, 3113/233440-1-1). Basra için satın alınacak vinç hakkında

rüsumat emanetinden gerekli incelemelerin yapılması talep edildi (BOA, BEO, 3356/251692-1-1, 15 Haziran 1908). Aşar nehri kullanılarak Basra'ya gönderilen eşyayı taşıyan maunaların cezir zamanlarında gümrüğe kadar gelememelerinden dolayı tahtadan yapılan sallarla karaya çıkarılmak zorunda kalınıyordu. Med zamanı geçmeden malların hızlı bir şekilde tahliye edilebilmeleri için bir buçuk ton ağırlığında vinç satın alınmasına karar verildi. Bu durum, öncelikle rüsumat müdüriyetine telgrafla bildirilmişti. Ardından vinç ile ilgili 7 Mayıs 1908 tarihinde izin talep edildi (BOA, BEO, 3356/251692-2-1, 30 Temmuz 1908).

1910'da Tersane-i Amire'de bulunan havuzlar, gemilerin çoğalmasından dolayı tamir ve bakımlara yeterli değildi. Ayrıca, vapurların hareketlerine zarar vermemek için ara sıra temizlenmeleri gerekiyordu. Ticaret gemilerinin tersanede tamirleri için maçuna, tezgâh ve diğer ihtiyaçların karşılanması zorunluydu. Donanmaya ait tamirat ile ticaret gemilerinin bakımını yapmak üzere boğaz içinde tezgâh, makine ile bir de maçunanın inşası için Büyükdere, Sarayburnu, Sultaniye ve Çubuklu üzerinde incelemelerde bulunuldu. Bu incelemeler sonunda gemiler için çok faydalı olacak maçunanın inşasının güvenilir bir şirkete ihale edilmesine karar verildi. Boğaz içinde maçuna ve tezgâh inşa etmek üzere bir şirket ile şartlara bağlı olarak görüşmeler yapılarak bazı yerler belirlendi. Mühendis, amele ve araç-gereçlerin Avrupa'dan getirilmesinden sonra maçuna ile tezgâh inşasına başlandı (BOA, A.MKT.MHM, 424/15-1-1).

İstanbul'a yeni rıhtım inşası için Avrupa'dan getirilen otuz altı sandık içinde bulunan bir adet elektrikli vinçten gümrük resmi alınmamasına dair İnterpol Şirketinden yazı talep edilmişti. Bu konu hakkında Maliye Nezareti tarafından yapılan incelemelere göre, şirket ile yapılan mukavelenin sekizinci maddesine göre sadece vinç için gümrük resmi alınmazdı. Ancak şirketin gümrükten geçmesini istediği vinç işletme malzemeleri olup gümrükten muaf tutulamazlardı. Bunun üzerine şirket, inşaatın kısa sürede tamamlanabilmesi için rıhtım inşaatında kullanılacak malzemelerin tamamen gümrük vergisinden muaf tutulmasını isteyerek Şura-yı Devlet tarafından konunun incelenmesini talep etti. Bu konu hakkında hemen incelemeler yapılarak 26 Temmuz 1910 tarihinde alınan karar göre; gümrük vergisi alınmadan geçmesi istenen tulumba ve boru gibi malzemeler rıhtım için değil, Üsküdar ve Kadıköy hava gazı şirketi için getirilmişti. Bu nedenle rıhtım inşası ile ilgili olmayan malzemelerin gümrük vergisi alınmadan girmesine izin verilemezdi (BOA, ŞD, 514/20-1-1, 26 Temmuz 1910).

7. SONUÇ

Vinçler, tersanelerde, gemilerde, limanlarda ve binaların inşaatlarında, ağır yüklerin kaldırılıp başka yerlere taşınmasında kullanılan kancalı, halatlı iş makineleridir. Rıhtım boylarında raylar üzerinde hareket eden yarı hareketli vinçler olduğu gibi gemilerin güvertelerinde ufak makinelerle veya elektrikli motorlarla çalışan vinçlerde vardır. Bu makineler, ağır cisimleri sadece kaldırmak için değil, aynı zamanda bir yerden alıp başka bir yere nakletmek amacıyla da kullanılır. Vinçler, özellikle deniz ve kara taşımacılığı ile inşaatla etkilidir. Gemilere ağır eşya ve malzemeler, rahatlıkla ve kısa zamanda bitirmesiyle kalmayıp aynı zamanda güvenlidir. Her çalışma alanının kendine özgü koşulları vardır. Bu koşullar dikkate alınarak işlerin hızlı ve yüksek performanslı biçimde yapılmasını sağlamak amacıyla vinçler geliştirilmeye çalışılmıştır.

Avrupa'da vinçler, her alanda sağladıkları kolaylıkların etkisi ile zamanla değişiklikler geçirdi. Vinçler, inşaat, ticaret, nakliye ve diğer birçok konuda büyük önem taşıdıklarından çeşitli şirketler kuruldu. Osmanlı Devleti'nde özellikle liman, gümrük ve iskelelerde vinçler ihtiyaçları karşılamıyordu. Vinçlerin öneminin fark edilmesi üzerine İngiltere ve Almanya'da bazı önemli şirketlerle görüşmeler yapılarak satın alınmaya başlandı. Vinçler, ilk olarak savaş ve ticaret gemilerinin inşalarında kullanıldı. Sonradan ticari eşyaların tahliyesinde de kullanılarak büyük kolaylıklar getirdi. Tersanelerde kullanılan vinçler, ağır yükler için büyük, yükleme ve tahliye için ise küçük olarak imal edilmişti. Ancak her yerde kullanılmaları mümkün olmadı. Vinçlerin öneminin fark edilmesi üzerine zamanla ticaretle de etkili olmaya başladı. Vinçler ile bir limanın ortasına demirlemiş herhangi bir geminin malı kolaylıkla boşaltılabildiği gibi ambarlarda geminin yeri değiştirilmeden indirilebilmiş ve yüklenebilmişti. Bu işin açıkta yani gemi, sahile yanaşmadan yapılarak rıhtımların boşu boşuna işgalinin önü alındığı gibi liman işleri kolaylaşmış ve rıhtımda demir yollarının işletilmesi de mümkün olmuştu. Vinçler, ister küçük olsun ister büyük olsun bütün gemilerin tamirata ve inşaatında parçaların kızak ve tersanelere taşınması gibi konularda kullanıldı. Avrupa'da olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de vinçler, özellikle denizcilik için teknik açıdan büyük kolaylıklar sağladı. Vinçlerle tersanelerdeki gemi inşaları ile denizlerdeki zor çalışma şartlarının daha kolay ve hızlı hale getirdi. Bu araçlar olmasaydı seneler geçtiği halde bu güne nispeten tamamlanması çok önemli olan inşaatlar ortaya çıkamazdı.

KAYNAKÇA

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi (A.MKT.MHM), 424/15-1-1.

Babialı Evrak Odası (BEO), 226/16886-1, 226/16886-2, 8 Şevval 1310 (25 Nisan 1893).

BEO, 4176/313133.

BEO, 3113/233440-1-1, 19 Cemâziyelevvel 1320 (24 Ağustos 1902).

BEO, 3356/251692-1-1, 3356/251692-2-1, 15 Cemâziyelevvel 1326 (15 Haziran 1908).

BEO, 3050/228722-1-1, 3050/228722-2-1, 3050/228722-3-1.

Ceride-i Bahriye (C.BH), No. 64/3005, Tarih. 18 Rebiülahir 1222 (25 Haziran 1807).

Hariciye Nezareti Sefaret (HR.SFR3), 26/11-1, 10 Ocak 1856.

Hariciye Nezareti (HR.TH), 344/20-1-1

İrade Rüşumat (İ.RSM), 28/32-1-1, 28/32-2-1.

24/22-2-1, 24/22-3-1, 24/22-4-1, 32/10-1-1, 32/20-2-1, 32/20-3-1.

Maliye Vekaleti (MV), 115/91-1-2.

Proje ve Krokiler (PLK.p), 3195-1, 3195-2, 3195-3.

Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi (A.MKT.MHM), 424/15-1-1.

Şurayı Devlet (ŞD), 599/44-1-1, 514/20-1-1, 601/13-1-1, 600/84-2-1, 600/84-3-1.

Deniz Müzesi Arşivi (DMA)

Bahriye Vekaleti (BV), 167/2950-75, 167/2950-76, 167/2950-77, 167/2950-79, 167/2950-80, 167/2950-1, 167/2950-2, 167/2950-3, 167/2950-4, 167/2950-6, 167/2950-7.

Telif Eserler

Ali Muzaffer, “Maçunalar”, Mektep, Sekizinci Fasıl, Cilt. 2, Sayı. 69.

“Liman İnşası Cismiyesinde Kullanılan Maçunalar”, Liman Mecmuası, Yıl.1, Sayı. 6, Teşrinievvel 1927.

Vitruvius. (2017). Mimarlık Üzerine, Latinceden Çeviren: Çiğdem Dürüşken, 1. Basım.

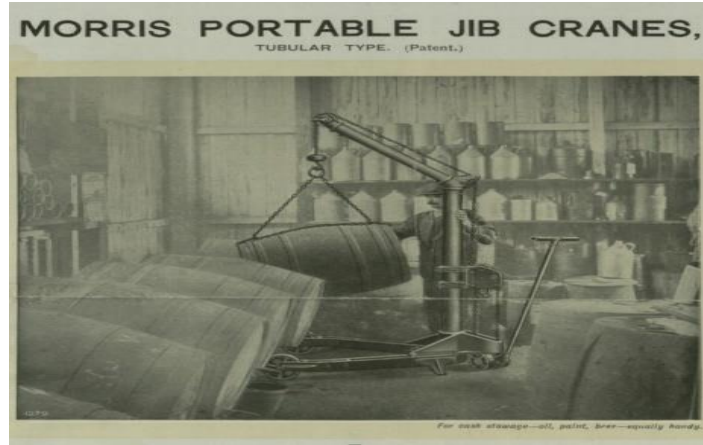
“Sed İnşasında Maçunalar”, Servet-i Fünûn, No. 1150, Sayı. 2, İstanbul, 1927.

“Sac Vinçler”, Liman Mecmuası, No. 2657, Sayı. 3, İstanbul, 1927.

“Maçunalar”, Servet-i Fünun, No: 816, Cilt. 32, 13 Aralık 1906.

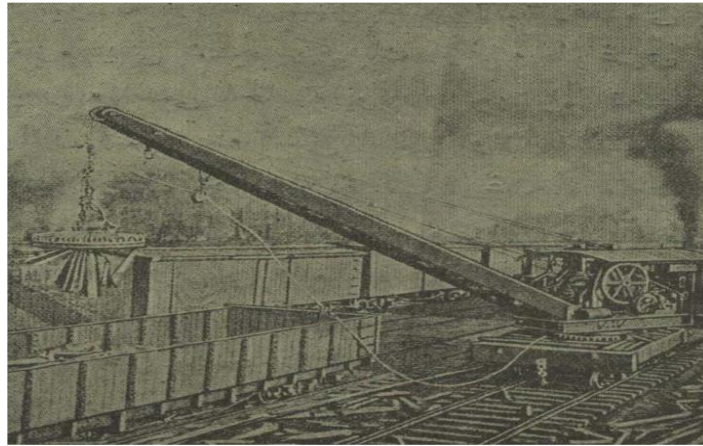
EKLER

Ek 1.Moris El Maçunası



(DMA, BV, 167/2950-76)

Ek 2. Mıknatıslı Maçuna (Servet-i Fünun, s.349)



Ek 3. Maçuna Planları (BOA, PLK.p, 4001-2, BOA, PLK.p, 4001-2)

