PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

III. SELİM VE OSMANLI DONANMASI

Tuncay ZORLU*

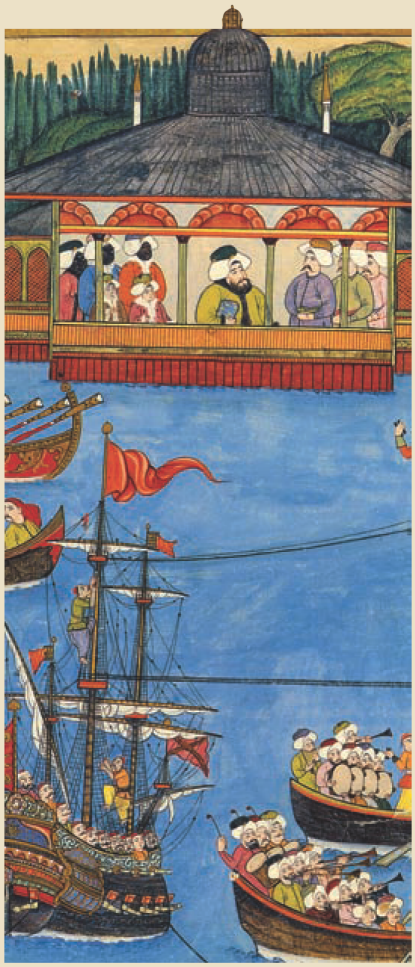
III. Selim, 'Nizâm-ı Cedîd' adı verilen idârî, sosyal, ekonomik ve askeri reformlar bütününün bir parçası olarak donanmaya büyük önem verdi. Tersâne işlerinin bir düzene kavuşturulması için 1792'de süt kardeşi Küçük Hüseyin Paşa'yı kaptanıderyalık görevine getirdi. Gemi süvarilerinin devlet malına zarar vermelerini engellemek üzere tedbirler aldı. Öncelikle gemileri boyutlarına göre kalyon, firkateyn ve şehtiye şeklinde üçe ayırdı. Gemilere liyakatlerine göre kaptanlar tayin etti. Bahriyenin komuta kademesindeki subayların, yani Kapudâne, Patrona, Riyâle, Liman Reisi gibi yetkililer ile kaptanların maaşlarına zam yaparak ve emeklilik durumlarını bir nizam altına alarak rüşvet ve yolsuzlukların önüne geçmeye çalıştı. Bu üst düzey yöneticilerin yanı sıra yelkenci, topçu, gemi reisleri gibi donanmanın gedikli personelinin tayin, azilleri için de 11 Temmuz 1792'de bir nizamnâme çıkartarak görevlendirmelerde sıkı kontrol, liyakat ve teşvike dayanan bir sistem getirdi. III. Selim'in yaptığı en önemli iki idari reformdan ilki hiç şüphesiz 1804 yılında çıkardığı bir kanunname çerçevesinde denizcilikle ilgili ıslahatları finanse edebilmek için Bahriye Hazinesi'ni (Tersâne Hazinesi) kurdurması, ikincisi ise Tersâne Emâneti'ni kaldırarak yerine Umûr-ı Bahriye Nezâreti'ni (Tersâne-i Âmire Nezâreti) kurmasıdır. Yine bu kanunname ile bahriye işlerinde bir işbölümüne de gidiliyordu.

Denizcilikte eğitimin önemini idrak etmiş bir reformcu olan III. Selim kara mühendishânesinden ayrı olarak donanma ve Tersâne'nin mühendis ve teknik eleman ihtiyacını karşılamak amacıyla Tersâne bünyesinde bir mühendishâne kurdu. Bu mühendishâne iki kısımdan oluşmaktaydı. Birinci kısım seyr-i sefâin, ikincisi ise gemi inşa derslerine tahsis edilmişti. Burada diğer teorik ve uygulamalı teknik derslerin yanı sıra denizcilik için önemli olan kartografya ve coğrafya dersleri verilmekteydi.

III. Selim'in tahta çıkısıyla birlikte üç ambarlı kalyon, iki ambarlı kalyon, kapak, firkateyn, korvet, şalope, şehtiye, ateş gemisi, uskuna, kırlangıç, trabago, şebek gibi yelkenli gemi türlerinin inşası büyük bir ivme kazandı. 18. yüzyılın son yılları ve 19. yüzyılın başları önemli teknolojik gelişmelerin yaşandığı yıllardı. 1792–93 yılından itibaren, savaş gemilerinin su ile temas eden alt ve yan kısımlarının yapıldığı bir endâzehâne yine bu dönemde inşa edildi. Ayrıca gemi direklerinin bakırla kaplanması uygulamasına gidildi. Bu ilk defa yaklaşık 30 yıl

III. Selim reformları doğrultusunda donanmaya büyük önem verdi.

Selim III gave much importance to the fleet as a part of his reforms.



Haliç"te gösteri - Levni
Spectacular show on the Golden Horn. Miniature by Levni

* Doç. Dr., İTÜ, Fen-Edebiyat. Fakültesi., İnsan ve Toplum Bilimleri Bölümü Öğretim Üyesi.

SELİM III AND OTTOMAN FLEET

*Tuncay ZORLU**

Selim III gave much importance to fleet as a part of the total of executive, social, economic and military reforms called as "Nizam-i Cedit". He charged his milk brother Küçük Hüseyin Pasha with sea captain to regulate the navy yard. He took precautions to restrain shipmasters from damaging the public property. Firstly, he classified the ships as galleon, frigate and sehtiye regarding to its dimension. He appointed captains to ships considering their qualifications. He tried to prevent bribe and embezzlement with increasing military officers' salary in navy control rank, namely Kapudane, Patrona, Riyale, Port Chief, and captain's salary and organizing their retirement status. As well as these executives, for navy personnel's appointment and discharge like sailor, gunner and ship captains he enacted a regulation in 11 July 1792 and brought into a system based on strict control in tasking, merit and encouragement. The first of the most important administrative reforms Selim III made is doubtlessly making navy treasure established to sustain reformations related to navigation in the frame of law book he passed in 1804 and the second is setting up the navy custody instead of navy yard security. There was job-sharing in navy works thanks to this law book.

A reformer understanding the importance of education in navigation, III Selim set up an engineer school in constitution of navy yard apart from the army in order to meet the need of engineer and craft of navy yard and fleet. This engineer school consisted of two parts. The first part was allocated for seyr-i sefâin, the other part was for classes of ship construction. In this school, in addition to academic and applied technical courses, there were cartography and geography classes which are significant topics in navigation.

When Selim III ascended the throne, the construction of sailing ship types like three - decker galleon, two-decker galleon, frigate, corvette, salope, sehtiye, fire ship, schooner, swallow, trabago and macaque gained speed. Remarkable technological developments were experienced at the beginnings of 19th century and the last years of 18th century. Since 1792 - 93, an application in which the bottom and the side part of the battleships contacting with water were covered with copper has been carried out. This was a technology that was implemented firstly in England, in 1760s, nearly 30 years ago.

* *Asist. Prof., İstanbul Technical University, Human and Social Sciences Department*

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com
PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

önce 1760'li yıllarda İngiltere'de uygulanan bir teknolojiydi. Amacı, ahşap gemileri su zararlılarına karşı korumak, ömürlerini uzatmak, tamir masraflarını azaltmak ve geminin seyrini daha süratli ve güvenli hale getirmekti. 1797-1800 tarihleri arasında Haliç'te ilk kuru havuz inşa edildi. Buna göre, tamir ya da inşaat işlemleri kuru ortamda tamamlanan gemiler havuz kapaklarının açılmasıyla içeri su alınarak denize doğru yüzdürülüyordu. İsveçli mühendislerin yönettiği, yerli görevlilerin inşasına yardım ettiği ve günümüzde 3 numaralı havuz olarak anılan bu yapı, II. Mahmud ve Abdülmecid / Abdülaziz dönemlerinde inşa edilecek olan 2 ve 1 numaralı kuru havuzlara da model teşkil etti.

Teknolojik gelişmeler birbirini takip ediyordu. Yeni kalyon indirme metodu da bunlardan biriydi. Geleneksel yönteme göre, gemilerin inşası ve donanımı karada tamamlanır ve daha sonra gemiler denize indirilirdi. Bu zor bir işlem olmanın yanında çok sayıda insangücü gerektiriyordu. Ayrıca denize indirme sırasında gemi tüm donanımıyla iyice ağırlaştığı için kerestelerin çökmesine de yol açabiliyordu. Oysa Fransız gemi mühendisi Le Brun'un 1794-95'de ilk defa Arslân-ı Bahrî isimli 59 zira / 44.7 m uzunluğundaki bir kalyona uyguladığı yeni metod, kalyonların lumboz seviyesine kadar kızaklar üzerinde inşasını geri kalan kısımların ise denize indirildikten sonra tamamlanmasını getiriyordu. Yaklaşık kırk yıl sürecek olan bu yeni metod, gemi indirme sırasında keresteler üzerine binen basıncı azaltmakla kalmıyor, işçi sayısının da azalmasını sağlayarak ekonomik bir avantaj sağlıyordu.

Gemi demiri ya da çapa denilen ekipmanların üretimi için bir lengerhâne ile gemi modellerinin ve planlarının çizildiği, ölçümlerinin ve tasarımlarının yerlerine yerleştirilebilmesine imkan sağlayacak olan montaj düzeneklerinin; gemi üzerinde ve sintinede biriken suların boşaltılmasında ve çıkması muhtemel yangınların söndürülmesinde kullanılacak olan yeni tulumba ve pompaların alınması da bu dönemin kazanımları arasındaydı.

Gemilerdeki mekanın verimli kullanılması ve gemi düzeninin sağlanmasına yönelik çalışmalar da yapıldı. Eskiden gemiye binen mürettebata muayyen bir süre kendilerine yetecek miktarda erzak verilirdi. Mürettebat sefer sırasında geminin farklı bölgelerinde kendi yemeğini küçük ocaklarda pişirir ve yerdi. Bu zaman zaman yangınlara yol açardı. Bu mahzuru gidermek için yemeğin pişirilmesi, dağıtılması ve yenmesini bir plana bağlayan merkezi bir mutfak ve iâşe sistemi kuruldu. Ayrıca muhtemel yangınlara karşı geminin bordalarının iç kısımları metallerle kaplandı. Tüm bu yenilikler gemilerdeki beslenme alışkanlıklarını düzene koymakla kalmadı, aynı zamanda gemilerin daha fazla top taşıyabileceği boş alanları da sağlamış oldu.

İnşa edilen gemilerin seyirleri ve gemi üzerindeki mekanın iktisatlı kullanılmasına dönük yenilikler de zikredilmeye değer. İlk defa gemilerde seyir defteri ya da seyir jurnali (logbook) adı verilen kayıtlar tutulmaya başlandı. Bu defterler yanında seyir talimatlarını ve düzenlemelerini içeren ve "kavâid-i bahriye" adı verilen belgelerin gemilerde taşınması kuralı getirildi. Deniz kurallarının kaydedildiği defter kırmızı sahtiyan ve altın zencirekli cilt, jurnal defterleri ise ebru cilt olacaktı. Bu itibarla 1798 yılında her birinden on beşer cilt olmak üzere otuz ciltlik defter hazırlanarak kalyonlara verilmişti. Ayrıca gemilerde Pîrî Reis'in Kitâb-ı Bahriye'sinin ve bir dizi alet ve edevatın bulundurulması ve kaptanların yeni gözlemlerini kaydetmesi isteniyordu.

III. Selim modernleşme hareketlerini devam ettirirken tek bir ülkeye bağlı kalmaktan ziyade farklı ülkelerden teknik yardım almaya özen gösteren

Its aim was to protect the wooden ships against marine species, prolong their life span, reduce the cost of repair and make the ships a little faster and safer. The first dry dock was built in Haliç between the years of 1797-1800. Accordingly, the ships whose repair or construction processes were completed in dry places were being sailed towards to sea by getting water inside and opening the lock. This structure which was managed by Swedish engineers, aboriginals helped its construction and nowadays referred as number 3 set an example for number 2 and 1 dry docks that would be built in Mahmud II and Abdulmecid / Abdulaziz' reign.

Technological developments were following each other. New method of galleon landing was one of these developments. According to conventional technique, the construction and equipment of ships were completed in land and then ships were launched. As well as its difficultness, it required much more labor force. Besides, in the course of launching it might cause downfall of timbers because it became heavier with its all equipment. However, new method applied to a galleon called as Arslân-ı Bahrî in the length of 59 zira / 44.7m for the first time in 1794-95 by French ship engineer Le Brun required the construction of galleons upon the sledges to the level of port hole and the completion of the other parts after being launched. This new method that would take about 40 years not only decompress the timbers in the course of launching but also has an economical advantage by providing the decline of manpower.

Endâzehâne where shapes and plans of ships were drawn, measurements and designment were made and lengerhâne for the production of equipments called as anchor or waist anchor were built in that term. Moreover, purchasing the mounting (assembly mechanism) that would provide masts to be put into places, new waterpumps and blowtorches which would be used in pouring out of the water piling up on the ship and bilge and putting out the probable fire were just a few of the acqusitions of that term.

Several studies were carried out in order for effective usage of ship areas and making arrangement of the ship. In the past, a little amount of supplies would be given to crews on the ship for quite a while. Crews would cook on small furnaces and eat by themselves in different cabins of the ship during sailing. This occasionally might cause fire outbreak. To handle with this handicap a central kitchen system was set up that was oriented at cooking, eating and handing-out of food. In addition, the inner sides of the ship board were covered with metallic in case a fire might break out. All of these restorations not only regulate the feeding behaviour but also provide empty areas where ships could carry much more cannons.

The movement of the newly-built ships and restorations aimed at usage of areas on the ship are worth mentioning. For the first time, it was begun to keep a record called as logbook or journal book on ships. As well as these books, a rule that required carrying of the documents on the ship consisting of instructions and regulations and called as "kavâid-i bahriye" was set up. The book which sea rules were recorded would be red, golden and saffian volume and the journal book would be marbling volume. Regarding this, 30 volume book, 15 volume each of them, were designed and given to galleons in 1798. Besides, the book of Pîrî Reis "Kitâb-ı Bahriye", a set of paraphernalias and record of captain's new observations were asked for on ships.

While Selim III was going on his modernization movements, he was following an international policy that take care to get technical help from different

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

bir uluslararası politika izliyordu. Böylece bu ülkeler arasındaki rekabetten faydalanmayı ümit ediyordu. Özellikle Fransız, İsveç ve İngiliz mühendislerden gemi yapımında ve tersane tesislerinde yardım aldı. Bu yardımı alırken ülkeyi ve başta İstanbul'u düşük profilli yabancılar cenneti haline getirmekten uzak durma basiretini de gösterdi. Raporlar ve referans mektupları ile temin ettiği vasıflı yabancı elemana yüksek ücret politikasıyla memleketi kaliteli mühendisler için bir cazibe merkezi haline getirmeyi de başardı. III. Selim'in yabancı eleman istihdamı siyaseti sonuçları itibariyle ileriki yıllarda görülecek olan teknolojik bağımlılığın habercisi gibi yorumlanabileceği gibi, vasıflı yerli teknik işgücünün oluşmasında iyi bir eğitim ve tecrübe platformu oluşturduğu gerçeği de yadsınamaz.

Kaynakça:

- Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu* (1789-1867), (İstanbul 2001).
- Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and the Modernization of the Ottoman Navy*, Londra ve New York: I.B. Tauris Publishers, 2008

countries rather than holding to only one country. In this way, he was expecting to make use of rivalry among these countries. He received support in ship construction and navy yard facilities especially from French, Swedish and English engineers. When he was getting this help, he abstained from making İstanbul and country a heavenly place for foreigners. He managed to make the country a kind of attraction center for engineers of good quality with his policy giving high wages to qualified foreign staffs that he got through reports and recommendatory letters. We also cannot deny the truth that Selim III was the forerunner of technological addiction in next years due to the results of his policy of employment foreign staffs and laid the foundations of good education and experince in building up local and qualified technic manpower.

References:

- *Ali İhsan Gencer*, Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu *(1789-1867), (İstanbul 2001).*
- *Tuncay Zorlu*, Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and the Modernization of the Ottoman Navy, *Londra ve New York: I.B. Tauris Publishers, 2008*





PDF-XChange Viewer
Click to buy NOW!
www.docu-track.com