

**T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**OSMANLI DEVLETİ'NDE DEĞİRMENCİLİK
ENDÜSTRİSİ VE BUHAR DEĞİRMENLERİ**

DOKTORA TEZİ

Salih BAŞKUTLU

Enstitü Anabilim Dalı: Tarih

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Arif BİLGİN

Haziran-2021

T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

OSMANLI DEVLETİ'NDE DEĞİRMENCİLİK
ENDÜSTRİSİ VE BUHAR DEĞİRMENLERİ

DOKTORA TEZİ


Salih BAŞKUTLU

Enstitü Anabilim Dalı: Tarih

“Bu tez sınavı 16/06/2021 tarihinde online olarak yapılmış olup aşağıda isimleri bulunan jüri üyeleri tarafından oybirliği ile kabul edilmiştir.”

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI
Prof. Dr. Arif BİLGİN	Başarılı
Prof. Dr. İsmail Hakkı KADI	Başarılı
Prof. Dr. Mükerrerem Bedizel AYDIN	Başarılı
Doç. Dr. Kerim İlker BULUNUR	Başarılı
Doç. Dr. Muhammed CEYHAN	Başarılı

TEZ SAVUNULABİLİRLİK VE ORJİNALLİK BEYAN FORMU

 SAKARYA ÜNİVERSİTESİ	T.C.		Sayfa : 1/1
	SAKARYA ÜNİVERSİTESİ		
	SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ		
	TEZ SAVUNULABİLİRLİK VE ORJİNALLİK BEYAN FORMU		
Öğrencinin			
Adı Soyadı	:	Salih BAŞKUTLU	
Öğrenci Numarası	:	1560D12100	
Enstitü Anabilim Dalı	:	Tarih	
Enstitü Bilim Dalı	:		
Programı	:	<input type="checkbox"/> YÜKSEK LİSANS	<input checked="" type="checkbox"/> DOKTORA
Tezin Başlığı	:	Osmanlı Devleti'nde Değirmencilik Endüstrisi ve Buhar Değirmenleri	
Benzerlik Oranı	:	%8	
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,			
<input type="checkbox"/> Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygulama Esaslarını inceledim. Enstitünüz tarafından Uygulama Esasları çerçevesinde alınan Benzerlik Raporuna göre yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının benzerlik oranının herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi beyan ederim.			
Uygulanan filtrelemeler: Kaynakça hariç Ek 1, Ek 2, Ek 4, Ek 5, Ek 6 hariç			
			31/05/2021 Salih BAŞKUTLU
<input type="checkbox"/> Uygundur			
Danışman Unvanı / Adı-Soyadı: Prof. Dr. Arif BİLGİN Tarih: 31/05/2021			
<input type="checkbox"/> KABUL EDİLMİŞTİR		Enstitü Birim Sorumlusu Onayı	
<input type="checkbox"/> REDDEDİLMİŞTİR			
EYK Tarih ve No:			

ÖNSÖZ

Değirmenler tarih boyunca insanların hem tahıllarını öğüttükleri hem de sosyal ve ticarî ilişkiler geliştirdikleri yerlerdi. Tahıl öğütme sırasındaki uzun bekleyişler insanların ihtiyaçlarını karşıladıkları bir zaman ve mekân doğurmuştu. Ancak sanayileşme ile birlikte değirmenler büyük bir dönüşüme uğradı ve bu tesisler üzerinden yeni ilişki ağları doğdu. Bu çalışma fikrinin ortaya çıkmasında Osmanlı sanayileşme faaliyetleri içerisinde varlık bulan buhar değirmenlerine olan merakım etkili oldu. Konuyu danışman hocam Prof. Dr. Arif BİLGİN'e söylediğimde kendisi de aynı heyecanı hissetti ve çalışmalara hemen başlamam hususunda beni teşvik etti. Bu açıdan, uzun bir zamanın mahsulü olan çalışmamız esnasında, yoğun programına rağmen benden bilgisini, tecrübesini ve desteğini esirgemeyen danışman hocama şükranlarımı sunarım.

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında çok kişinin emeği var. Doktora tez savunma komitemde yer alarak değerli eleştiri ve öneriler sunan Prof. Dr. İsmail Hakkı KADI'ya, Prof. Dr. Mükerrerrem Bedizel AYDIN'a, Doç. Dr. Muhammed CEYHAN'a ve Doç. Dr. Kerim İlker BULUNUR'a teşekkür ederim. Çalıştığım kurum olan Munzur Üniversitesi Tarih Bölümü'ndeki kıymetli mesai arkadaşlarıma desteklerinden ötürü müteşekkirim. Bu çalışma esnasında sık sık uğradığım Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı'na ve Ankara yerleşkesindeki çalışanlarına teşekkür ederim. Dijitalleşme çalışmaları nedeniyle araştırmacılara kapalı olan İstanbul Ticaret Odası Arşivi'ne ulaşmamı sağlayan İTO'nun değerli başkanı Sayın Şekib AVDAGIÇ'e ve Şaban EYÜPOĞLU'na teşekkürü borç bilirim. Son olarak bu süreçte beni hep destekleyen ve haklarımı hiçbir zaman ödeyemeyeceğim anneme ve babama teşekkür eder, sonsuz sevgilerimi sunarım.

Salih BAŞKUTLU

16/06/2021

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	iii
HARİTA LİSTESİ	v
KROKİ LİSTESİ	vi
PLAN LİSTESİ	vii
RESİM LİSTESİ	viii
TABLO LİSTESİ	ix
ÖZET	x
ABSTRACT	xi
GİRİŞ	1
BÖLÜM 1: BUHAR DEĞİRMENLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞI VE OSMANLI DEVLETİ'NE GİRİŞİ	14
1.1. Buhar Gücünün Keşfinden Buhar Değirmeni Teknolojisine	14
1.2. Dünya’da Buhar Değirmenlerinin Ortaya Çıkışı.....	19
1.3. Buhar Değirmenleri Teknolojisinin Gelişimi	25
1.4. Buhar Değirmenlerinin Osmanlı Topraklarına Girişi.....	48
BÖLÜM 2: OSMANLI DEVLETİ'NDE BUHAR DEĞİRMENLERİ TEKNOLOJİSİNİN GELİŞİMİ	53
2.1. Buhar Değirmenlerinin Yaygınlaşması	53
2.2. Geleneksel Değirmenleri Buhar Değirmenlerine Dönüştürme Çabaları	79
2.3. Osmanlı Devleti’nde Teknoloji Transferi Meselesi ve Değirmencilik Teknolojisi	82
BÖLÜM 3: MODERN İŞLETME OLARAK BUHAR DEĞİRMENLERİ: FİNANSMAN, ÖRGÜTLENME VE ÜRETİM KAPASİTELERİ	90
3.1. Maliyet ve İşletme Açısından Buhar Değirmeni: İzmir Halkapınar ve İstanbul Üsküdar’da İnşa Edilen Buhar Değirmeni Örneği	90
3.2. Osmanlı Devleti’nde Şirketleşme Olgusu ve Değirmencilik Anonim Şirketleri ..	107

3.2.1 Selanik Sanayi ve Ticaret Osmanlı Anonim Şirketi	112
3.2.2. İttihat Değirmencilik Osmanlı Anonim Şirketi.....	114
3.2.3. Şark Değirmenleri “Minotri Doryan (Minotrie d’Orient)” Osmanlı Anonim Şirketi	118
3.3 Buhar Değirmenlerinin Üretim Kapasitesi	120
3.4. Değirmenlerde Çalışan İşçiler	130
BÖLÜM 4: BUHAR DEĞİRMENLERİ VE LOJİSTİK SORUNLARI.....	134
4.1. Buhar Değirmenleri İçin Buğday Temininde Yaşanan Güçlükler	134
4.2. Buhar Değirmenleri İçin Yakıt Temini	141
4.3. Buhar Değirmenlerinin İnşa Edildiği Bölgelerin Seçimi	149
BÖLÜM 5: BUHAR DEĞİRMENLERİ VE TOPLUMSAL ETKİLERİ: GELENEKSEL DEĞİRMENLERİN KORUNMASI, ÇEVRE VE GÜVENLİK SORUNLARI	156
5.1. Buhar Değirmenleri Karşısında Geleneksel Değirmenlerin Korunmasına Yönelik Uygulamalar	156
5.2. Buhar Değirmenlerinin Neden Olduğu Çevre ve Güvenlik Sorunları	161
BÖLÜM 6: OSMANLI İDARESİNİN BUHAR DEĞİRMENLERİYLE İLGİLİ KARAR VE UYGULAMALARI.....	179
6.1. Buhar Değirmenlerine Uygulanan Vergi Politikası	179
6.2. Buhar Değirmenlerine Yönelik Yasal Düzenlemeler.....	185
6.3. Buhar Değirmenlerine Verilen İmtiyazlar ve Teşvikler	190
SONUÇ	200
KAYNAKÇA.....	205
EKLER	219
ÖZGEÇMİŞ	342

KISALTMALAR

A.AMD.	: Sadaret Amedi Kalemî Evrakı
A.DVN.	: Sadaret Divan Kalemî Evrakı
A.DVN.MKL.	: Sadaret Divan Mukavelenameler
A.MKT.	: Sadaret Mektubi Kalemî Evrakı
A.MKT.MVL.	: Sadaret Mektubi Kalemî Meclis-i Vâlâ Evrakı
A.MKT.NZD.	: Sadaret Mektubi Kalemî Nezâret ve Deva'ir Evrakı
A.MKT.UM.	: Sadaret Mektubi Kalemî Umum Vilayat Evrakı
BEO.	: Babıâli Evrak Odası Evrakı
Bkz.	: Bakınız
BOA	: T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
C.BLD.	: Cevdet Belediye
Çev.	: Çevirmen
Der.	: Derleyen
DH.EUM.MH.	: Dahiliye Emniyet-i Umumiye Muhasebe Kalemî Evrakı
DH.HMŞ.	: Dahiliye Nezâreti Hukuk Müşavirliği Belgeleri
DH.İD.	: Dahiliye Nezâreti İdare Evrakı
DH.UMVM.	: Dahiliye Nezâreti Umur-ı Mahalliye ve Vilayet Müdürlüğü Evrakı
DH.MKT.	: Dahiliye Nezâreti Mektubi Kalemî
d.n.	: Dosya Numarası
Ed.	: Editör
E.T.	: Erişim Tarihi
g.n.	: Gömlek Numarası

Haz.	: Hazırlayan
HR. HMŞ.İŞO.	: Hariciye Nezâreti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı
HR.MKT.	: Hariciye Nezâreti Mektubi Kalemî Evrakı
HR.TO.	: Hariciye Nezâreti Tercüme Odası Evrakı
HR.SFR.3.	: Hariciye Nezâreti Belgrat Sefareti
HR.SYS.	: Hariciye Nezâreti Siyasi
İ.B.B.	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İ.DUİT.	: İrade Dosya Usulü
İ.MMS.	: İrade Meclis-i Mahsus
İ.TNF.	: İrade Ticaret ve Nâfia
İ.RSM.	: İrade Rüsûmat
MV.	: Meclis-i Vükela Mazbataları
ŞD.	: Şûrâ-yı Devlet Evrakı
s.	: Sayfa
PLK.p.	: Plan-Proje-Kroki
T.d.	: Ticaret Nâfia, Ziraat, Orman, Meadin Nezâretlerine Ait Defterler
TDV.	: Türkiye Diyanet Vakfı
TS.MA.e.	: Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Belgeler
Y.A.HUS.	: Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı
Y.A.RES.	: Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı
Y.PRK.EŞA.	: Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik

HARİTA LİSTESİ

Harita 1: Bahariye’de İnşa Edilen Buhar Değirmeninin Bulunduğu Alanı Gösteren Harita	165
---	-----

KROKİ LİSTESİ

Kroki 1: Göksu’da Seyyid Ömer Efendi Tarafından Yapılacak Beygir (at) Değirmeninin Kroki	163
Kroki 2: Ortaköy’de İnşa Edilmek İstenen Buhar Değirmeninin Kroki	166
Kroki 3: Galata’da Buhar Makinesi Konulmak İstenen Un Değirmeninin Kroki	175

PLAN LİSTESİ

Plan 1: William Fairbairn'ın İstanbul'da İnşa Ettiği Buhar Değirmeni	51
Plan 2: Kırım Savaşı'nda Kullanılan Yüzen Bir Buhar Değirmeni Planı	57
Plan 3: Hacı Aleksandır'ın Adapazarı'ndaki 3 Taşlı Buhar Değirmeni	74
Plan 4: Yangından Sonra Yeniden İnşa Edilen Üsküdar Paşalimanı Un Değirmeni Planı	106
Plan 5: Stenia (İstinye) Değirmeni Planı	123
Plan 6: Üsküdar Un Değirmeni Kazan Dairesi ve Duman Bacası Planı	177

RESİM LİSTESİ

Resim 1: İngiltere'deki Albion Buhar Değirmeni	21
Resim 2: Albion Değirmeni Planı.....	22
Resim 3: Albion Değirmeni Buhar Motoru	23
Resim 4: 1791 Albion Değirmeni Yangınına Gösteren Bir Tasvir	24
Resim 5: Değirmen Taşlarından Silindirli/Valsli Öğütme Sistemine Geçişini Simgeleyen Bir Çizim	27
Resim 6: Budapeşte'deki Walzmühle Değirmeni.....	29
Resim 7: Friedrich Wegmann'ın Porselen Silindirli/Valsli Değirmeni.....	30
Resim 8: 19. Yüzyılın Sonlarında Minneapolis'te Un Değirmenleri Bölgesi	32
Resim 9: İstanbul'daki Üsküdar Paşalimanı Un Değirmeninin Silindirli/Valsli Sistemle Donanmış Hali.....	34
Resim 10: Henry Simon'un Silindirli/Valsli Değirmen Makinesi.....	36
Resim 11: Westminster Bridge Değirmeni'nin İçten Görünümü	38
Resim 12: Liverpool'daki Vernon & Sons Değirmeni	39
Resim 13: Değirmencilik Endüstrisinin Hammaddesi Olan Buğday	42
Resim 14: 1894 Yılında İngiltere Edinburgh'da Bulunan Chancelot Değirmeni.....	46
Resim 15: İzmir'de İnşa Edilen Bir Buhar Değirmeni	61
Resim 16: Unkapanı'ndaki Değirmen İçin Hind and Lund Şirketinden Sipariş Edilen Buhar Makinesi ve Kazanı	85
Resim 17: İzmir Halkapınarı Mevkiinde Bulunan Buhar Değirmeni.....	91
Resim 18: İzmir Buhar Değirmeni Hissedarlarına Verilen Kupon (Hisse Senedi) Örneği	93
Resim 19: Pascal Sebah'ın Objektifinden, 1870'li Yıllarda Paşalimanı Un Değirmeni ve Zahire Ambarları	102
Resim 20: 1889 Yılında Selanik Allatini Buhar Değirmeni	127
Resim 21: Çifteler Çiftlik-i Hümayunu: Hububat ve Zahire Ambarı.....	135
Resim 22: 1898'de Yandıktan Sonra Yeniden Yapılan Selanik'teki Allatini Değirmeni	153

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: 1307 (1889) Selanik Vilayet Salnamesi'ne Göre Buhar Değirmenleri.....	63
Tablo 2: Vital Cuinet'e göre Aydın Vilayeti'ndeki Buhar Değirmenlerinin Dağılımı 65	
Tablo 3: 1317 (1899/1900) Aydın Vilayet Salnamesi'ne Göre İzmir'de Bulunan Buhar Değirmenleri.....	66
Tablo 4: 19. Yüzyılın Sonunda İstanbul'da Bulunan Değirmenlerin Listesi	69
Tablo 5: 1892 ve 1893 Yıllarında Osmanlı Devleti'nin Un İthal Ettiği Yerler ve Miktarı	70
Tablo 6: 1913/15 Sanayi Sayımlarında Farklı Şehirlerde Bulunan Değirmenler.....	75
Tablo 7: Paşalimanı Buhar Değirmeninde Silindirli/valsli Öğütme Sistemini Kurmak için Londra'dan Getirilen Alet-Edevat Listesi	86
Tablo 8: 1913/15 Sanayi Sayımlarında Değirmenlerde Kullanılan Makineler	88
Tablo 9: İzmir Buhar Değirmeninin 1851 Yılı'nın İlk Altı Ayındaki Hesap Cetveli.....	96
Tablo 10: 1913/15 Sanayi Sayımlarında İstanbul'daki Değirmenlerin Üretim Hacmi	124
Tablo 11: 1913/15 Sanayi Sayımlarında İzmir'deki Değirmenlerin Üretimi Hacmi ..	126
Tablo 12: 1913/15 Sanayi Sayımlarında Değirmenlerde Çalışan İşçi Sayısı.....	132
Tablo 13: 1894 Yılında İstanbul'daki Buhar Değirmenleri İçin Buğdayın Temin Edildiği Yer ve Miktarı	137
Tablo 14: 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Anadolu'dan İstanbul'a Gönderilen Buğdayların Masraf Cetveli	138
Tablo 15: Miladî 1324'de (1908/09) Rûsûmat Müdüriyet-i Umumiyesi İstatistiğine Göre İthal Edilen Buğday ve Un Miktarı	139
Tablo 16: 20. Yüzyılın Başlarında İstanbul Fener Caddesindeki Kömür Depoları.....	146
Tablo 17: 1913/15 Sanayi Sayımlarında Değirmenlerde Kullanılan Enerji Kaynakları	148
Tablo 18: Hicrî 1301 (1883) Yılında Osmanlı Devleti ve Avrupa Ülkelerinin Gümrük Vergisi Tarifesi (İthal Edilen Un ve Buğday İçin)	183
Tablo 19: Midilli'de İnşa Edilecek Un ve Zeytinyağı Değirmeni İçin İthal Edilmek İstenen Malzemelerin Listesi.....	197

Sakarya Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Özeti

Yüksek Lisans	<input type="checkbox"/>	Doktora	<input checked="" type="checkbox"/>
Tezin Başlığı: Osmanlı Devleti'nde Değirmencilik Endüstrisi ve Buhar Değirmenleri			
Tezin Yazarı: Salih BAŞKUTLU Danışman: Prof. Dr. Arif BİLGİN			
Kabul Tarihi: 16/06/2021		Sayfa Sayısı: xi (ön kısım) + 218 (tez) + 122 (ek)	
Anabilim Dalı: Tarih			
<p>Değirmenler, sanayileşme öncesi dönemde en önemli işletmeler arasındaydı. Yüzyıllar boyunca sadece doğa koşullarına (su değirmeni, yel değirmeni) ve kas gücüne (el değirmeni, at değirmeni) bağlı çalışan geleneksel değirmenler, buhar gücünün ortaya çıkmasıyla birlikte teknolojik anlamda büyük bir dönüşüme uğradı. Sanayileşmenin getirdiği imkânlar değirmencilik faaliyetlerine başarılı bir şekilde uygulandı. Çoğalan kent nüfusunun kaliteli ve hijyenik un talebi arttıkça, değirmencilik endüstrisi kendini bu minvalde dönüştürmeye başladı. Devlet de değirmencilik sahasında buhar gücüne ve diğer teknolojik gelişmelere uzak kalmadı. İmparatorluğun liman ve büyük kentlerinde yüksek üretim kapasitesine sahip buhar değirmenleri inşa edilmeye başlandı. Ancak içinde bulunduğu tarihî koşullar, üst yapı ve alt yapının yetersiz olması nedeniyle değirmencilik sanayii Osmanlı coğrafyasında Avrupa ve Amerika'daki muadilleriyle rekabet edebilecek düzeyde gelişemedi. Ülkede kurulmaya çalışılan değirmencilik endüstrisi, imparatorluğun içinde bulunduğu az gelişmişliğin sıkıntısını hep yaşadı. Büyük sermayeyle inşa edilen modern değirmenlerin çalıştırılması için yakıt ve tahıl temin etmek çok güçtü. Değirmenlerin bulunduğu alanlar her zaman için verimli tarım havzalarına ve kömür madenlerine yakın değildi. Bu açıdan Osmanlı topraklarında ilk büyük buhar değirmenleri, ihtiyaç duyulan hammaddeyi daha ucuz olan deniz yoluyla taşımak üzere, çoğunlukla liman kentlerinde inşa edildi. Bu bağlamda, çalışmada, çoğunlukla buhar gücünün ve diğer teknolojik aksamın değirmencilik endüstrisine uyarlanması üzerine durulmuştur.</p>			
Anahtar Kelimeler: geleneksel değirmenler, değirmencilik endüstrisi, buhar değirmenleri, sanayileşme			

Sakarya University
Institute of Social Sciences Abstract of Thesis

Master Degree	<input type="checkbox"/>	Ph.D.	<input checked="" type="checkbox"/>
Title of Thesis: The Milling Industry in the Ottoman Empire and the Steam Mills			
Author of Thesis: Salih BAŞKUTLU Supervisor: Professor Doctor Arif BİLGİN			
Accepted Date: 16/06/2021		Number of Pages: xi (pre text) + 218 (text) + 122 (appendices)	
Department: History			
<p>Mills, were one of the major businesses in the pre-industrial period. The traditional mills, which had been working solely on natural conditions (water mill, windmill) and muscle power (quern, horse mill) for ages, underwent a great transformation in terms of technology with the development of steam power. The facilities brought by the industrialisation were successfully applied to milling activities. As the demand for quality and hygienic flour of the increasing urban population raised, the milling industry transformed itself accordingly. The state, likewise, took the steam power and other technological developments into account in the matters of milling. Steam mills with high production capacity began to be built in the ports and larger cities of the empire. However, the milling industry could not develop in the Ottoman geography at a level to compete with its counterparts in Europe and America due to the historical conditions of the state, the poor superstructure and infrastructure. The milling industry tried to be established in the country, had always suffered from the underdevelopment of the empire. It was too hard to supply fuel and grain to run the modern mills built with large capital. The areas, in which the mills were located, were not always close to fertile agricultural basins and coal mines. For this reason, the first biggest steam mills were built mostly in the port cities in the Ottoman lands to transport the raw materials, which was necessary, by sea, which is the cheaper way. In this scope, in the study, it was mainly focused on the adaptation of the steam power and the other technological components to the milling industry.</p>			
Keywords: traditional mills, milling industry, steam mills, industrialization			

GİRİŞ

Osmanlı Devleti, beylikten imparatorluğa dönüştüğü devirde Doğu Akdeniz, Kafkaslar, Balkanlar, Kuzey Afrika, Mısır, Ortadoğu ve Kırım'ı içine alan bölgede siyasî ve askerî bir güç olmanın ötesinde ekonomik açıdan da önemli bir aktördü. Bu nedenle Doğu ile Batı arasındaki kültürel ve ekonomik geçişkenliğin verdiği esneklikle Avrupa'da ortaya çıkan sanayileşme olgusuna yabancılık çekmemiştir. Dolayısıyla Osmanlılar, Avrupa'daki gelişmeler karşısında pasif bir seyirci olarak değil bağımsız ve iç tutarlılığı olan bir özne olarak var olmaya çalışmıştır. Hatta modern Avrupa'nın oluşumuna ciddi katkı sunmuştur.¹

Bu katkının özünde merkantilizmden kapitalizme geçişte gerekli ivmeyi Osmanlı pazarının da sağlamış olması yatıyor. Zira Osmanlılar, Orta Avrupa ve Akdeniz hâkimiyeti için mücadele ettiği Habsburglara karşı Kuzey Avrupa'da yükselen Hollanda ve İngiltere ile Fransa'yı desteklemiştir. Habsburglar ile askerî mücadele yürüten Osmanlı siyaseti diğer yandan ticarî imtiyazlarla Avrupa'daki güç dengesine yeni aktörleri davet etmiştir. Verilen bu ticarî ayrıcalıklar Batı Avrupa'da dokuma sanayiinin büyümesine katkı sağlamıştır.²

Avrupa ekonomileri büyürken Osmanlı ekonomisi sanayileşme çağında kendi kendine yetebilmeyi şîâr edinen bir yaklaşımla iç piyasanın talepleri doğrultusunda şekillenmişti. Oysa değişen dünya koşulları ve artan nüfusun yeni ve çeşitli talepleri doğrultusunda dünyada büyüyen bir ekonomi ve pazar vardı. Osmanlılar bu pazara ancak iç piyasadaki talepler karşılandıktan sonra girmeyi tercih etmişlerdir. Yine de 18. yüzyılın sonlarına gelinceye kadar imparatorluk ekonomisi iç talepleri karşılamanın yanı sıra ihracat yapabilecek güçteydi.³ Bu tarihten sonra, geleneksel üretim yöntemlerini kullanan tezgâhları ile Osmanlılar, dış pazarlarda dokumacılık sanayiinde fabrikalaşmış Avrupa karşısında rekabet edecek güçten uzaktı. Bu süreçte devlet iç piyasada bile rekabet gücünü kaybetmişti. Bu durum sanayileşme için elzem olan teknoloji transferiyle nitelikli iş

¹ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi-Cilt 1*, İstanbul: Eren Yayınları, 2000, s. 41.

² İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 41-42.

³ Rıfat Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1988, s. 10.

gücünün oluşumuna, sermaye birikimine ve daha fazla kazanma hırsı olan girişimci grubunun oluşmasına ket vuruyordu.⁴

Savaşlar nedeniyle dış ticarete aksaklıklar baş gösterip fiyatlar yükselince, devlet ithal ürünlere bağımlılığı engellemek ve ülke genelinde kendi kendine yetebilmeyi sağlamak amacıyla sınırlı bir sanayileşme girişiminde bulundu. Bu kapsamda 1703'te yünlü dokuma imalathanesi, 1709'da yelken bezi ve gemi çapası imalathaneleri, 1720'de ipekli dokuma imalathanesi ve 1744'de Yalova'da kâğıt imalathanesi ithal ikameci bir mantıkla kurulmuştur.⁵ Bu küçük üretim atölyeleriyle iç pazarı beslemeyi öncelikli hedef olarak benimseyen Osmanlı ekonomisi Sanayi Devrimi'ne giden süreçteki Avrupa ekonomilerinin sahip olduğu üretim ve ticaret hacminin çok uzağındaydı.⁶ Avrupa bu dönemde buharın verdiği güçle büyük sanayi tesisleri kurup dünya pazarlarında hegemonya kurarken Osmanlılar küçük ölçekli işletmeleriyle Avrupa ile rekabet edecek düzeyde değildi.⁷

Kumaş ve kâğıt endüstrisi merkezli ilk sanayileşme denemesinden sonra III. Selim'in (1789-1808) askerî reformları öncelemesi sonucu sanayileşme, ağırlıklı olarak ordu ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmeye başlamıştır. Bu açıdan sultanın askerlik sisteminin ıslahı ve yeni ordu kurma projeleriyle silah sanayii, top dökümcülüğü, tersane ve gemi endüstrisi üzerinden bir sanayileşme çabasına giriştiği görülür.⁸ Ayrıca bu dönemde "Nizam-ı Cedid" denilen, Batı'daki gelişmeleri uygulamayı amaç edinen bir dizi reformlar yapılmıştır.⁹ Osmanlılar açısından birçok ilkin yaşandığı bu süreçte Avrupa

⁴ Zafer Toprak, "Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi-Cilt 5*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985, s. 1342-1343.

⁵ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul: Ötüken Yayınları, s. 255.

⁶ Osmanlı'da üretim yapan sanayi esnafının 18. yüzyılda imalathanelerinde çalışan işçi sayısı 5 ile 20 kişi arasında değişmekteydi. Devlet tarafından işletilen su veya hayvan gücünden sağlanan enerjiyle çalışan top ve barut imalathanelerinde çalışan sayısı 50 ile 100 kişi arasında değişmektedir. Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, s. 236. Bu açıdan Osmanlı sanayileşme sürecinde "imalathaneler dönemi" olarak bilinen bu süreç Tanzimat'a giden yolda yerini "fabrikalaşmaya" bırakmıştır. Wolfgang Müller Wiener, "15-19. Yüzyıllar Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*, Ed.: Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1992, s. 53, 120.

⁷ Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, s. 7.

⁸ Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2008, s. 94.

⁹ Kelime anlamı "yeni bir düzen vermek" olan Nizam-ı Cedid tabiri, III. Selim tarafından Batı sistemine göre tertip edilmiş ve eğitilmiş merkezî ordu için kullanılıyordu. Aslında askerî tanımlamanın ötesinde bir anlam ifade eden bu kavram yapılmaya çalışılan ıslahatların geneli için kullanılmaktadır. 1789 yılında tahta çıkan genç ve dinamik sultan, askerî kuvvetler başta olmak üzere imparatorluğun bütün kurumlarının mevcut halleriyle döneme ayak uyduramadığını anlayıp kapsamlı bir yenileşme programını başlatacağı. Fransız Devrimi ile Napolyon Savaşları'nın bütün Avrupa'yı kasıp kavurduğu bir zamanda Osmanlılar da

başkentlerinde dâimi elçiliklerin ihdas edilmesi, devletin yapmak istediği yeniliklere katkı sunmuştur. Avrupa'daki Osmanlı sefirleri padişaha sundukları raporlarla sosyal ve kültürel hayatın yanı sıra Batı'daki makineleşme, sanayileşme ve fabrikalaşma olgusunu özellikle vurgulamışlardır.¹⁰ Bu dönemde her ne kadar askerî merkezli bir sanayileşme çabasıdan bahsedilse de kâğıt, kumaş ve cam üretimiyle alakalı tesisler de kurulmuştur. Üsküdar İpek Fabrikası, Beykoz Kâğıt Fabrikası ve İncirköy Cam ve Porselen İmalathanesi bu dönemde hizmete açılmıştır.¹¹ Bu ilk sanayileşme çabalarıyla kurulan birçok imalathane ve fabrika rekabet gücü azalmış teknolojilerle donatılmıştı. Bunlardan sağlanan üretim, kentlerdeki geleneksel esnaf üretiminden biraz fazla olmakla¹² birlikte üretim kapasitesi yönüyle hızla gelişen Batı teknolojisi ve üretimi karşısında varlık göstermeleri pek mümkün değildi.

Buna rağmen Osmanlı sanayileşme çabaları 19. yüzyılda ivme kazanmıştır.¹³ 1826 yılında Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılarak yerine "Asâkir-i Mansûre-i Muhammediyye" ordusunun teşkil edilmesi, Osmanlı siyaseti ve ekonomisinde yeni bir dönemin başlangıcıydı. Osmanlı Devleti, tarihi boyunca ordusunun ihtiyaçlarını karşılamak için üretim atölyeleri kurmuştur. Klasik dönemde orduyu giydirebilmek için yünlü dokuma ve çuha üretimi devletin yaptığı bazı işlerdendi. II. Mahmud (1808-1839) döneminde yeni kurulan askerî teşkilatın ihtiyaçları doğrultusunda sanayi kuruluşları ihdas edildi. Yeniçeri Ocağı'nın lağvedilmesi neticesinde onlarla hareket eden esnaf loncaları ile yeni dönemde çalışılmayacaktı. Bunun yerine ordunun, donanmanın, sarayın ve iç piyasanın ihtiyaçlarına cevap verecek bir dizi fabrika kuruldu. Askerî donanmanın yelken ve

yeni bir yol ayrımındaydı. Osmanlı İmparatorluğu'nun kaderini değiştiren bu yeni dönemin ve devletin askerî potansiyelinin bütünlüklü bir okuması için bkz. David Nicolle, *Osmanlı Ordusunda Nizam-ı Cedid 1793-1826*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.

¹⁰ Belkıs Altunış Gürsoy, "Türk Modernleşmesinde Sefir ve Sefaretnamelerin Rolü", *Bilig*, 36 (Kış 2006), s. 139-165.

¹¹ Wiener, "15-19. Yüzyıllar Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", s. 53-120.

¹² Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2005, s. 201.

¹³ 19. yüzyıldan itibaren Avrupa menşeli sanayi ürünlerinin pazar arayışı bütün dünyada askerî ve politik anlamda etkisini hissettirdi. Özellikle Osmanlı coğrafyasının genişliği ve nüfusu Avrupa malları için cezbediciydi. Avrupa mamullerinin Osmanlı pazarına akmasıyla birlikte geleneksel üretim sekteye uğramış, loncalara bağlı faaliyet gösteren zanaatkarların rekabet gücü azalmış, vergi kaynaklarında da ciddi kayıpların ortaya çıkması sonucu Osmanlı maliyesi Avrupalıların denetimine girmiştir. Donald Quataert, "Manufacturing", *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*, Ed.: Halil İnalçık, Donald Quataert, Cambridge, 1997, s. 888-889; Edward C. Clark, "Osmanlı Sanayi Devrimi", *Tanzimat: Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, Der.: Halil İnalçık ve Mehmet Seyitdanlıoğlu, Ankara: Phoenix Yayınevi, 2006, s. 467; Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)", *Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, 28/46 (2009), s. 54.

ordunun elbise ihtiyacını karşılamak için 1827 yılında kurulan iplik fabrikası bu tesislerden biridir.¹⁴

Osmanlı Devleti dış ticaret yapısını revize etmek, hızla yükselen dünya ekonomik güç dengesinde yerini almak ve Osmanlı iç pazarında denetimi tamamen kaybetmemek için devlet eliyle sanayileşme çabalarını hızlandırdı. Osmanlıları böyle bir sürece iten elbette birçok neden vardı. Fakat Mısır'ın, Mehmed Ali Paşa önderliğinde gerçekleştirdiği başarılı merkezî politikalar ve sanayileşme çabaları Osmanlı yöneticilerine ilham vermiş olmalıdır. Yükselen modern Mısır modelinin İstanbul'un karşı kıyılarında askerî bir güç olarak belirmesi, daha önce başlamış olan ordu merkezli sanayileşmeye ivme kazandırdı. Ordunun ihtiyaçlarını karşılamaya dönük fabrikaların kurulmasıyla Osmanlı kamu sanayii belirginlik kazanmaya başladı.¹⁵

Mısır'da Osmanlı hanedanına alternatif bir güç olarak yükselmeye başlayan Mehmet Ali Paşa'ya karşı Osmanlıların, desteğini almak istediği İngiltere ile 1838 yılında yapılan Balta Limanı Ticaret Antlaşması her türlü yabancı malın Osmanlı pazarlarına girişini kolaylaştırırken Osmanlı, hammadde tedarikçisine dönüşmeye başlamıştı.¹⁶ Osmanlıların klasik dönemde bazı durumlarda Avrupalılara tanıdığı imtiyazlardan farklı olarak bu antlaşma sonrası, Osmanlı üreticisinin Avrupa'dan gelen ucuz ve bol ürünler karşısında korumasız kaldığı görülmektedir. Yerli ürünlerin tüketim sahası daralırken, ülkenin rekabet gücünü artırmak isteyen Osmanlı devlet adamlarının Batı teknolojisi ve üretim metodlarına ilgisi artmıştır.¹⁷ Osmanlı bürokrat, siyasetçi ve düşünürleri, sanayi alanında Batılı yöntem ve zihniyetin iyi idrak edilerek tatbik edilmesi durumunda gelişkin bir üretim altyapısının ortaya çıkacağına inanıyorlardı.¹⁸

Devlet destekli seri üretime geçiş çabaları III. Selim döneminde ciddi anlamda başlamıştı. Sonrasında devletin yeniden yapılandığı II. Mahmud ve Tanzimat sürecinde hızla gelişmiştir. Feshâne-i Âmire, Basmahane ve Hereke Fabrika-i Hümâyün gibi tesisler bu süreçte ortaya çıkmıştır. III. Selim devletin ithal ettiği kâğıt ve çuhanın, yani kumaşın

¹⁴ Wiener, "15-19. Yüzyıllar Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", s. 53-120.

¹⁵ Ergun Türkcan, *Dünya'da ve Türkiye'de Bilim, Teknoloji ve Politika*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi, 2009, s. 404.

¹⁶ Geniş bilgi için bkz. Orhan Türkdoğan, *Türk Sanayi Toplumu*, İstanbul: Timaş Yayınları, 2009.

¹⁷ Bilge Ercilasun, "Mustafa Sami Efendi'nin Türk Yenileşme Tarihindeki Yeri", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, özel sayı (1983), s. 77.

¹⁸ Bkz. Donald Quataert, *Osmanlı İmalat Sektörü: Sanayi Devrimi Çağında*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2011.

yurt içinde üretilmesi için emir vermiştir. Bunların dışında 1804'te Beykoz Kâğıt Fabrikası, 1810'da Beykoz'da deri ve kundura fabrikası, 1827'de İplikhane-i Âmire, 1833'te Feshâne Fabrika-i Hümâyun, 1830'lu yıllarda İslimye'de çuha fabrikası, 1837'de Dolmabahçe Fişek Fabrikası ve Bursa'da ham ipek imalathanesi, 1840'ların başında Büyükdere'de kiremit fabrikası, yine aynı tarihlerde Zeytinburnu ve Bakırköy'de sanayi kompleksleri, 1843'te İzmit Kâğıt Fabrikası ve Balıkesir Çuha Fabrikası, 1844'de Beşiktaş'ta demir dökümhanesi, 1845'de Çubuklu'da billur fabrikası ve 1850'de Bakırköy Basmahanesi gibi önemli üretim tesisleri kuruldu.¹⁹ Yeni oluşmakta olan bu üretim tesislerinin kurulması için yurtdışından teknoloji transferi ve yetişmiş iş gücü temin ediliyordu.

Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı Devleti'nin askerî yapısı, idarî kadroları, toplumu ve ekonomik disiplininin yeni bir kulvara girdiği süreçte Kırım Harbi (1854-1856) patlak verdi. Bu savaşla birlikte devletin içinde bulunduğu malî şartlar daha da kötüleşti ve sanayileşme çabaları bir kez daha üstesinden gelinmesi zor bir problemle karşı karşıya kaldı. Tanzimat döneminin kapitalizmle uyumlu liberal politikaları ekonomik sorunları aşmak için bir çare olarak düşünülmüştür. Fakat 1860'lı yıllara gelindiğinde ekonomik tablo iç açıcı olmaktan uzaktı. Osmanlı siyasetinde liberal kadroların başarısızlıkları devletin ve toplumun sorunlarını arttırdıkça küçük imalathaneler ve esnafın kalkındırılması noktasında bir politika takip edilmeye başlandı. Bu himayeci yaklaşımlar doğrultusunda 1863 ile 1865 yıllarında "İslah-ı Sanayi Komisyonu" kuruldu. Bu komisyonun, sanayi mektepleri açmak, küçük esnafın büyük şirketler mantığıyla güç birliği yapmasını sağlamak, yerli üreticiyi korumaya yönelik gümrük vergilerini düzenlemek ve sanayiye teşvik edici sergiler açmak gibi amaçları vardı.²⁰ "İslah-ı Sanayi Komisyonu" 1868 yılında İstanbul'da bir sanayi mektebi açılmasına öncülük etmiştir. Bu sanayi mekteplerini imparatorluğun ekonomik açıdan gelişkin kentlerine yaymak ve yurtdışına öğrenci göndermek gibi çalışmalar yapılmıştır. Komisyonun gümrük vergisiyle ilgili çalışmaları ise sonuçsuz kalmış ve 1874 yılında kaldırılmıştır.²¹

¹⁹ Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, s. 50-54.

²⁰ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim-Makalalar 1*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2004, s. 463-464.

²¹ Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, s. 126.

19. yüzyılın son çeyreğinde sanayileşme çabaları devam etmiştir. Bu süreçte devlet fabrika ihdas etmek yerine özel teşebbüsün gelişmesine imkân verecek politikalar takip etmiştir. Bu dönemde özel teşebbüse ait fabrikaların sayısı hayli artmıştır. Küçükçekmece Kibrit Fabrikası, Bomonti Bira Fabrikası ve Kasımpaşa Un Fabrikası özel teşebbüsün sermayesiyle kurulmuştur. II. Meşrutiyet Dönemi'nde Osmanlı'da sanayileşme bilinci iyice artmıştır. Tarım üretimi ile sanayileşme arasında denge oluşturmak isteyen İttihatçı kadrolar fabrikalaşma ve seri üretim için yabancı sermayeye ihtiyaç duyulduğunun farkındaydılar. Bu açıdan yerli ve yabancı sermayeyi sanayi faaliyetlerine kanalize etmek için teşvikler verilmiştir. Fakat bu süreçte Cihan Harbi'nin (1914-1918) başlamasıyla birlikte Osmanlı ekonomisi bütün varlığını savaşın finansmanına adadığı için sanayileşme çabaları durma noktasına gelmiştir.²²

Sonuç olarak Osmanlı Devleti'nin sanayileşme süreci kendine has bir seyir izlemiştir. Ekonomik hayata hâkim klasik zihniyet çözülmeye yüz tutmasına rağmen Batı tipi bir sanayileşme hikâyesi söz konusu olmamıştır. Batı, kent mimarisinden, tarımsal üretime ve demografik yapıya kadar yansımaları olan bir sanayileşme modeli oluşturmuştur. Oysa Osmanlı Devleti'nde kentleri, sosyolojik yapıyı, eğitimi ve toprak tasarrufunu etkileyecek denli kapsamlı bir sanayileşme olmamıştır.²³ Osmanlı Devleti'nde endüstri faaliyetlerini üstlenecek bir sermaye sınıfı doğmadı. Lonca sistemi ve gedik gibi esnaf tekelleri, işyerleri ve imalathanelerin sayısını ve bunların kârlarını denetim altında tutarak sermaye birikimine engel olmuşlardır. Bu durum kapitalist sisteme uyumlu bir girişimci grubun varlığını imkânsız hale getirmiştir.²⁴ Osmanlılar sanayileşmenin ortaya çıkıp gelişmesi için gerekli olan hammadde ve mamul malları taşıyacak kara ve deniz ulaşım ağını, sanayi tesislerinin kurulması için gerekli sermayeyi temin edecek finans kuruluşlarını, haberleşme ağını, enerji ihtiyacını karşılayacak tesis ve hammaddeyi, üretilen çıktılarının satılabileceği uluslararası pazarları ve yetişmiş iş gücünü bir araya getirmede başarılı olamadı.²⁵

²² Zafer Toprak, "II. Meşrutiyet ve Osmanlı Sanayii", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi-Cilt 5*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985, s. 1348-1359.

²³ Zafer Toprak, "Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi-Cilt 5*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985, s. 1340-1344.

²⁴ Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii", s. 53-69.

²⁵ Osmanlı Devleti'nin sanayileşme çabalarının teorik bir okuması için bkz. Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, İstanbul: Türkiye Araştırmaları Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994; Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi 1820-1913*, Ankara: Yurt Yayınları, 1984.

Çalışmanın Konusu ve Kavramlar

Osmanlı Devleti, unun halkın temel besin maddelerinden olması ve geniş bir kullanım alanının bulunması sebebiyle üretilmesi, dağıtımı ve ticareti hususunda çok dikkatli davranmıştır. Bilhassa başkent İstanbul ve diğer büyük kentlerin iâşesi konusu devlet yöneticilerinin üzerinde önemle durduğu bir meseleydi. Buhar değirmenleri bu hassasiyetin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Zira Osmanlılar, buhar gücünün değirmencilik endüstrisini dönüşüme uğratmasından önce su, yel ve at değirmenleri kullanıyorlardı. Bu geleneksel değirmenler imparatorluğunun ihtiyacını tam anlamıyla karşılayamadığı için 1842 yılında ilk buhar değirmeni İstanbul’da inşa edildi. Bu tarihten itibaren buharla çalışan modern teknoloji ile donanmış değirmenler ülkenin geneline yayılmaya başladı. Bu bakımdan çalışmamızın bir diğer hedefi de buhar değirmenleriyle alakalı Osmanlı arşivinde bulunan belge ve dokümanlar ışığında imparatorluğun sanayileşme çabasıyla uyumlu bir değirmencilik endüstrisinin varlığını sorgulamak ve bu değirmenlerin geleneksel Osmanlı üretim kalıplarını yıkarken karşılaştığı zorlu ve karışık durumu ortaya çıkarmaktır.

Bu bağlamda çalışma kapsamında ilk olarak, Avrupa ve Amerika’da buhar değirmeni teknolojisinin keşfi ve gelişimi ile bu teknolojinin Osmanlı Devleti tarafından ithal edilmesi üzerine durulmaktadır. Buradan da buhar değirmeni teknolojisinin Osmanlı toprakları üzerindeki dağılımı ve geleneksel değirmenlerde teknoloji değişikliğine dikkat çekilmektedir. Bu açıdan da özellikle bir bütün olarak söz konusu değirmenlerin sermaye kaynakları, diğer finansman meseleleri, şirket yapıları, lojistik meseleleri, arz-talep meseleleri, toplam un üretim vs. içerisindeki yerleri gibi meseleler ele alınmaktadır. Ayrıca Osmanlı idaresinin buhar değirmenlerine dair karar ve uygulamalarının yanı sıra bunların sürekliliği açısından tanınan imtiyazlar ve vergi muafiyetleri, yabancıların değirmen sahipliği, geleneksel değirmenlerin korunmasına yönelik politikalar ve son olarak da ruhsatlandırma ile ilgili uygulama esasları irdelenmektedir.

Çalışmamızın kavramsal çerçevesine dair dikkat çekilmesi gereken husus ise “buhar değirmeni” kavramıdır. Zira bu ifade ile kasıt, geleneksel değirmenlerden farklı olarak modern anlamda un üretim tesislerini ifade etmektir. Bununla beraber söz konusu tesisler için “vapur değirmeni”, “dakik değirmen vapuru”, “ateş değirmeni”, “un fabrikası”, “dakik fabrikası”, gibi tabirler de kullanılmıştır. Bu durumun çalışmada karışıklığa sebebiyet

vermemesi adına, Osmanlı Devleti'nin herhangi bir bölgesinde buhar gücüyle çalışan bir veya birden fazla değirmen taşına sahip ya da silindirli/valsli sisteme tabi un değirmenlerinin tümünü ifade etmek için “buhar değirmeni” kavramının kullanımı tercih edilmiştir. Buna göre; modern değirmenleri geleneksel değirmenlerden ayıran tek ölçüt, sadece değirmenlerde yararlanılan enerji türü değildir. Kullanılan teknolojik aksam da büyük bir dönüşüme işaret eder. Öyle ki buhar gücünün yanı sıra su enerjisi de modern teknolojik donanıma sahip bir değirmeni işletebiliyordu. Dolayısıyla bununla dikkat çekmeye çalıştığımız nokta un üretimindeki dönüşüm olup, çalışmamız kapsamında da daha çok buhar gücünün ve diğer teknolojik aksamın değirmencilik endüstrisine uygulanması üzerinde durulmuştur.

Çalışmanın Önemi

Osmanlı sanayileşmesi üzerine çeşitli dillerde yazılmış çok sayıda çalışma mevcuttur. Bu eserlerde sanayileşme sürecinin genel hatları, teknoloji ve iş gücü transferi gibi konular işlenmiş olmasına rağmen un sanayiinde buhar makinelerinin kullanımıyla alakalı detaylı bir mâlûmat ve tartışma söz konusu olmamıştır. Oysa buhar gücüyle un üretimi yapan sanayi tesisleri 19. yüzyıldaki Osmanlı sanayileşme hareketi içerisinde en önemli yapılar arasındaydı. Öyle ki buhar değirmenleri ipek, pamuk, demir-çeliğin işlenmesi, un ve zeytinyağının üretilmesi gibi birbirinden farklı üretim alanları için kullanılıyordu. Dolayısıyla bu çalışma da tamamen bu yöndeki araştırmaların noksanlıklarına temas ederek, sadece un üretimi için kullanılan buhar değirmenlerinin Osmanlı sanayileşme süreci içerisindeki yerini belirleyip, önemlerini ortaya koymayı hedeflemektedir. Bu bağlamda Osmanlı gıda sanayii tarihinin aydınlatılmasına ve ülkedeki değirmencilik endüstrisinde buhar makinelerinin kullanımıyla alakalı ortaya çıkan teknolojik dönüşüme mütevazi bir katkı sunmayı amaçlamaktadır.

Araştırma Problemi

19. yüzyıl ile birlikte Osmanlı Devleti'nde sanayileşme ve makineleşme süreci hız kazanmıştır. Buna bağlı olarak ülkedeki değirmencilik endüstrisi görece bir gelişme göstermiştir. Demiryolu ağının gelişmesi, kırsal alanda buhar gücü ve elektrik enerjisinin yaygınlık göstermesi, Avrupa'da ortaya çıkan geleneksel öğütme taşlarından daha verimli olan silindirli/valsli öğütme teknolojisinin transferi, hammadde tedarikini ve teknoloji transferini kolaylaştırıcı yasal düzenlemelerin yapılması ve buğday ithalatı üzerindeki

kısıtlamaların kaldırılması buhar değirmenlerinin büyük tahıl üretim alanlarında değil de büyük tüketim merkezleri ve liman kentlerinde kurulmasını ve gelişmesini kolaylaştırdı. Ancak değirmencilik endüstrisi ülkenin içinde olduğu siyasî ve ekonomik koşullar nedeniyle bir türlü istenen seviyeye gelememişti. Mevcut literatürden ve yapılan ön incelemeden hareketle elde edilen bu genel bulguların diğer alanlardaki Osmanlı sanayileşme girişimleriyle benzeşen ve farklılaşan yanları bu araştırmanın odaklandığı bir sorundur. Bilindiği gibi Osmanlı sanayileşmesi, esasen askeri alanlarda başlamış ve burjuvanın inşa ettiği bir süreç olmayıp devlet merkezli bir hamle olarak kendini göstermiştir. Sonucu itibarıyla bakıldığında bir başarı hikâyesi oluşturmuş görünmemektedir. Araştırmamızın temel sorusu, gerek genel Osmanlı sanayileşmesi gerekse değirmencilik endüstrisinin gelişme seyrinde evvel emirde görülen benzerliklerin ne kadar gerçekçi olduğudur.

Çalışmamızda, bir yandan bahse konu sorunsalı derinleştirmek öte taraftan ise şu sorulara cevap aramak bir diğer amacımızdır: Buhar değirmenlerinin geleneksel Osmanlı üretim yapısı üzerindeki etkisi ne olmuştur? Buhar değirmenlerinin esnaf üzerindeki etkileri nelerdi? Buhar değirmenlerine karşı toplumsal tepkiler nasıldı? Tepkiler karşından devletin politikası neydi? Osmanlı Devleti'nin buhar değirmenleri konusunda tutarlı bir politikası var mıydı? Varsa bu politika hangi parametreler üzerine kurulmuştu? Hükümet buhar değirmenlerine herhangi bir destek sağlıyor muydu? Hangi durumlarda geleneksel değirmenleri, hangi durumlarda buharlı değirmenleri kayırmıştır? Buhar değirmenlerini kimler kuruyordu? Bunların sermaye kaynakları nelerdi? Teknolojik yenilik teknik elemana ihtiyaç doğurduğundan bu ihtiyaçlar karşılanabiliyor muydu? Karşılanabiliyorsa nasıl karşılanıyordu? Devletin bu işten beklentileri ve verdiği taahhütler nelerdi? Değirmenlerin kurulacağı yerleri belirleyen faktörler nelerdir? Buhar değirmenlerinin kurulacağı yerlerde hangi hususlar dikkate alınıyordu? Osmanlı tarımının makineleşmesine ne oranda katkı sunabildi? Osmanlı tarım sektörünün genel durumu ve tarımsal ürün ticareti bağlamında bu değirmenlerin etkisi nedir?

Yöntem ve Kaynaklar

Osmanlı değirmen teknolojisinde modernleşmeyi ifade eden buhar değirmenlerini esas alan bu araştırmanın kaynakları sınırlı oranda literatür ve ağırlıklı olarak arşiv belgelerinden olduğundan veri toplama tekniğiyle arşivlerde mevcut belgeler tespit ve

tedarik edilmiş ve nitel araştırma yöntemine dayalı analiz ve değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Bu bağlamda ilk olarak, geniş bir literatür taraması yapıldı. Bundan ötürü başta arşiv vesikaları olmak üzere bu hususta kaleme alınan birincil ve ikincil kaynakların kullanımı ile bir veri analizine girildi. Bu bağlam uyarınca da buharlı değirmen teknolojisinin Avrupa ve Amerika'daki tarihine bakıldı. Elde edilen bilgilerle Osmanlı Devleti'nde değirmencilik endüstrisinin gelişimini ortaya koyacak bir çerçeve oluşturulmaya çalışıldı. Bahse konu yöntem üzerinden de Osmanlı Devleti'nde modern anlamda bir değirmencilik endüstrinin varlığının sorgulanmasına odaklanarak zaman ve mekân sınırlılıkları belirlendi. Çalışmamızda örneklem olarak imparatorlukta önemli liman kentleri (Selanik, Beyrut, İzmir, Ege adaları), başkent İstanbul ile periferisi, Anadolu ve Rumeli'de birkaç şehir merkeze alınmaktadır. Böylelikle de çalışmanın tarih aralığı, 1842 yılında ilk buhar değirmenin inşa edilmesinden başlayarak, imparatorluğun yıkılmasına kadar ki yılları kapsamaktadır. Takip edilen bu yöntemle de Osmanlı Devleti'nde kurulan buhar değirmenlerinin gelişimi imparatorluğun sanayileşme çabasının bir parçası olarak ele alınmaya çalışıldı.

Osmanlı Devleti'nde değirmencilik tarihiyle alakalı geniş bir kaynak yelpazesi vardır. Bundandır ki çalışmada, hem Osmanlı Devleti'nde sanayileşme tarihiyle ilgili hem de değirmencilik sektörünün gelişimine dair farklı dillerde yazılmış araştırma eserlerden yararlanıldı. Giriş kısmının ilk safhasında sanayileşme tarihiyle ilgili çalışmaların içeriğine dair sıkça referans verilmektedir. Burada ise Osmanlı Devleti'nde buharlı değirmen teknolojisine doğrudan veya dolaylı olarak değinen eserlerin bir kısmından bahsetmek yerinde olacaktır. Konuya doğrudan temas eden ilk çalışmalardan biri Zeki Arıkan ve Abdullah Martal tarafından kaleme alınan “İzmir’de İlk Buharlı Un Fabrikası” isimli makaledir.²⁶ Bu makale, Osmanlı Devleti'nde geleneksel değirmen teknolojisinden modern değirmen teknolojisine geçişi ortaya koymasından önemlidir. Bununla beraber sırasıyla; Aziz Altı'nın “Su Değirmenlerinden Vapur Değirmenlerine: Nehirlerde Teknolojik Bir Dönüşümün Öyküsü”²⁷ başlıklı makalesinde imparatorluk dahilinde faaliyet gösteren bazı buhar değirmenleriyle alakalı bilgiler sunulmaktadır. Orhan

²⁶ Zeki Arıkan ve Abdullah Martal, “İzmir’de İlk Buharlı Un Fabrikası”, *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 12 (1998), s. 1-22.

²⁷ Aziz Altı, “Su Değirmenlerinden Vapur Değirmenlerine: Nehirlerde Teknolojik Bir Dönüşümün Öyküsü”, *Osmanlı Devleti'nde Göller ve Nehirler Sempozyumu 2*, Kayseri: Not Yayınları, 2015, s. 379-389.

Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi* isimli eserinde Batı Anadolu'da İngiliz sermayesi ile kurulan çok sayıda buhar değirmeninden söz etmektedir.²⁸ Nurdan İpek, Selanik ve İstanbul'daki Yahudi bankerleri konu edindiği kitabında Selanik'te önemli sermayedar ailelerden olan Allatinilere ait buhar değirmeniyle alakalı önemli bilgiler vermektedir.²⁹ Osmanlı Devleti'ndeki buhar değirmenleri arasında simge mekânlardan biri olan İstanbul Üsküdar'daki buharlı un değirmeni hakkında Muhittin Eliaçık'ın çalışması önem arz etmektedir.³⁰ İstanbul'daki buhar değirmenlerinin mimari özellikleri hakkında Asuman Divan³¹, T. Gül Köksal³², Seçil Kona³³, Füsun Seçer'in³⁴ çalışmalarına da bakılabilir.

Çalışmada kullanılan ana kaynak grubu ise Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı'na bağlı Osmanlı Arşivi'ndeki farklı fonlarda bulunan arşiv belgeleri ve defterlerdir. Bu belgelerde buhar değirmenlerinin kurulması, işletilmesi, değirmencilik teknolojisinin transferi, bu yeni değirmencilik teknolojisine karşı devletin, değirmenleri kuran müteşebbislerin ve halkın tutumunu yansıtan bilgiler yer almaktadır. Arşiv belgelerinin yanı sıra konuyla ilgili diğer bir kaynak grubu da 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren ticaret, ziraat, nüfus, sanayi, sağlık, eğitim ve diğer pek çok alanda yayınlanan istatistiklerdir. Ancak bilimsel bir çalışmada istatistiklerin kullanılması hususunda eleştirel olunmalıdır. Bu istatistik raporlarının resmî kurumlarca onaylanması mutlak doğru oldukları anlamına gelmez. Toplanan bu veriler esas itibariyle vergi toplama ve askere alma mantığı gözetilerek yapıyordu. Bu sınırlı ve faydacı yaklaşım

²⁸ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul: Yordam Kitap, 2007.

²⁹ Nurdan İpek, *Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2011.

³⁰ Muhittin Eliaçık, "Münih'te Üsküdar Paşalimanı Değirmeni ve Beylik Ambarları Tamirine Dair Osmanlı Belgeleri", *Uluslararası Üsküdar Sempozyumu V Bildirileri (1-5 Kasım 2007) I*, İstanbul: Üsküdar Belediyesi, 2008, s. 287-306; Muhittin Eliaçık, "Bayerische Staatsbibliothek'te Pertevniyal Valide Sultan Vakfına Ait Arşiv Belgeleri" *Vakıflar Dergisi*, 33 (2010), s. 67-88.

³¹ Asuman Divan, "Paşalimanı Un Fabrikası Restorasyon Projesi", Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 1984.

³² T. Gül Köksal, "İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri", Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2005.

³³ Seçil Kona, "Paşalimanı Un Fabrikası ve Yeniden İşlevlendirme", Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2015.

³⁴ Füsun Seçer, "İstanbul'daki Osmanlı Dönemi Değirmenlerinin Mimari Açısından İncelenmesi ve Unkapını Değirmeni'nin Günümüz Şartlarında Değerlendirilmesi", Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2002; Füsun Seçer Karıptaş, "Unkapını Değirmeni'nin Mimari Analizi ve Günümüz Şartlarında Değerlendirilmesi", *Mimarlık Dergisi*, 357 (Ocak-Şubat 2011), s. 85-91; Füsun Seçer Karıptaş, "Üsküdar'da Endüstri Mirası Örneği Bir Değirmen Yapısı: Üsküdar Paşalimanı Değirmeni", *7.Ulusal Üsküdar Sempozyumu Bildiri Kitabı Cilt 1*, İstanbul: Üsküdar Belediyesi, 2012, s. 109-114.

derlenen verilerin içerik ve kapsamını etkilemiştir. Özellikle devletin taşrada idarî ve askerî anlamda günümüzdeki gibi güçlü bir varlığının söz konusu olmadığı zamanlarda veri toplama işinde zorluklar ve eksiklikler yaşanabiliyordu. Aynı zamanda siyasî öncelikler de toplanan verilerin güvenilirliğine gölge düşürebilmektedir. Bütün bunları bir araya getirdiğimizde yetersiz teknikler ve sınırlı amaçlarla yayınlanan istatistiklerde verilen bilgilere ihtiyatlı yaklaşmak gerekmektedir.³⁵ Konuyla ilgili önemli bir kaynak grubu da vilayet salnameleri, Düyûn-ı Umûmiye adına hazırlanan raporlar³⁶ ve İstanbul Ticaret Odası raporlarıdır.³⁷ Bu kaynaklarda değirmenlerle alakalı sayısal veriler,

³⁵ İstatistiklerin kaynak değeri için bkz. Halil İnalıcık ve Şevket Pamuk (Der.), *Osmanlı Devleti'nde Bilgi ve İstatistik*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 2000; Şevket Pamuk, “Yapısal Dönüşümler ve Tarihî İstatistikler”, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Modernleşme Sürecinde Eğitim İstatistikleri 1839-1924, Tarihi İstatistikler Dizisi-Cilt 6*, Der.: Mehmet Ö. Alkan, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 2000, s. XIV-XV. Osmanlı Devleti'nde değirmenlerle alakalı ilk sanayi istatistikleri 1897 yılında II. Abdulhamid devrinde ortaya çıktı, II. Meşrutiyet döneminde gelişerek devam etti. 1913 yılında Teşvik-i Sanâyi Kânûnu Muvakkatı'nın çıkmasından sonra imparatorlukta sanayi tesislerini ve üretim kapasitelerini tespit etmek için çalışmalar yapıldı. Buna göre Ticaret ve Ziraat Nezâretine bağlı faaliyet yürüten Sanayi Müdüriyet-i Umumiyesi'nce görevlendirilen Mösyö Durand ve Mühendis Fuat Bey tarafından İstanbul, Uşak, Bandırma, Karamürsel, Manisa, İzmir, Bursa ve İzmir'de yapılan sanayi sayımları 1917 yılında Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiği olarak yayınlandı. Bkz. *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, İstanbul: Matbaa-i Âmire, 1333 (1917); Zafer Toprak, “Osmanlı Devleti'nde Sayısallaşma ya da Çağdaş İstatistiğin Doğuşu,” *Osmanlı Devleti'nde Bilgi ve İstatistik*, Der.: Halil İnalıcık ve Şevket Pamuk, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 2000, s. 12. 1897 yılı istatistiğinde sanayi kuruluşları hakkındaki bilgiler oldukça eksik ve sınırlıdır. İstatistikte toplam sanayi kuruluşu sayısı 23.837 olarak verilmiştir. Bunların 23.539 tanesi değirmen veya un fabrikası olarak kaydedilmiştir. Buhar gücüyle çalışan değirmen/un fabrikası sayısı 197 olarak kaydedilirken geriye kalan 23.342 tane değirmenin geleneksel enerji kaynaklarıyla (su, rüzgâr, at) deveren ettikleri belirtilmiştir. Bkz. *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, Tarih İstatistikleri Dizisi Cilt 5, Haz.: Tefvik Güran, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 1997, s. 262. 1917 yılı istatistiğinde ise geniş imparatorluk mülkünde dar bir bölgeye tekabül eden şehirlerle alakalı bilgiler vardır. Bu istatistik 1913 ve 1915 yıllarında İstanbul, Uşak, Bandırma, Karamürsel, Manisa, İzmir, Bursa ve İzmir'de bulunan değirmencilik endüstrisi hakkında bilgiler bulmak mümkündür. Mezkûr istatistikte sadece 24 saatte aşgari 100 kentâl (10.000 kg.) hububat öğüten değirmenler ve en az 10 kişi çalıştıran buharlı tesisler ile 25 kişi çalıştıran diğer tesisler sayıma dahil edilmiştir. *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 8. Burada bahsedilen 1913 ve 1915 yıllarına ait sanayi istatistiği ilk olarak A. Gündüz Ökçün tarafından yayınlanmıştır. Bkz. *Osmanlı Sanayii 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistiki*, Haz.: A. Gündüz Ökçün, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 1997. Bu çalışmada mezkûr istatistiğin 1917 yılında basılan orijinal nüshası kullanılmıştır. Osmanlı Devleti üzerine yapılan bir araştırmada istatistikleri kullanılırken dikkat edilmesi gereken hususlar için bkz. Halil İnalıcık ve Şevket Pamuk (Der.), *Osmanlı Devleti'nde Bilgi ve İstatistik*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 2000; Osmanlı Devleti'nde istatistik biliminin kurumsallaşma macerası için bkz. Emrah Çetin, *İstatistiğin Kurumsal Tarihi: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e*, İstanbul: Gece Kitaplığı, 2017; Tefvik Güran, “1897 Tarihli İlk İstatistik Yıllığı”, *Osmanlı Devleti'nde Bilgi ve İstatistik*, Der.: Halil İnalıcık ve Şevket Pamuk, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 2000; Hakan Erdem, “Osmanlı'nın İstatistik Meselesi”, *Karar Gazetesi*, E.T.: 22 Aralık 2019.

³⁶ Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineur-Volume 1,2,3,4*, Paris: Ernest Leroux, 1891-1894.

³⁷ 1924 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Fethi Okyar'ın (1880-1943) önerisi üzerine dönemin Ticaret ve Sanayi Odası üyeleri, bürokrat ve akademisyenlerden müteşekkil 13 kişiden oluşan İstanbul İktisat Komisyonu İstanbul'un ticarî ve sınaî yapısını ortaya koymayı hedefleyen bir envanter çalışması yaptı. Bu çalışma *İstanbul İktisat Komisyonu Raporu* olarak basıldı. Raporu, Cihan Harbi ve Mütareke

değirmenlerin buldukları yerler, üretim potansiyelleri ve değirmenlerde kullanılan enerji kaynağını öğrenmek mümkündür. Bütün bu kaynakların dışında döneme ışık tutan gazete, dergi ve hatıratlar da Osmanlı Devleti'nde değirmencilik endüstrisiyle alakalı yararlanılabilecek ilk elden kaynaklardır.

Dönemi'nde İstanbul'un nasıl bir iktisadî yapıya sahip olduğu, ulus inşası sürecinde oluşmaya başlayan "Türk burjuvazisi"nin ekonomik konumu ve İstanbul'un yönetimi ve imarı için sunulan öneriler hakkında bilgi sahibi olabiliyoruz. İlgili raporda *Değirmencilik, Unculuk, Furunculuk* başlığı altında İstanbul'un ekme meselesi değirmenciler, uncular ve fırıncıların durumu irdelenmektedir. İstanbul'un iaşesinin önemi ve bunun temin edilmesinde bölgesel ve küresel olayların oynadığı rolün üzerinde durulmaktadır. Ekonomide millileşme düşüncesinin ağır bastığı raporda değirmencilik endüstrisinin içinde bulunduğu durum ve bu sektörün gelişmesi adına yapılması gerekenler dile getirilmiştir. Raporda öne çıkan önemli başlıklardan biri de hijyenik un üretiminin önemidir. Ülke sermayesinin beşerî yönünü oluşturan ulusun fertlerinin sağlığı meselesinde değirmencilik endüstrisinin teknolojik yeniliklere ayak uydurması ve denetimlerin yapılması gerekmektedir. Aynı zamanda mezkûr endüstrinin gelişmesi adına kaliteli buğdayın yetiştirilmesi ve bunları değirmenlere taşıyacak ulaşım ağının gelişmesi gerektiği üzerinde durulmaktadır. İstanbul İktisat Komisyonu Raporu'nun ayrıntılı analizi için bkz. Selim Tekeli ve Selim İlkin, "1923 Yılında İstanbul'un İktisadî Durumu ve İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası İktisat Komisyonu Raporu", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri Bildiri Kitabı (29 Mayıs-1 Haziran 1988)*, İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1989, s. 261-316; *Ticaret ve Sanayi Odası'nda Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor (29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340)*, İstanbul: Zelliç Biraderler Matbaası, 1341 (1925), s. 59-66.

BÖLÜM 1: BUHAR DEĞİRMENLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞI VE OSMANLI DEVLETİ'NE GİRİŞİ

1.1. Buhar Gücünün Keşfinden Buhar Değirmeni Teknolojisine

Makinelerin gelişim seyrine bakıldığında zaman, öncelikle insan ve hayvan kas gücüne bağlı olarak çalıştıkları gözlenmektedir. Sonraki süreçte su çarkı ve rüzgârın esiş hızının açığa çıkardığı enerjiyle birlikte iklim ve coğrafya koşullarına bağlı yeni enerji türleri makineleri deaverân ettirdi. Bu durum fosil yakıtlardan elde edilen buhar gücünün keşfedilmesine kadar geçerliliğini korudu. Aslında fosil yakıtların en önemli kaynaklarından biri olan kömür, Antik Çağ'dan beri biliniyor ve çeşitli alanlarda kullanılıyordu. Romalılar askerî garnizonları ısıtmak ve demiri işlemek için kömürü sıklıkla kullanmışlardı. Kömürün, 13. yüzyılda özellikle demir işlemeciliğinde, 16. yüzyılda da evlerin ısıtılmasında kullanıldığı bilinmektedir. 18. yüzyıla gelindiğinde Avrupa kentlerindeki çoğu insan evlerini ısıtmak ve yemeklerini pişirmek için kömür kullanıyordu. Kömürün her türlü metâ üretiminde yakıt olarak kullanılması için, mekanik enerjiye dönüştürülmesi gerekiyordu. Nitekim bu gelişme 18. yüzyılda ortaya çıkacak ve kömürün enerji sağladığı buhar motorları her türlü malın üretimi ve taşınması işini görecekti.³⁸

18. yüzyılla birlikte insanlar “buhar” denilen yeni bir güce kavuştu. Bu gücün mimarı İngiliz bir mühendis olan James Watt'tır (1736-1819). Aslında Watt, buhar makinesini icat etmemiştir. Fakat işleyiş biçimini önemli oranda geliştirdiği için onun adıyla anılmaktadır. James Watt ve iş ortağı Matthew Boulton'un 1775 yılında Birmingham yakınlarındaki Soho'da kurdukları buhar makinesi fabrikası kısa zamanda çok rağbet gördü ve dünyanın birçok yerine makine ithal eden bir firmaya dönüştü. Aslında ısıyı mekanik enerjiye dönüştüren buhar makinesi Watt'tan önce biliniyor ve çok ilgi çekiyordu. Daha 1712 yılında Watt doğmadan çok önce İngiliz bir demirci olan Thomas

³⁸ Kömürün kaynaklık ettiği buhar gücü ilk olarak İngiltere'de kullanıldı. Bu ülke 1850 yılına kadar Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Fransa, Almanya, Belçika ve Avusturya'dan üç buçuk kat daha fazla kömür kullandı. Zamanla buhar gücünün Avrupa ve Amerika'yı da etkisi altına aldığı görülmektedir. Andreas Malm, “The Origins of Fossil Capital: From Water to Steam in the British Cotton Industry”, *Historical Materialism*, 21/1 (2013), s. 17, 18.

Nevcomen buhar makinesini icat etmişti. İngiliz demircinin amacı bu icadı maden ocaklarında verimi artırmak için kullanmaktı.³⁹

Nevcomen'in bu icadıyla bir kazanın içindeki su kaynatılarak buharlaşma seviyesine getirilir, oluşan su buharı bir silindirin içine aktarılırdı. Buharın basıncı ve pompa kolu mekanizmasının ağırlığı ile kirişin öbür tarafında bir piston yavaşça yukarı doğru itilirdi. Buharın beslemesi engellenince silindire soğuk su püskürtülür. Su buharı yoğunlaşır, hacmi aniden azalır, sonuçta silindirin içinde düşük basınç oluşur ve yukarıdan etkileyen hava basıncı nedeniyle piston ilk pozisyonuna döner. Biriken su silindirden alınır ve bu işleme yeniden başlanır. İlk ortaya çıkan bu buhar makinesi uzun zaman boyunca pompalama işi yapardı. Teknik bilimler üzerine önemli çalışmalar yürüten Glasgow Üniversitesi'nin hocaları bu başarıya kayıtsız kalmayarak buhar makinelerinin işleyiş yöntemini Nevcomen'in makinesinin bir modeli üzerinden öğretiyorlardı. Ancak bu makine her zaman sorunsuz çalışmıyordu. Bir çalışma esnasında arıza verince buhar makinesi tamir için Watt'ın atölyesine getirildi. Kendisine yabancı olan bu aleti uzunca kurcalayan Watt, bu işleyişin çok da ekonomik olmadığını kavradı. Silindir buharla dolu olduğunda çok ısınmaktaydı ve yoğunlaşma gerçekleştiğinde silindir çok soğumaktaydı. Tekrar tekrar her çalışmada ilk önce silindir ısınıyor, bu yüzden buharın önemli bir kısmı boşa harcanıyordu. Silindirin her seferinde soğutulmasına gerek olmadığını, onun sıcak kalmasını sağlamanın daha verimli olacağına inanan Watt, buharın yoğunlaşmasını sağlamak için bir yerine iki ayrı silindir kullanmaya başladı. İşlemin başında piston, silindirin tabanındaydı. Buhar, silindire alt kısmından verildiğinde piston üzerinde bir basınç oluşuyordu. Nevcomen'in makinesinde olduğu gibi piston buhar basıncı ve pompa kolunun ağırlığının etkisiyle yukarı doğru itiliyordu. Bu işlemle birlikte buhar girişi kesilir ve bunun yerine ikinci silindire, yani kondansatöre giden bağlantı açılırdı. Burada da buharın soğumasından oluşan bir düşük basınç oluşur ve hava basıncı etkisiyle piston yeniden aşağıya doğru hareket ederdi. Bunun ardından kondansatöre giden bağlantı tekrar

³⁹ James Watt 1736 yılında Glasgow yakınlarında doğdu. Bu dahi mühendisin babası gemi donanımları üzerine küçük bir atölye işletmekteydi. Watt, çok küçükken teknolojik aletlere aşina oldu ve babasının tamirat işlerine şahitlik etti. 18 yaşına geldiğinde hassas aletler üzerinde çalışmak için önce Glasgow, sonrasında ise Londra'da eğitim aldı. 1756 yılında bilimsel enstrümanların imalini öğrenmiş halde tekrar Glasgow'a döndü. 1757 yılında üniversite arazisi üzerine enstrüman atölyesi açma izni aldı. Modern teknik bilimlerin revaçta olduğu bir çağda kendisini Glasgow Üniversitesi'ne kabul ettirmeyi başarmıştı. Geniş bilgi için bkz. Isaac Asimov, *Bilim ve Buluşlar Tarihi*, İstanbul: İmge Yayınları, 2006, s. 183-184.

kapanır ve buhar vanası açılırdı. Böylece süreç buhar silindirini soğutmaya gerek kalmadan yeniden başlıyordu. Watt 1769 yılında buhar makinesi üzerinde yaptığı yeniliklerin patentini aldı. Bu aşamada yeni bir buharlı makine üretmek için büyük bir sermayeye ihtiyaç duydu. Kısa zamanda projesine destek bulan Watt, maden ocağı sahibi John Roebuck ile elindeki patentin 2/3'lik hissesini vererek anlaştı. Çalışmalara ara vermeden başlayan İngiliz mucit ortağı ölünce bu sefer Birmingham'da zengin bir fabrikatör olan Matthew Boulton ile sözleşme imzaladı. İşin ciddiyetinin farkında olan Boulton, Watt ile birlikte İngiltere Soho'da dünyanın ilk buhar makinesi fabrikasını kurdu. Fabrika kurulduktan sonra hızla işe girişen Watt, buhar makinesini, pompalama işlemi yapmanın çok ötesine taşıdı. Watt bunu çift etkili buhar makinesi ile başardı. Öncelikle buhar silindire akıp pistonu aşağı iterdi. Piston aşağı indiğinde Watt'ın düşüncesine göre buhar basıncı burada ters yöne de etki edecekti. Bu amaçla yukarıdan buhar girişi engellenir ve alttan açılırdı. Buhar şimdi silindirin içine alttan akar ve pistonu tekrar yukarı iterdi. Böylece burada bulunan buhar hareketi engellemezdi. Buhar girişinin kapanmasıyla aynı zamanda kondansatöre giden yol açılırdı. Yukarı geldiğinde işlem yeniden başlardı. Buhar girişi yukarıdan açılır, aşağıdan kapanırdı. Aynı zamanda fazla buhar için kondansatöre giden yol açılırdı. Bu teknikle Watt iki piston hareketinden de faydalanırdı. Çift etkili buhar makinesi pistonun aşağı yukarı hareketine bir dönme hareketi içinde dönüştürülmek için de uygundu.⁴⁰

Yeni buhar makinesi madenlerden su pompalamanın ötesine geçerek o zamana kadar su ve rüzgâr gücünün çevirdiği değirmen çarklarını da döndürecek bir hale geldi. Bunun için Watt, özel bir devir mekanizması olan planet dişlisini icat etti. Öncelikle büyük ve ağır bir volanla düzenli bir dönme hareketi elde edildi. Ancak hâlâ büyük bir sorun vardı. Örneğin bir fabrikada birçok dokuma tezgâhı aynı anda çalıştırılırsa bu yüklenme, buhar makinesinin hızında büyük değişikliklere yol açardı. Bu durumu dengelemek için buhar girişi elle idare edilmeliydi. 1788'de Watt bu sorunu çözmeyi başarır. Merkezkaçlı regülatör adında otomatik bir hız kontrolü geliştirdi. Buhar makinesinin hızı artarsa dönmekte olan iki kütle merkezkaç kuvveti etkisiyle dışa doğru hareket edecekti. Bu hareket sürgülere geçer, kazandan silindire buhar girişi azalır ve makine yeniden eski

⁴⁰ Buhar gücünün endüstriye uyarlanmasıyla üretim arttı ve bunun sonucunda oluşan sermaye birikimi yeni sosyo-politik yapının temellerini attı. Bkz. Eric J. Hobsbawm, *Devrim Çağı (1789-1848)*, Çev.: Bahadır Sina Şener, Ankara: Dost Kitabevi, 2019.

hızıyla çalışırdı. Buhar makinesinin avantajlarını daha iyi anlatabilmek için Watt, “beygir gücü” diye adlandırdığı ölçü birimini kullandı. Önceden bu konuda atların gerçekleştirdiği iş dikkate alınmaktaydı. Watt bu ölçü birimini 1782’de bir bıçkıhanede kullanılacak buhar makinesinin büyüklüğünü hesapladığında netleştirdi. Değirmenciden orada kullandığı atların verimiyle ilgili bilgileri aldı. Buradan hareketle bir beygir gücünün 75 kilogramlık bir kütleyi bir saniyelik zaman içinde bir metre yüksekliğe kaldıran kuvvete denk olduğunda karar kıldı. Yaptıkları iyileştirmelerle Boulton ve Watt, buhar makinesinin yeni bir çığır açmasını sağladı. Artık yalnızca maden ocağı işletmecileri değil değirmenler ve pamuk fabrikası işletmecileri de yeni buhar makinelerinden talep etmekteydi. Watt’ın buhar makinesi başarılı olmakla birlikte iş görme yeteneği hâlâ geliştirilmeye açıktı. Fakat Watt’ın patent hakları başka mühendislerin buhar makinesi tekniğini geliştirmesine izin vermemekteydi. Bunlar patentlerin sona ereceği 1800 yılına kadar beklemek zorundaydılar. Watt’ın hep reddettiği daha önemli bir adım, buhar makinelerinde daha yüksek bir basınç kullanımınıdır. Bu yolla yeni kullanım olanakları sunan daha küçük ve daha verimli makineler icat edilebilirdi. 1804’de Richard Trevithick ray ve tekerlek üzerinde giden bir buhar makinesi tasarladı. Sonrasında George Stephenson isimli mühendis bu makineyi kullanarak Rockets isimli lokomotif yaptı. Bu lokomotif 1829’da ödüllü sürüş yarışmasını kazandı. Demir yolunun yanı sıra özellikle büyük buhar gemileri bu yeni makineleri kullandı. James Watt 25 Ağustos 1819’da Birmingham yakınlarındaki Hiltfith’te öldüğünde buhar makinelerinin gelişimi hızla devam ediyordu.⁴¹

Buhar gücünün imalatta kullanımı uzun süredir Sanayi Devrimi’nin önemli bir parçası olarak kabul edilmektedir.⁴² James Watt’ın 18. yüzyılın sonlarında buhar makinesi üzerinde yaptığı iyileştirmeler, bu makinenin endüstriyel amaçlar için kullanılmasına izin

⁴¹ Asimov, *Bilim ve Buluşlar Tarihi*, s. 208, 209, 225, 282; Jaime Wisniak, “James Watt: The Steam Engine”, *Educación Química*, 18/4 (2007), s. 323-336; H.W. Dickinson & R. Jenkins, *James Watt and the Steam Engine*, London: Encore Editions, 1989.

⁴² İngiltere’de gerçekleşen Sanayi Devrimi’nde kömür enerjisinin önemi bilinmekteydi. Kömürün değirmen sahiplerine sağladığı imkânlar büyük bir üretim potansiyelini ortaya çıkarmıştı. Değirmencilik endüstrisinin 19. yüzyılda su çarklarından kömür yakıtlı buhar motorlarına geçişinde artan nüfusu ve büyüyen kentleri besleme kaygısı etkili bir neden oldu. Aslında değirmencilik endüstrisinde buhar motorları ile yapılan erken denemeler kötü sonuçlandı ve çoğu değirmen sahibi bu yeni teknolojiyle başlarda ilgilenmedi. Bunun nedeni, suyun serbest ve bol olması, kömürün pahalı olması, buhar motorlarının sık sık teknik arızalar vermesi, hatta patlayabilmesidir. Bu durumda, su gücü buhardan daha verimli görülüyordu. Ancak yaşanan teknolojik gelişmeler buhar gücünün tercih edilmesinde etkili oldu. Kömürün kaynaklık ettiği buhar gücü, doğal şartlara bağımlı değildi. Bkz. Andreas Malm, *Fossil Capital: The Rise of Steam Power and the Roots of Global Warming*, Verso, 2016.

veriyordu. Watt'ın buhar motoru, ondan önceki Newcomen buhar motoru gibi “düşük basınçlı” bir motordur, yani gücünü atmosfer basıncından alıyordu. 1800'den kısa bir süre sonra yeni bir motor türü olan “yüksek basınçlı” motor piyasaya sürüldü. Yüksek basınçlı buhar motorlarının kullanımı iyi kazanlar, doğru şekilde işlenmiş silindirler ve pistonlar gerektiriyordu. Nihayetinde mekanik beceri gerektiren silindirik demir kazanlı yüksek basınçlı buhar motoru, 1803-1804'te Richard Trevithick ve Oliver Evans tarafından İngiltere ve Amerika'da eşzamanlı olarak tanıtıldı. Yüksek basınçlı buhar makinesi iki ülkede farklı şekilde anlaşıldı ve kolayca benimsenmedi. İngiliz kökenli makine mühendisi Henry Winram Dickinson (1870-1952), *A Short History of the Steam Engine* isimli eserinde, Trevithick'in motorunun icadından hemen sonra İngiltere'de kolayca benimsendiğini, Evans'ın motorunun ABD'de hemen benimsenmediğini, hatta bir süre ihmal edildiğini belirtiyor.⁴³ Buna rağmen 30 yıl sonra Amerika'daki yüksek basınçlı motor kullanımı İngiltere'ye oranla daha fazlaydı. Özellikle Amerika'da makine mühendisi George Henry Corliss (1817-1888) tarafından Corliss Motoru'nun icadı, düşük basınç yerine yüksek basınçlı buhar motoru kullanımını da teşvik etmiştir.⁴⁴

Endüstriyel kullanımlarda yeni enerji kaynağı arayışı buhar gücü ve su çarkı arasında uzun soluklu bir rekabete neden olacaktır. Özellikle maliyet unsurları çeşitli endüstri kolları ve mekânlarda buhar veya su gücünün kullanılması hususunu etkilemekteydi. Birincisi, su gücü sabit yerlerde bulunduğu için, kullanımı genellikle hammadde ve malzemeler üzerinde nakliye ücreti içeriyordu. İkinci olarak buhar gücü her ne kadar üretilen bir enerji türü olsa da kömür veya odun kaynağından uzak konumu nakliye masrafı doğuruyordu. Üçüncü unsur ise sermaye maliyetleridir. 1840'lı yıllarda Amerika'da pamuk fabrikalarında kullanılan su ve buhar gücü neredeyse eşit maliyet oranına sahipti. Eğer su çarklarının veya buhar motorlarının ortaya çıkardıkları maliyetler büyük kârlar veya büyük kayıplar yaşatsaydı, bu enerji türlerinden biri kısa zaman içinde piyasadan çekilmek zorunda kalacaktı. Bu açıdan, her iki enerji türü de kullanılmaya devam edildiğinden, böyle bir sorunun olmadığı anlaşılmaktadır. Ancak bu durum bütün sektörler için geçerli değildi. Pamuktan daha ağır hammadde kullanan endüstriler, su gücüyle çalışan bir tesise, karayolu taşıma maliyetlerini artırabilirdi. Bu durumda

⁴³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Henry Winram Dickinson, *A Short History of the Steam Engine*, Cambridge University Press, 2011.

⁴⁴ Nathan Rosenberg and Manuel Trajtenberg, “A General Purpose Technology at Work: The Corliss Steam Engine in the late 19th Century US”, *NBER Working Paper*, 8485 (September 2001), s. 1-67.

işletmeci açısından, tesisin güçlü su kaynaklarının olduğu bir bölge yerine hammaddeye erişilebilirliğin kolay olduğu bir yerde buhar motoruyla inşa edilmesi daha kârlıydı. Bu açıdan Atlantik Okyanusu kıyısındaki Newburyport'ta buhar değirmenlerinin inşa edilmesi, deniz yoluyla buğday ve kömür temin etmenin verdiği kolaylıktan kaynaklanıyorken, Lowell'de su değirmenlerinin kullanılması da bölgede güçlü akarsular ve geniş buğday üretim sahalarının olması etkilidir.⁴⁵

Bireysel endüstrilerin su çarkı ve buhar motoru arasındaki tercihleri zamana ve mekâna göre farklılık gösterebiliyordu. Bu açıdan Amerika'nın kuzeydoğusundaki değirmencilik endüstrisinin gelişen buhar motorlarına rağmen su çarkını kullanmasının makul bir açıklaması vardı. Zira buhar motorları için gerekli olan odun kömürünü taşımak maliyetli idi. Bu açıdan odun kömürü kullanan değirmenlerin, kendi odun kömürünü temin edebilecekleri geniş ormanlık alanlarda bulunması gerekirdi. Bu da her zaman için mümkün değildi. İlk başlarda su gücünün maliyetleri buhar gücünün maliyetlerinden daha düşük olduğundan, su gücü kullanılmaya devam edildi. Ancak ilerleyen zamanlarda su gücü maliyetlerinin buhar gücünü hızla aşması ve su çarklarının buhar motorlarından daha pahalı olması Batı sanayilerini buhar gücünü kullanma noktasında ikna edecekti.⁴⁶

1.2. Dünya'da Buhar Değirmenlerinin Ortaya Çıkışı

Su çarkı ve yel değirmeni teknolojilerinden sonra buharla çalışan değirmenler, büyüyen kent ekonomisine uygun bir üretim aracıydı. Nüfusun çoğunluğunun ziraî üretim ekonomisine bağlı olduğu modern öncesi zamanlarda su ve yel değirmenleri önemli olsa da bunların, sanayileşmeyle birlikte büyüyen kentlerin iâşesini sağlayacak bir potansiyelleri yoktu. Halkın temel besin maddeleri olan öğütülmüş tahılların elde edilmesi hususunda, sanayileşmenin getirdiği yenilikler ve bu noktada insanların un ihtiyacını karşılamak amacıyla kurulan buhar değirmenleri makineleşme ve sanayileşme olgusunun bir parçasıydı.⁴⁷

Dünyada artan sanayileşme faaliyetlerine büyük bir toplumsal değişim eşlik etti. Bu dönemde nüfusta büyük bir artış yaşandı. Tarımsal üretim hiç olmadığı kadar fazlaştı.

⁴⁵ Peter Temin, "Steam and Waterpower in the Early Nineteenth Century", *The Journal of Economic History*, 26/2, (1966), s. 196-200.

⁴⁶ Temin, "Steam and Waterpower in the Early Nineteenth Century", s. 196-205.

⁴⁷ Değirmenlerle ilgili çok sayıda fotoğrafın bulunduğu (<https://millsarchive.org/>) web sitesi değirmencilik endüstrisi çalışmalarında büyük kolaylık sağlamaktadır. Bu çalışmada adı geçen siteden çokça faydalanıldı.

Sanayileşmeyle birlikte demir, tekstil, gıda ve diğer endüstri kolları geliştikçe kentler kırsal kesimden göç alarak büyüdü. Hem nüfus artışı hem de tarımsal üretim fazlalığı beraberinde değirmencilik endüstrisinin yeni bir forma bürünmesini sağladı. Artan nüfus için daha fazla tahıla ihtiyaç vardı ve bu tahılları öğütecek yüksek üretim kapasitesine sahip modern değirmenlerin inşa edilmesi gerekiyordu.⁴⁸ Bu açıdan dünyanın ilk modern buharlı un değirmeninin, 1786 yılında Samuel Wyatt (1737-1807) adında bir İngiliz mimar ve girişimci tarafından Londra'daki Blackfriars Köprüsü kenarında inşa edilen Albion Değirmeni olduğu tahmin edilmektedir (bkz. Resim 1).⁴⁹

⁴⁸ Jennifer Tann and R. Glyn Jones, "Technology and Transformation: The Diffusion of the Roller Mill in the British Flour Milling Industry, 1870-1907", *Technology and Culture*, 37/1 (January 1996), s. 38-41. Endüstriyel üretim, insan hayatını ve çevreyi büyük oranda dönüştürdü. Fabrikaların üretimi, verimliliği ve teknolojisindeki değişimler siyasî, sosyal ve kültürel anlamda toplumların yaşam alışkanlıklarını doğrudan etkiledi. Sanayi Devrimi'nden günümüze, değirmenler dâhil, küresel sanayinin büyük öyküsü için bkz. Joshua B. Freeman, *Behemoth: A History of the Factory and the Making of the Modern World*, New York: Norton & Company, 2018.

⁴⁹ 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Londra nüfusu güçlü bir büyüme trendi gösterdi. İlk güvenilir modern sayımın yapıldığı 1801'de Londra'da 1.096.784 kişi kaydedildi. 1815 yılına gelindiğinde kentteki nüfus 1,4 milyonun üzerine çıkmıştır. Bu hızlı artışta; daha iyi hijyen ve çocuk yetiştirme uygulamaları ve bebek ölümlerinde meydana gelen belirgin bir düşüş etkili olmuştur. Bunun yanı sıra Yedi Yıl Savaşı (1756-1763) ve Amerikan İç Savaşı'nın (1861-1865) sona ermesinin ardından, Afrika, Karayipler ve Kuzey Amerika'dan çok sayıda kişinin Londra'ya yerleşmesi de etkili olmuştur. 1815'te Londra dünyanın en büyük şehirlerinden biriydi. 1860 yılına gelindiğinde 3.188.485 kişi kente yaşıyordu. 45 yıllık süreçte nüfus üç kat büyümüştü. Kentteki nüfusun önemli kısmı göçle gelmişti. 1851'de Londralıların yüzde 38'inden fazlası başka bir yerde doğmuştu. Bu devasa boyuttaki kentin un ve ekmeğin ihtiyacını karşılayacak sistemi kurmak zordu. İşte böyle bir zamanda buhar değirmenlerinin sayısı hızla arttı. Bkz. John Landers, *Death and the Metropolis: Studies in the Demographic History of London 1670-1830*, Cambridge, 1993.

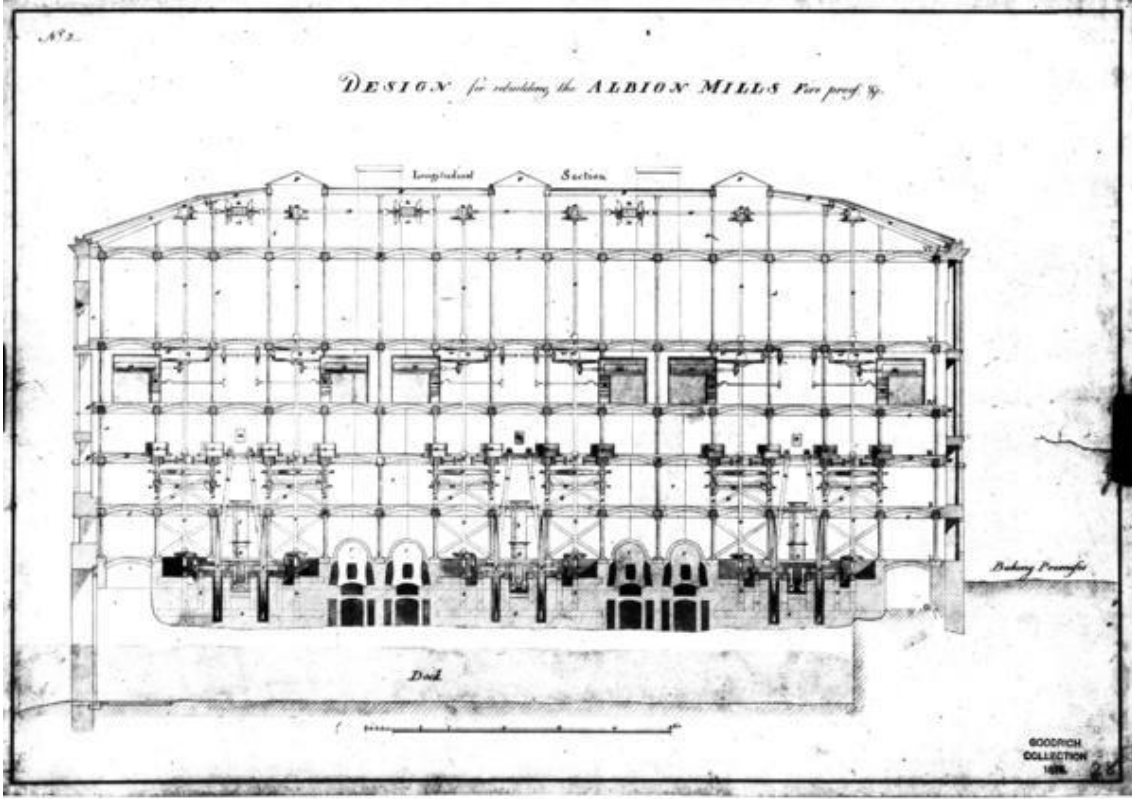


Resim 1: İngiltere'deki Albion Buhar Değirmeni

Kaynak: <https://catalogue.millsarchive.org/albion-mill-blackfriars-london> (E.T.: 5 Haziran 2019).

Albion Değirmeni, İngiltere'de sanayileşme olgusunun değirmencilik sektöründeki ilk büyük hamlesiydi. Değirmen inşaatının başladığı 1780 yılından önce Endüstriyel Devrim İngiltere'de çoktan başlamıştı. Mart 1783'e kadar değirmenin fizibilite çalışmaları bitmişti. Temmuz ayına kadar değirmende kullanılacak eşi benzeri görülmemiş bir güce sahip üç tane Boulton & Watt buhar motorunun çizimi yapılmıştı. Kazı çalışmaları Ekim 1783'te başladı. Değirmenin temel ve bodrum kısmı Kasım 1784'te bitti. İnşaat hızla devam etti ve Ekim 1785'te çatının keresteleri konuldu. Değirmen inşaatının bittiği 1786 yılına gelindiğinde Londra, İngilizlerin sanayileşmesinde kilit mekânlardan biri olmuştu. Değirmenin ilk buhar motoru o yılın Mart ayında tesise konuldu. Değirmenin açılışına başta İngiliz kimyager ve fizikçi Henry Cavendish, ünlü İngiliz seramikçi ve girişimci Josiah Wedgwood ve Kraliyet Derneği Başkanı Sir Joseph Banks da dâhil olmak üzere büyük bir kalabalık katıldı. Albion Değirmeni, Londra'da sürekli artan kalabalıkları beslemek için inşa edilmişti. Kuruluşunda sabit buhar makinelerinin üreticisi olan Boulton & Watt mühendislik firmasının büyük pay sahibi olduğu bu tesis değirmencilik

endüstrisinin liman ve büyük şehir merkezlerine doğru kaymasının ilk örneğini teşkil ediyordu.⁵⁰



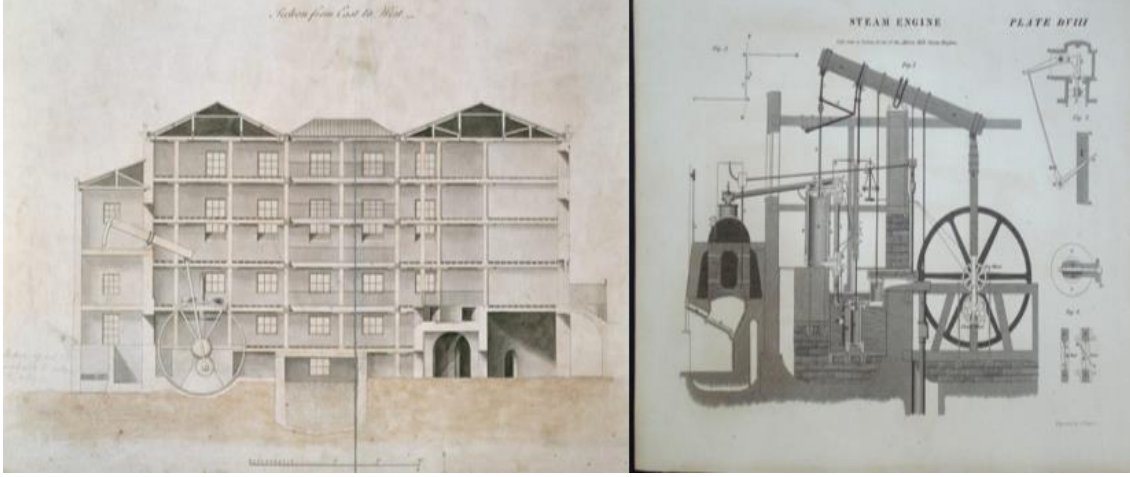
Resim 2: Albion Değirmeni Planı

Kaynak: <http://catalogue.millsarchive.org/design-for-rebuilding-albion-mills-3> (E.T.: 6 Haziran 2019).

İngiliz mühendis John Rennie tarafından tasarlanan değirmenin buhar motoru 150 beygir gücündeydi ve 20 değirmen taşını döndürebilirdi. Saatte 10 kile (256,56 kg.) buğday öğütme kapasitesine sahipti. Değirmenin planına (bkz. Resim 2) bakıldığında iç kısmı çok bölmeli altı katlı ahşap çerçeveden oluşuyordu. Kare direkler kirişleri destekliyordu. Tuğla duvarlar tabanın 64 ft. (19.5 m.) üzerinde yükseliyordu. Buhar kazanlarının bulunduğu bölmenin üstünde dairesel açıklıklar vardı. Değirmenin nehir kısmında buğday ve un taşıyan mavnaların doğrudan tesisin içine girebileceği kapılar

⁵⁰ Albion Değirmeni 1783-86 yılları arasında Blackfriars Köprüsü'nün eteğindeki Thames nehri kıyısında inşa edildi. Büyük çapta mısır öğütmek için tasarlanan değirmen, gününün en gelişmiş endüstriyel binasıydı ve başlangıçta yeni icat edilen Boulton & Watt şirketinin çift etkili döner motorları dâhil edilerek planlanan ilk binaydı. Değirmen aynı zamanda Samuel Wyatt'ın önemli eserlerinden biriydi. Mimari açıdan büyük ilgi gördü. Bkz. A. W. Skempton, "Samuel Wyatt and the Albion Mill", *Architectural History*, 14 (1971), s. 53-73; Bu değirmenle alakalı geniş bilgi için bkz. John Mosse, "The Albion Mills 1784-1791", *Transactions of the Newcomen Society*, 40 (1967), s. 47-60; O. A. Westworth, "The Albion Steam Flour Mill", *The Economic Journal*, 42 (1 January 1932), s. 380-395.

oluşturulmuştu. Tesis 160 ft. (48.7 m.) uzunluğunda ve 120 ft. (36.5 m.) genişliğinde muazzam bir temel üzerinde inşa edilmişti. Özellikle Thames Nehri'nin alüvyonlu toprağında kaymaları engellemek için binanın ağırlığı eşit dağıtılmaya çalışılmıştı. Tesisin en büyük eksikliği, çıkabilecek yangınlara karşı önlem alınmamış olmasıydı. Ancak Wyatt'ın değirmeni tasarladığı dönemde, çok katlı ve çerçevesiz yapıları yangına karşı koruyacak pratik bir yol henüz bulunmamıştı.⁵¹



Resim 3: Albion Değirmeni Buhar Motoru

Kaynak: <https://www.art-prints-on-demand.com/a/watt-james/albion-mill-section-from.html> (E.T.: 6 Haziran 2019).

James Wyatt'ın direktifleri ile “neoklasik” tarzda inşa edilen bu değirmen karşısında insanların bir kısmı hayranlık beslerken şehrin geleneksel üretim tarzını sürdüren değirmencileri öfkeyle gelişmeleri izlemeye koyuldular. Zira Thames Nehri kenarında yükselen bu devasa tesis onlar için sıkıntılı günlerin habercisiydi. Albion Değirmeni'nin bir ay içinde yapacağı üretimin kendi değirmenlerinin bir yıllık üretimine eşdeğer olduğunu biliyorlardı. Ancak değirmencilerin bu ümitsiz halleri ilk aşamada uzun süreli olmadı. 2 Mart 1791 akşamı Blackfriars Köprüsü'nden geçen insanlar Londra'nın un sıkıntısına çare olarak düşünülen bu devasa tesisin bir alev topuna döndüğünü hayretler içinde izlediler (bkz. Resim 4). Bu yangın neticesinde değirmenin bütün iç aksamı ve makineleri yok olmuştu. Bunun dışında değirmende bulunan tüm tahıl ve un stoğundan geriye bir şey kalmadı. Değirmenden geriye taştan bir enkaz bırakan bu yangının bir kundaklama olabileceği düşünüldü. Neticede, mühendis John Rennie tarafından

⁵¹ Skempton, “Samuel Wyatt and the Albion Mill”, s. 54-55.

tasarlanan, Matthew Boulton&James Watt firmasının ürettiği buhar motorlarının (bkz. Resim 3) değirmencilik endüstrisinde ilk kullanım alanı bulduğu bu değirmen yok olmuştu. 1795 yılında yanan değirmenin enkazından bir kahve deposu inşa edildi. Bir süre depo olarak işlev gören değirmenin tüm izleri 1863 yılında Londra, Chatham ve Dover demiryolu için ortadan kalkarken bu yeni ulaşım ağı İngiltere’de yükselen değirmencilik endüstrisine buğday taşıma telaşındaydı.⁵²



Resim 4: 1791 Albion Değirmeni Yangınına Gösteren Bir Tasvir

Kaynak: <https://www.flickr.com/photos/britishlibrary/12459028755> (E.T.: 10 Haziran 2019).

Avrupa’da değirmencilik endüstrisi alanında çığır açıcı gelişmeler yaşanırken Amerika kıtasında durum biraz farklıydı. Amerika Birleşik Devletleri’nde modern anlamda değirmencilik endüstrisi 1780 yılında otomatik bir öğütme sistemi geliştiren Amerikalı mucit, mühendis ve iş adamı olan Oliver Evans’ın (1755-1819) çalışmaları ile başlamıştı. 1809 yılında buhar motorunun un değirmencililiği için kullanımını tanıtmak amacıyla

⁵² Skempton, “Samuel Wyatt and the Albion Mill”, s. 53-54.

ABD'nin doğusunda bulunan Pittsburgh'da bir buharlı un değirmeni açtı. Fakat bu girişim o zaman için hak ettiği ilgiyi görmemesine rağmen Amerikan değirmencilik endüstrisinin modern hale gelmesi için önemli bir adımdı.⁵³

1.3. Buhar Değirmenleri Teknolojisinin Gelişimi

19. yüzyılın ortasında un değirmenlerinde küçük ölçekli üretim birimleri baskındı. Yeni yeni gelişen liman kentlerinde büyük tahıl depoları yapılmaya başlandı. Zamanla bu depoların yakınında yüksek üretim kapasitesi olan buhar gücüyle çalışan değirmenler varlık gösterecekti. Bu dönemde tahıl üretimi uluslararası ticaretten ziyade yerel tüketime yönelik olarak yapılırdı. Çoğu buğday, yetiştirildiği tarım bölgelerine yakın bir yerde tüketilir ve bu da çok sayıda küçük ölçekli değirmene hammadde sağlardı. O tarihte buhar gücü un değirmenlerinde çok az kullanılıyor, değirmenlerin ana enerji kaynağı olarak rüzgâr ve su ön plana çıkıyordu.⁵⁴ 1850'de değirmen taşları hâlâ tahılların öğütülmesi için kullanılıyordu, ancak 1880'den sonra daha verimli demir dişli çarklarla ahşabın değiştirilmesi değirmenlere hızlı çalışma olanağı sundu. 1880'den sonra buhar, öğütme gücünün ana kaynağı haline gelene kadar değirmencilik endüstrisi yereliktен kurtulamadı. Çok sayıda küçük değirmenle sektör oldukça rekabetçiydi. Demiryollarından önce uzun mesafelere unun iletilmesiyle ilgili sorunlar vardı. Hem kara hem de kıyı su taşımacılığı, rutubet veya sızıntı nedeniyle değirmenlerde öğütülmüş ürünlerin taşınma sürecinde bozulma riski doğuruyordu. Değirmen taşının öğüttüğü tahıllardan elde edilen un çok uzun süre iyi durumda kalmadığından, ürün için ulusal bir pazar değil, her biri birbiriyle ilişkili yerel pazarlar önemliydi. Çoğu ülkede küçük çaplı değirmenler unlarını yakın çevrede satarken, daha büyük liman ve şehirlerde bulunan devasa değirmenlerin unları da uluslararası bir un piyasası oluşturacak kadar uzağa gidemiyordu. 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde değirmencilik endüstrisini kökten değiştiren önemli değişikliklerden biri, tarımın küreselleşmesi ve ülkelere gelen yabancı buğday akınıydı. 1840 ve 1850 arasında İngiltere, tükettiği buğdayın %89'unu kendisi yetiştirirken 1875'te ülke içinde yetiştirilen buğdayın iç tüketimdeki payı %42, 1914'de

⁵³ Temin, "Steam and Waterpower in the Early Nineteenth Century", s. 196-205.

⁵⁴ İnsanlar, kadim zamanlardan beri hammaddeden nasıl enerji çekileceği sorunuyla karşı karşıya kaldı. Her buluş, her keşif, her adaptasyon başka zorluklar getirdi ve bu dönüşümler sayesinde değirmenlerde de teknolojik değişimler meydana geldi. Hayvan, su ve rüzgâr gücünden buhar motoruna, içten yanmalı motorlardan elektrik motoruna kadar değirmenlerin işletilmesinde kullanılan enerji türlerinin tarihî gelişimi için bkz. Richard Rhodes, *Energy: A Human History*, New York: Simon & Schuster, 2019.

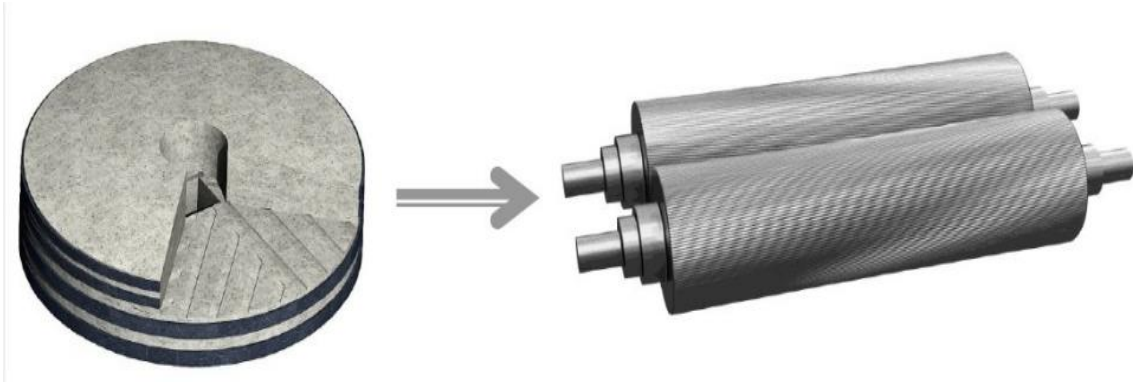
de %19 olarak güncellenmiştir. Bir diğer önemli değişiklik de 1860'tan sonra geliştirilen ve mükemmelleştirilen değirmencilik teknolojisiydi. Önce Macaristan'da tanıtılan ve sonrasında Avrupa ve ABD'de gelişen silindirli/valsli değirmenler çok önemli bir gelişmeydi.⁵⁵ Başından sonuna kadar yeni yöntem, taş öğütmesinden kökten farklıydı. Taşlı değirmenlerde, buğdayın toz haline getirilmesiyle, tek bir işlemde birlikte karıştırılan tahılın tüm kısımlarını içeren bir kaba buğday unu üretilirdi. İnce beyaz un elde etmek için karışım, değişen gözenekli eleklerden geçirilirdi. Ancak silindirler kullanılarak buğdayın farklı kısımlarını çeşitli aşamalarda kademeli olarak kesme ve ayırma işlemi yapıldı. Kırılma makaraları olarak adlandırılan ilk sette, tahılın kabuğu ayrılır ve ortası olarak bilinen unlu kısım kepekten elenirdi. Daha sonra, her biri tekrar elenmiş ve kalan kaba malzemeler çıkarılmış olan daha fazla yivli silindir çiftinden geçirdi. Bu sistemin başlıca avantajları, mekanik olarak daha verimli olması, aynı miktarda tahıl öğütmek için daha az güç gerektirmesi ve daha büyük oranda ince beyaz un üretmesiydi. Değirmen taşları daha kaba un ürettiyordu. 1860'lı yılların sonlarına doğru Macar un değirmenleri, yöntemlerinin karmaşıklığı ve ürünlerinin kalitesiyle harika bir üne sahipti. Hâlâ üstesinden gelmeleri gereken zorluklar olmasına rağmen gelişimlerini sürdürdüler.⁵⁶

1870'lere kadar İngiltere, Fransa, Almanya ve ABD'deki unların çoğu rüzgâr, su ve buharla çalışan değirmenlerde kademeli, yani tahılların önce kırılması, sonra da ezilmesi yöntemiyle üretilirdi. Bu, tahılın o zamana kadar mümkün olduğunca kapsamlı ve hızlı bir şekilde öğütüldüğü basit bir yöntemdi. Düşük öğütme veya kademeli öğütme işleminde tahıl, hem kırılması hem de öğütülmesi için değirmen taşlarından geçirdi. Daha sonra un, eleme makinelerine sevk edilirdi. Bununla birlikte, Fransa'nın bazı bölgelerinde 18. yüzyılda değirmen taşları kullanan kademeli öğütme yöntemi geliştirilmişti. Bu yöntemde, tahıl birkaç çift değirmen taşından art arda geçirdi, her bir taş çiftinin aralığı bir öncekinden daha dardı. Böylece daha yoğun bir kırma ve ezme işlemi sağlanarak unun kalitesi ve beyazlığı artmaktaydı. Aslında bu uygulama sadece Fransa ile sınırlı değildi.

⁵⁵ Buğday unu üretiminde en önemli oyun değiştirici, valsli değirmenin icadı ve öğütme değirmeninin buğday tanesinden mümkün olduğunca fazla un çıkarılması için değiştirilmesiydi. Valsli değirmenin evrimi ve valsli öğütme teknolojisinin geliştirilmesinde uzun yıllar süren deneme yanılmaların açıklayıcı bir anlatısı için bkz. Nigel S. Harris, *Wheat Flour Milling from Millstones to Rollers*, Horsham: United Kingdom, 2017.

⁵⁶ Richard Perren, "Structural Change and Market Growth in the Food Industry: Flour Milling in Britain, Europe, and America, 1850-1914", *The Economic History Review*, 43/3 (August 1990), s. 422-425.

19. yüzyılın başlarında Prag, Budapeşte ve Viyana'nın büyük değirmenlerinde standart bir uygulamaydı. Özellikle buhar gücünün değirmenlere uygulanmasıyla birlikte değirmen taşlarıyla kademeli öğütme sistemi yaygınlık kazanmıştır. İngiltere'de bu yöntem yaygın olmamasına rağmen kentli tüketicilerin ihtiyaçları doğrultusunda bazı kalabalık şehirlerde görülmüştür. Londra'daki 24 çift taşlı Royal Flour Değirmeni ve 32 çift taşlı City Flour Değirmeni, buhar gücüyle deveren eden kademeli öğütme sistemine sahip değirmenlere örnekti. Silindirli/valsli öğütme sistemine geçmeden önce değirmencilik endüstrisinin en önemli yeniliklerinden biri olan bu kademeli öğütme sistemi iki açıdan faydalıydı. İlk olarak, daha iyi ince beyaz un üretimi için fırsat sundu. İkincisi ve daha uzun vadede olanı ise kırma ve öğütme işlemlerinin bir parçası olarak taşların yerine silindirlerin değirmenlere sokulmasının önünü açtı. Kademeli öğütme sistemi, değirmencilerin küçük ölçekli denemeler yaparken taşlara olan bağlılıklarını korumalarına izin verdi. Değirmenciler, daha az risk altında silindirli öğütmeyi geliştirme aşamasında hem taş hem de silindir kullanan kombine değirmenler işlettiler. Bu durum, değirmencilerin silindir kapasitesini yavaşça artırmalarına olanak sağladı ve zamanı geldiğinde öğütme taşlarının tamamen değirmenlerden çıkarılmasıyla sonuçlandı.⁵⁷



Resim 5: Değirmen Taşlarından Silindirli/Valsli Öğütme Sistemine Geçişi Simgeleyen Bir Çizim

Kaynak: <https://millsarchive.org> (E.T.: 15 Haziran 2019).

19. yüzyılın son çeyreğinde tahılların öğütülmesinde değirmen taşının kullanıldığı geleneksel tekniğin ve kademeli öğütme sisteminin yerini silindirli/valsli değirmen makineleri almaya başladı (bkz. Resim 5). Silindirli/valsli değirmen, tahıl tanelerini ardışık silindir çiftleri arasında ezerek maksimum verim elde etme esasına dayanıyordu.

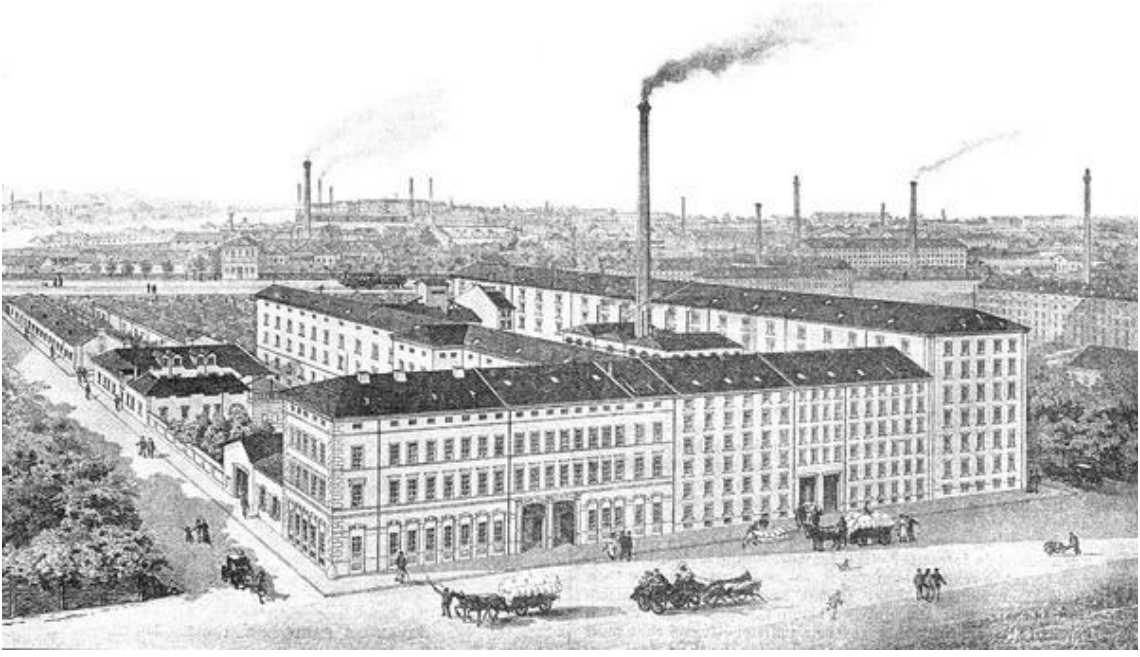
⁵⁷ Tann and Jones, "Technology and Transformation: The Diffusion of the Roller Mill in the British Flour Milling Industry, 1870-1907", s. 38-41.

Bu teknik genellikle modern bir süreç olarak kabul ediliyorsa da metal rulo çiftleri kullanılarak yapılan tahıl öğütme işlemiyle ilgili çalışmalar 16. yüzyıla dayanmaktadır. Öğütme taşlarının yerini alacak silindirlerden ilk kez 1558’de İtalyan mühendis Agostino Ramelli söz ediyor. Ramelli’nin yazdığı mühendislik el kitabında değirmenlerde kullanılmak üzere tasarlanan bir silindir çizimi de yer alıyor (bkz. Ek 36).⁵⁸ Daha sonra Alman mühendis Georg Andreas Böckler de 1673 yılında yazdığı mühendislik kitabında silindiri bir değirmenden bahseder (bkz. Ek 36).⁵⁹ 18. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde metal rulo çiftleri hayvan yemi üretmek için kullanılıyordu. Silindiri/valsli değirmenlerin tarihî gelişimine bakıldığında; ilk olarak 1820 yılında İsviçre ve Macaristan’daki başarısız girişimler sayılmazsa, 1830 yılında İsviçre’nin Frauenfeld bölgesinde genç yaşlardaki mühendis Jacob Sulzberger tarafından icat edildiği görülmektedir. Daha sonra bu tip un değirmenleri Almanya, İtalya ve Macaristan’da yaygınlık göstermiştir. Özellikle Budapeşte’deki silindiri/valsli sistemle donatılan Walzmühle Değirmeni, (bkz. Resim 6) Avrupa’nın en büyük un üretim tesislerinden biriydi.⁶⁰

⁵⁸ Agostino Ramelli, *Le diverse et Artificiose Machine*, s. 200.

⁵⁹ Geniş bilgi için bkz. Georg Andreas Böckler, *Theatrum Machinarum Novum*, 1673, s. 45.

⁶⁰ Değirmenlerin tasarımındaki değişiklikler onları daha verimli hale getirdi. Değirmen taşını döndürmek için akan suyun kullanılması, çıktıyı büyük ölçüde arttırdı. Suya erişimi olmayan insanlar rüzgârla dönen değirmenler tasarladılar. Dünyadaki nüfus çoğaldıkça, buğday daha önemli bir ürün haline geldi. Bunun akabinde otomatik bir sisteme sahip değirmenler daha da fazla tahıl öğütmeyi mümkün kıldı. Teknolojik gelişmeler değişime yol açtı ve silindirler taşların yerini aldı. Enerji kaynağı olarak suyun yerini buhar aldı. İlerleyen zamanlarda elektrik, değirmenin enerji kaynağı olarak buharın yerini almaya başladı. Modern değirmenler, buğday çekirdeklerinden mümkün olduğunca fazla un elde etmek amacıyla tasarlanmıştı. Bkz. Fran Gage, “Wheat into Flour: A Story of Milling”, *Gastronomica*, 6/1 (February 2006), s. 84-92.

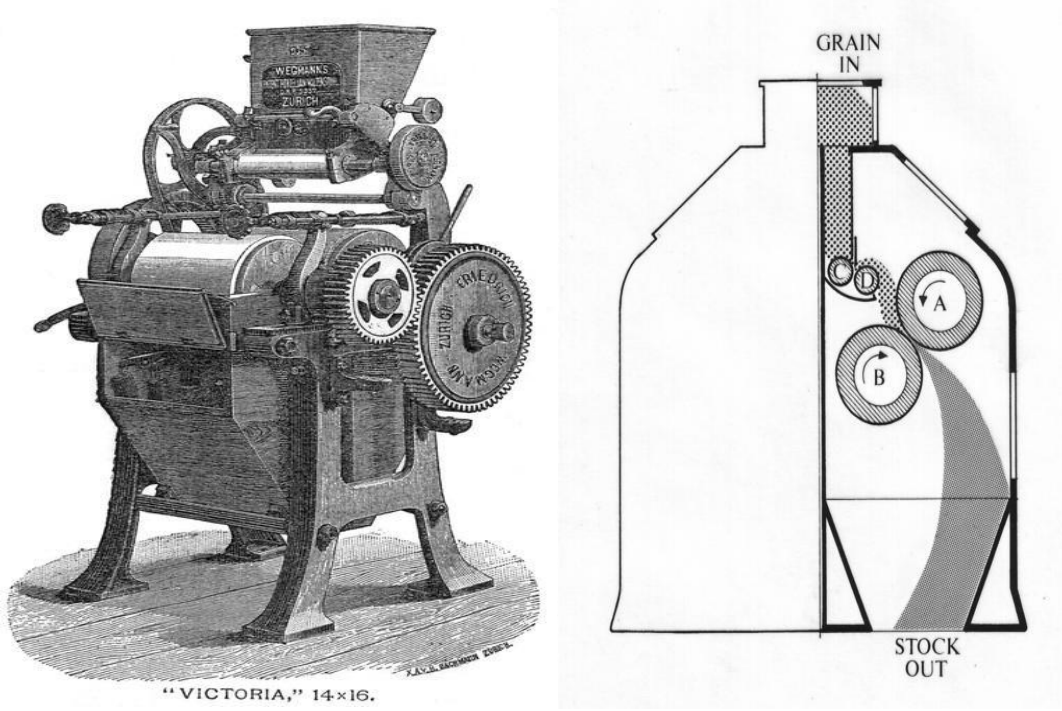


Resim 6: Budapeşte'deki Walzmühle Değirmeni

Kaynak: <https://catalogue.millsarchive.org/sk32-pqn9-7xem> (E.T.: 20 Haziran 2019).

Avrupa anakarasında bu gelişmeler yaşanırken 1847 yılında Prusyalı mühendis Gustav Buchholz İngiltere'de silindirli bir makine yaptı. İlk olarak bu makine Fison & Company sermayedarlığında İngiltere'nin doğusunda bulunan Ipswich kentinde inşa edilen silindirli/valsli değirmene konuldu. Ardından 1868 yılında Liverpool'da Albert Değirmeni faaliyete geçti. 1870 yılına gelindiğinde Albert Değirmeni'ndeki bütün değirmen taşları çıkarılarak tahılları öğütmek için yivli rulolar konuldu. Böylece İngiltere'deki ilk silindirli/valsli değirmen ünvanını alan Albert Değirmeni, aynı zamanda Amerika'ya ilk kez öğütülmüş un ihraç eden tesisti. Gustav Buchholz icat ettiği bütün makinelerine patent almasına rağmen çalışmaları çok ayrıntılı ve karmaşık görüldüğü için başarılı olamadı. Bunun yerine İsviçre doğumlu bir Macar demir üreticisi ve makine mühendisi olan Abraham Ganz, Macaristan'da değirmencilik sektöründe önemli bir başarıya imza atarak soğutulmuş dökme demir merdanelerin kullanımına öncülük etti. Dünya üzerinde büyüyen değirmencilik sektörünün makine ihtiyacını gidermek için Ganz & Compnay'i kurdu. 1874 yılında Ganz & Compnay adına çalışan Napolili mühendis Friedrich Wegmann, porselen silindirli/valsli değirmen (porcelain roller mill) makinesini yaptı (bkz. Resim 7). Porselen ruloların demir rulolardan daha verimli olduğu iddia edildi. Fakat Porselen ruloların popülaritesi, demir rulolardan çok daha fazla bakım

gerektirdiğinden kısa ömürlü oldu. İngiltere ve Macaristan’da ortaya çıkan Gustov ve Abraham’ın bu iki icadı değirmencilik endüstrisi üzerinde önemli bir etkiye sahipti.⁶¹



Resim 7: Friedrich Wegmann’ın Porselen Silindirli/Valsli Değirmeni

Kaynak : <https://catalogue.millsarchive.org/wegmanns-improved-victoria-porcelain-roller-mill>;
<https://catalogue.millsarchive.org/section-through-a-roller-mill> (E.T.: 21 Haziran 2019).

Amerikan değirmencilik endüstrisinin kilit isimleri arasında yer alan mühendis Oscar Oexle, 1870’li yılların ortasında Amerika’ya geldiğinde buradaki değirmencilik sistemleri mekanize olmaya başlamıştı. Özellikle ABD’nin Minnesota Eyaleti’ne bağlı Minneapolis kenti Amerikan değirmencilik tarihinde önemli bir yere sahiptir. Minneapolis’te Washburn ve Pillsbury adındaki iki girişimci değirmencilik sektörüne büyük yatırımlar yaptı. Washburn 1871 yılında kendi değirmeninde çalıştırılmak üzere George Christian’ı işe aldı. Bu kişi arıtma makinesini Washburn değirmenine getirmekten sorumluydu. Bu makine daha fazla verimlilik ve üretkenlik açısından önemliydi.⁶²

⁶¹ Tann and Jones, “Technology and Transformation: The Diffusion of the Roller Mill in the British Flour Milling Industry, 1870-1907”, s. 44, 46.

⁶² 1870’ler ve 1880’ler boyunca Minneapolis’teki un değirmenlerinde/fabrikalarında önemli bilimsel ve teknolojik yenilikler yapıldı. Bu gelişmeler un üretimini büyük ölçüde geliştirdi ve kenti ülkenin önde gelen un üreticilerinden biri yaptı. Hızla büyüyen değirmencilik endüstrisi, Minnesota eyaleti için büyük bir ekonomik ve sosyal öneme sahipti. Minnesota’nın 1850’lerde ilk silindirli değirmenlerinden 1880’lerde değirmencilik alanında en son teknolojiye evrimi ve bu evrimin farklı endüstriler üzerindeki etkisi un değirmenciligi endüstrisinin genel büyümesi için çok önemliydi. Bkz. Alison Watts, “The Technology That

Washburn değirmeninde çalışan diğer mühendis George T. Smith ise arıtıcı makineler kurulduktan sonra, elekleri fiziksel olarak temizlemek için makinenin yanında bir adam buldurmak yerine elekleri otomatik olarak temizleyebilen fırçaları icat etti. Bu ve makineye yapılan diğer eklemelerin hepsi Smith tarafından patentlendi. Patentler üzerindeki hukukî anlaşmazlıklar nedeniyle makineler 1876'ya kadar serbestçe kullanılmadı. Bununla birlikte George Christian ve Washburn Değirmencilik Şirketi sadece arıtıcıyı Amerika'da yaygınlaştırmaktan sorumlu değildi, aynı zamanda değirmencilik endüstrisine başka makineler de tanıttılar. 1873 yılında, Minneapolis'ten bir grup girişimci ve mühendis Macar değirmencilik endüstrisini gözlemlemek için Avrupa'yı ziyaret etti. Bu grupta hem Pillsbury Değirmencilik Şirketi yetkilileri hem de George Christian vardı. Christian, Avrupa turundan, silindirli/valsli değirmen makinelerinin önemini kavrayarak döndü. 1874 yılında Washburn Değirmeni için 36 çift pürüzsüz soğutulmuş dökme demir rulo sipariş verdi. Ancak fabrikada işler istediği gibi gitmedi. 1878 yılında un tozunun neden olduğu büyük bir patlama neticesinde değirmen yandı. Yanan Washburn Değirmeni yerine daha büyük ve modern bir tesis kuruldu. Bu patlama gelecek dönemde yapılacak değirmenler için toz emici aletlerin un üretim tesislerine yerleştirilmesinin önünü açtı.⁶³

1875'te Viyana'da düzenlenen uluslararası değirmen makineleri sergisinde silindirli değirmen teknolojisinden etkilenen ABD'li yetkililer, yeni değirmencilik teknolojisini geliştirmek için Alman ve Macar mühendisleri Amerika'ya davet etti. Bu çabalar sonuç verdi ve Amerikan İç Savaşı'ndan (1861-1865) sonra Minneapolis ve St. Paul çevresindeki bölge önemli bir değirmencilik merkezi haline geldi. 1877'de Minneapolis'te biri suyla çalışan ve hepsi taşla öğütme işlemi yapan 21 değirmen vardı. Birkaç yıl sonra Minneapolis'teki tüm tesisler ve ABD'nin başka yerlerindeki ana değirmenler silindirli/valsli sistemi benimsemişti. Yeni teknoloji sayesinde Orta Batı Amerika'da yetişen tahılları nehir ve demiryolu ile değirmenlere taşıyan Minneapolisli

Launched a City: Scientific and Technological Innovations in Flour Milling during the 1870s in Minneapolis", *Minnesota History*, 57/2 (Summer 2000), s. 86-97.

⁶³ Geniş bilgi için bkz. Jocelyn Wills, *Boosters, Hustlers and Speculators: Entrepreneurial Culture and the Rise of Minneapolis and St. Paul 1849-1883*, Minnesota: Historical Society Press, 2004.

girişimciler, kısa zamanda Batı yarımkürenin önde gelen un üreticileri oldular (bkz. Resim 8).⁶⁴



Resim 8: 19. Yüzyılın Sonlarında Minneapolis'te Un Değirmenleri Bölgesi

Kaynak: <https://www.mnhs.org/millcity/learn> (E.T.: 1 Temmuz 2019).

Amerika'da değirmencilik endüstrisi modernleşme hamlelerini sürdürürken İngiltere'de yeni teknolojinin yayılması daha yavaştı. Amerikan unları ilk olarak 1874-1885 yılları arasında St. Louis bölgesindeki değirmenlerden İngiltere'ye gönderilmişti. Bu tarihte silindirli/valsli değirmenler hâlâ geliştirilme aşamasındaydı. 1881'de Londra'daki Amerika ve Avrupa değirmen makineleri sergisinin yeni teknolojinin avantajlarını göstermesinden sonra bile İngiliz üreticilerin hızlı bir dönüşümü olmadı. 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında değirmencilikle ilgili teknolojik gelişmeler bakıldığında, İngiltere'nin ABD'nin gerisinde olduğu anlaşılmaktadır. Manchester'da Henry Gustov Simon ve McDougall kardeşler 1878'de İngiltere'de ilk silindirli/valsli değirmeni kurarak geç de olsa değirmencilik sektöründe gelişimin kapılarını açtılar. İngiliz un değirmenciliği endüstrisinin Amerikan ve Macaristan değirmencilik

⁶⁴ Perren, "Structural Change and Market Growth in the Food Industry: Flour Milling in Britain, Europe and America, 1850-1914", s. 422-425.

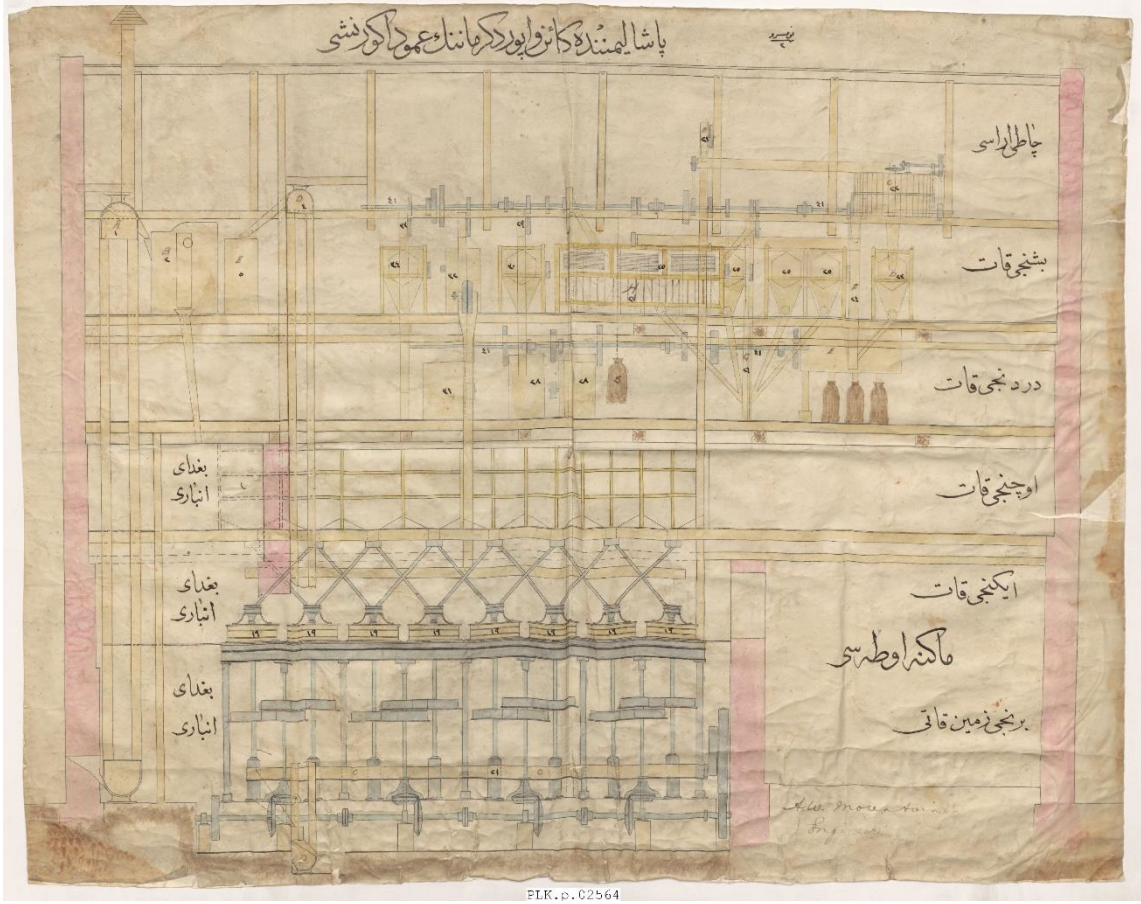
endüstrisine göre teknik değişim noktasında yavaş seyretmesinin birden çok nedeni vardı. Aslında teknik bilgi eksikliği yoktu. Çünkü 19. yüzyılın sonlarında ulusal sınırlar boyunca sermaye, emek ve teknoloji serbestçe dolaşabiliyordu. 1860'da Budapeşte değirmenlerine kısmî merdane sistemlerini kuran Oscar Oexle, aynıını Liverpool ve Newcastle'daki tesislere ve 1873'de Glasgow'daki büyük Tradestone Değirmeni'ne taktı. 1881'de F.A. Frost & Sons firması Chester'da ilk otomatik silindirli/valsli değirmeni inşa etti. ER & F Turner adındaki mühendislik firması tarafından John Mooney adına 1881'de Ipswich'te tam otomatik silindirli/valsli değirmen kuruldu. 1882'de Thomas Robinson adındaki müteşebbis Rochdale'de un değirmenciliği makinelerinin üretimine başladı. Bunların haricinde uluslararası yeni değirmen makineleri sergileri ve iyi bir ticaret gazetesi sistemi, İngiliz değirmencilik endüstrisini her gelişmeden haberdar etti.⁶⁵ İngiliz ve İrlandalı Değirmenciler Ulusal Birliği'nin (NABIM) organize ettiği sergiler vasıtasıyla modern tam otomatik değirmen makinelerinin değirmencilik endüstrisi alanında faaliyet gösteren şirketler tarafından benimsenmesi teşvik edildi. Silindirli/valsli değirmenler sadece Avrupa ve Amerika'da değil dünyanın başka yerlerinden de kabul gördü.⁶⁶ Avrupa'da bunlar yaşanırken 1897 yılında Osmanlı Devleti'nde önemli bir ticaret limanı olan Selanik'te Allatini adını alan devasa boyutta bir silindirli/valsli buhar değirmeni kapılarını Osmanlı halkının ve ordusunun un ihtiyacını gidermek için açmıştı.⁶⁷ Benzer bir gelişme İstanbul'da da yaşandı. 1899 yılında Üsküdar Paşalimanı'nda bulunan buharlı un değirmeni (bkz. Resim 9) taşlı öğütme sistemini terk ederek silindirli/valsli sisteme geçmişti.⁶⁸

⁶⁵ Perren, "Structural Change and Market Growth in the Food Industry: Flour Milling in Britain, Europe, and America, 1850-1914", s. 422-425. 1875 ve 1900 yılları arasındaki yirmi beş yıl içinde İngiliz tahıl değirmenciliği endüstrisi, teknoloji, iş organizasyonu ve lokasyonunda köklü değişiklikler geçirdi. Dönüşümler, geleneksel taş frezelemeden silindir frezelemeye geçiş üzerine odaklandı. Yirmi beş yıllık sürede yeni teknolojiyle donatılmış modern değirmenlerde hem makine miktarında artış hem de aralıklı üretim yerine sürekli üretimin getirilmesi ile üretim kapasitesinde artış yaşandı. İngiliz değirmencilik endüstrisi 1875'ten önce dağınık haldeyken, daha sonra iç bölgelerdeki büyük kentlerde ve kıyı limanlarında yoğunlaşmıştır. Bkz. Tann and Jones, "Technology and Transformation: The Diffusion of the Roller Mill in the British Flour Milling Industry, 1870-1907", s. 36-69.

⁶⁶ İngiliz değirmencilik endüstrisinin gelişmesinde önemli katkıları bulunan Henry Gustav Simon hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Brian Simon, *In Search of a Grandfather: Henry Simon of Manchester 1835-1899*, Pendene Press, 1997.

⁶⁷ İpek, *Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler*, s. 82.

⁶⁸ BOA, BOA, İrade Rüsûmat (İ.RSM.), 12/14, 29 Cemazeyilevvel 1318 (24 Eylül 1900).



Resim 9: İstanbul'daki Üsküdar Paşalimanı Un Değirmeninin Silindirli/Valsli Sistemle Donanmış Hali

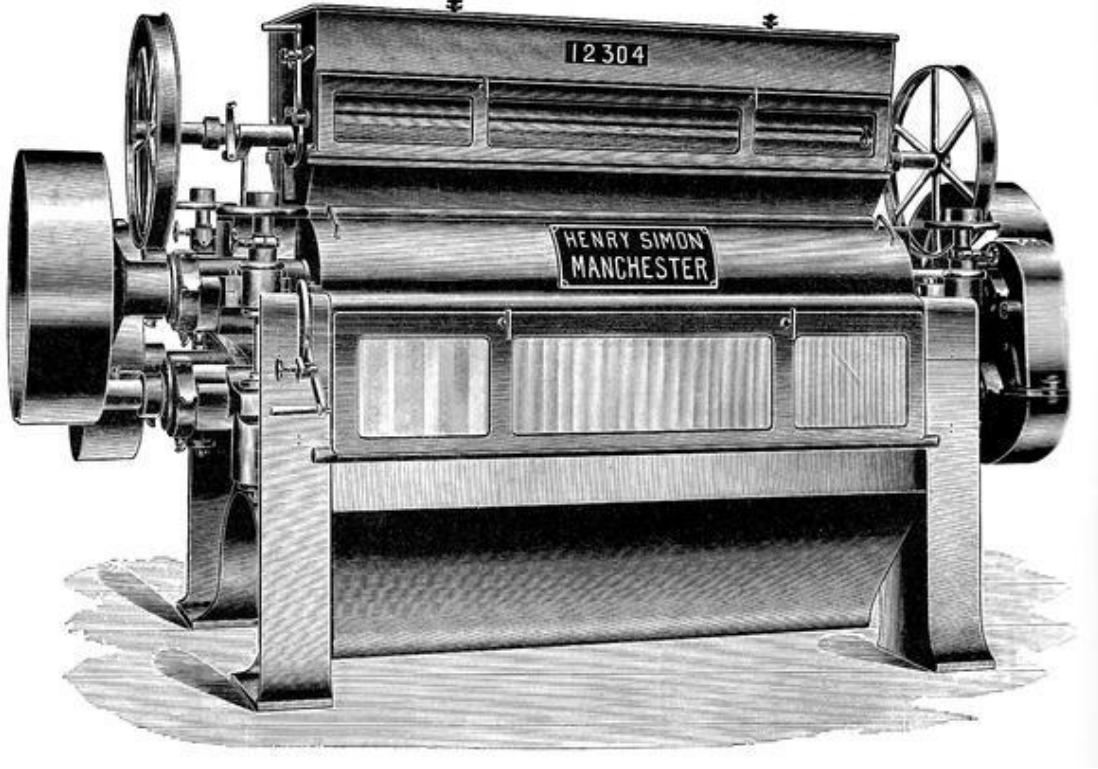
Kaynak: BOA, Plan-Proje-Kroki (PLK.p.), g.n. 2564.

Silindirli/valsli değirmen teknolojisinde meydana gelen gelişmeleri tetikleyen ciddi faktörler vardı. Büyüyen kentler ve artan nüfus, en nihayetinde beyaz ekmeğin ihtiyacı doğurmuştu. Artan ekmeğin ihtiyacını karşılamak ve Amerika, Rusya, Avustralya ve Hindistan'dan Avrupa'ya ithal edilen sert kabuklu buğdayları öğütmek için değirmencilik endüstrisi hiç olmadığı kadar hummalı bir gelişme evresi yaşadı. İthal edilen bu sert buğdaylarda gluten oranı fazlaydı. Doğal olarak bu buğday cinsi kaliteli unlar verdi ve bu da piyasada ihtiyaç duyulan ekmeğin üretimini mümkün kıldı. Bu silindirli/valsli makinelerin bulunduğu değirmenler tarafından uygulanan öğütme yöntemi sayesinde, geleneksel değirmen taşlarının kullanıldığı değirmenlerden daha fazla verim alındı. Sert tahıllar uzun zamana gerek kalmadan kolayca öğütüldü, hijyen sağlandı ve verim kaybı en aza indirildi. Özellikle bu yeni değirmen tipleri ithal edilen buğdayların nakliyatı, öğütülen tahılların pazarlara sunulması ve büyük kentleri beslemek adına limanlarda, büyük nehir ve kanal boylarında yaygınlık göstermeye başladı.

Silindirli/valsli değirmenlerin en önemli özelliklerinden biri hijyen konusunda gösterdikleri hassasiyetti. Değirmenlerin içine tahılların öğütülmeden önce temizlenmesi için yıkama ve arıtma makineleri konuldu. Bir diğer gelişme, değirmen makinelerinde kullanılan ruloların uzunluğuydu. Sulzberger ve Wegmann'ın ilk makinelerinin ruloları sadece 6 inç (15,24 cm) uzunluğundaydı. Henry Simon'ın icat ettiği silindirli/valsli değirmen makinesinde (bkz. Resim 10) kullanılan ruloların uzunluğu 50-60 inç (127-152,4 cm) kadar çıkıyordu. Ayrıca küçük değirmenlerde kullanılmak üzere daha ufak makineler geliştirildi. Kullanılan ruloların uzunluğunun yanı sıra tahılların öğütülmeden önce işlenmesi ve hazırlanması da elde edilen ürünün kalitesini büyük oranda etkiliyordu. Henry Simon buğdayın öğütülmeden önce uygun ve bilimsel bir şekilde hazırlanmasından elde edilen olağanüstü sonuçlara dikkat çekti. Toz alma makaraları, separatörler, kepenkler ve yıkama ünitelerinin hepsi bir temizlik departmanı için gerekli görülmüştü.⁶⁹

⁶⁹ Geniş bilgi için bkz. Alain P Bonjean, William J Angus and Maarten van Ginkel, *The World Wheat Book: a History of Wheat Breeding-Volume 2*, Paris: Lavoisier, 2011, s. 1029-1035.

THE "SIMON" FOUR-ROLLER MILL
HEAVY PATTERN



Resim 10: Henry Simon'un Silindirli/Valsli Değirmen Makinesi

Kaynak: <https://catalogue.millsarchive.org/henry-simon-60-inch-roller-mill-henry-simon-1898-p-98>
(E.T.: 5 Temmuz 2019).

Bütün bu gelişmeler ışığında 19. yüzyılın sonlarına doğru çok sayıda değirmencilik işletmesi silindirli/valsli değirmencilik sistemine geçmiştir. Londra'da faaliyet gösteren Waterloo Bridge Değirmeni ve St. Saviour's Değirmeni, önceleri değirmen taşı ile öğütme işlemi gerçekleştiriyordu. Her ikisi de 1884-85 yıllarında tam silindirli/valsli değirmene dönüştürüldü. Böylece her iki tesis de saatte 45 çuval un üretme kapasitesine ulaştı. Westminster Bridge Değirmeni'ndeki (bkz. Resim 11) 20 değirmen taşından 11'i çıkarılarak yerine 50 beygir gücünde buhar motoruyla çalışan ve saatte 11 çuval un kapasiteli silindirli/valsli değirmen makineleri konuldu. 1886 yılında Exter'deki eski su değirmeninin yanına saatte 5 çuval un kapasiteli silindirli/valsli bir değirmen inşa edildi. Eski değirmen kompleksi hayvan yemi öğütmek için kullanılmaya devam edildi. Aynı yıl Winchester'daki Wharf Değirmeni yıkıldı ve yerine saatte 4 çuval un kapasiteli silindirli/valsli değirmen yapıldı. Geleneksel değirmenler karşısında gelişimini hızla sürdüren silindirli/valsli değirmenler her an daha fazla yayılıyordu. 1887 yılında

İngiltere’de yapılan sayıma göre 8.814 un değirmeninden 461 tanesi tam otomatik silindirli/valsli değirmen kategorisine girerken, ülkenin toplam un üretiminin %65’ini bu değirmenler karşılıyordu.⁷⁰

⁷⁰ Daha fazla bilgi için bkz. Tann and Jones, “Technology and Transformation: The Diffusion of the Roller Mill in the British Flour Milling Industry, 1870-1907”, s. 36-69.



Resim 11: Westminster Bridge Değirmeni'nin İçten Görünümü

Kaynak: <https://catalogue.millsarchive.org/westminster-bridge-mill> (E.T.: 18 Haziran 2019).

20. yüzyılın başına gelindiğinde silindirli/valsli değirmenlerin teknoloji ve üretim kapasitesi açısından kat ettikleri mesafe çok fazlaydı. 1899 yılında Liverpool Birkenhead'deki Vernon & Sons'un değirmeni (bkz. Resim 12) silindirli/valsli değirmenlerin geleneksel değirmenler karşısındaki zaferini ilan edencesine büyük bir

görmeye sahipti. En son teknolojiyle donatılan tesis, Henry Simon'un silindirli/valsli değirmen makinelerini ve sistemini kullanıyordu. Tesisin tahılları temizleme bölümünde, öğütmeden önce buğdayı ayırmak, yıkamak ve kurutmak için dört makine seti vardı. Elektrikli aydınlatma ve yağmurlama sistemlerine de sahip olan tesis, 1.200 beygir gücünde bir buhar motoruyla güçlendirildi ve saatte yaklaşık 70 çuval un üretim kapasitesine sahipti. Tesisin etkinliği ve kapasitesi, değirmencilik endüstrisinin geldiği noktayı göstermesi açısından büyük önem taşıyordu.⁷¹



Resim 12: Liverpool'daki Vernon & Sons Değirmeni

Kaynak: Richard Bennett ve John Elton, *History of Corn Milling, Vol.3: Feudal Laws and Customs*, Simpkin, Marshall & Company, London, 1900, s. 309.

19. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa ve Amerika'da değirmencilik endüstrisinde ciddi oranda makineleşme yaşanırken insanların temel besin maddeleri olan tahıl ve iyi kalitede un, uluslararası piyasalarda aranan bir metâyâ dönüşmüştü. 1880'li yıllarda Avrupa

⁷¹ Valsli değirmencilik endüstrisinin seyri sanayileşme çağının başarılı bir öyküsüdür. Teknolojik yenilikler, buhar motorları, silindirli/valsli sistem, eleme ve temizleme ekipmanları değirmencilik endüstrisinde devrim etkisi yaratmıştır. Değişim, artan beyaz ekmek talebiyle sağlandı. Beyaz un, sert yabancı buğdayların valsli değirmen makinelerinde öğütülmesiyle sağlanırken geleneksel değirmen taşı yöntemleri beyaz un üretimi için uygun değildi. Değirmencilik endüstrisinin gelişimine önemli katkı sunan ve öncülerden biri olan Henry Simon, 1878 yılında Manchester'daki ilk silindir tesisini kurdu. 1887 yılına kadar Simon'un kurduğu sistemdeki değirmenler, 11 milyon insanın ihtiyacını karşılayacak kadar un üretebiliyordu. İnsanların günlük ekmeği için toplu un üretimi ciddi şekilde arttı. Bkz. Glyn Jones, *The Millers: A Story of Technological Endeavour and Industrial Success, 1870-2001*, Carnegie Publishing Ltd., 2007.

pazarlarında tüketilmek üzere tahıl yetiştiriliyordu. Fakat bu, iç piyasaları besleyecek miktarda değildi. Bu açıdan Avrupa pazarında ihtiyaç duyulan tahıllar Amerika, Kanada, Arjantin, Hindistan ve Rusya'dan büyük miktarlarda ithal edilmeye başlandı. Bunun sonucu olarak tarım ürünlerinin fiyatları düştü. Düşen fiyatlar tarımsal ürün üreticilerini ve değirmencilik endüstrisini uzun vadede olumsuz etkiledi. 1880'lerden başlayarak 1890'ların ortasına kadar Avrupa tahıl kriziyle karşı karşıya kaldı. Avrupalı hükümetler kendi üreticisini korumak ve değirmencilik endüstrisinin uluslararası piyasalarda rekabet gücünü artırmak için gümrük vergilerini yükseltme yolunu seçtiler. Bu kriz devam ederken ABD değirmencilik endüstrisi, Avrupa pazarının en gelişmiş değirmencilik endüstrilerinden birine sahip Macaristan'a rakip olarak etkinlik sahasını genişletmeye başladı. Amerikan ununun Avrupa pazarlarına girişi değirmencilik endüstrisi ve tarımın küreselleştiğinin en bariz göstergesiydi. ABD değirmencilik şirketleri 1880'lerden başlayarak Minneapolis bölgesinde büyük ve modern bir değirmencilik sahası inşa ettiler (bkz. Resim 8). Amerikan İç Savaşı'ndan (1861-1865) sonraki süreçte meydana gelen ekonomik büyüme, değirmencilik endüstrisini olumlu yönde etkilemişti. Savaşın ardından Batı Amerika'da bulunan muazzam büyüklükteki verimli topraklar ekiliyor ve tahıllar hasat ediliyordu. Üretilen tahıllar trenler vasıtasıyla değirmencilik endüstrisinin gelişim gösterdiği doğu kıyılarına taşınıyordu. Böyle bir zamanda Avrupa ve Amerika arasındaki gemi taşımacılığı yoğunlaşmış, ticarî ilişkiler artmıştı. ABD'deki tren ve vapur şirketleri ağının etkinliği sayesinde, Kuzey Amerika'dan gelen tahıllar ve un Avrupa pazarlarında rağbet görmeye başladı. Çünkü Amerikan unu, giderek artan gümrük vergilerine rağmen, Macar rakiplerinin ürettiği undan daha ucuzdu. ABD'de 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde değirmencilik endüstrisi büyük oranda modernize edilmişti, un üretimi otomatik makinelerle yapılıyordu. Bu durum sürekli üretim anlamına geliyordu. Böylece bir tahıl ambarına sahip olan Amerikan değirmencilik endüstrisi, makineleşmenin sağladığı kolaylıkla çok ucuz maliyetle un üretip uluslararası piyasalarda rekabet gücünü arttırmıştı. Diğer taraftan önemli bir un ihracatçısı olan Macar değirmencilik endüstrisi, uluslararası piyasalarda Amerikan unlarıyla rekabet edemeyince Avusturya-Macaristan monarşisinin iç piyasasını beslemeye yöneldi.

1882’de Macar ununun %53’ü monarşinin topraklarında kalırken, 1912’de bu oran %87’ye yükselmişti.⁷²

Yeni silindirli/valsli öğütme sistemi, taşlı öğütme sistemine göre daha fazla sermaye gerektiren bir yatırımdı. Amerika’da silindirli/valsli değirmencilik düşük işgücü gereksinimleriyle ilişkilendirilmektedir. 1890 yılında Minneapolis’te 500 kişilik bir işgücü istihdam eden değirmenler, Budapeşte’de yaklaşık 4.000 kişilik bir işgücü istihdam eden değirmenlerden daha fazla un üretmiştir. İş gücü, Macaristan’da ABD’den daha ucuzdu, ancak Orta Avrupa’daki Macaristan’da çok düşük ücretler silindirli değirmen teknolojisinin gelişimini engellemedi. Macaristan’da, nispeten düşük katma değer oranına rağmen, öğütme, erken sanayi gelişimi için cazip bir alandı. Çünkü yeni teknoloji, çok farklı koşullarda kurulabilir ve çalıştırılabilirdi.⁷³ Kıta Avrupası ve Amerika’daki değirmencilik endüstrisinin gelişim koşulları birbirinden farklı olduğu için İngiliz ve Amerikan değirmencilik endüstrisinin gelişim süreci değişiklik gösteriyordu. Hem arz faktörlerinde hem de talebin doğasında teknolojiye bağlı değişikliklere tepki oranlarını açıklayan önemli farklılıklar vardı. İngiliz gıda endüstrisi bir bütün olarak yavaş büyüyen bir pazarla karşı karşıya kaldı. İngiltere ve Galler nüfusu 1871’de 22,5 milyon iken 1914’te 37 milyona yükseldi. Gıda, 1914’ten önce kişisel tüketimin yaklaşık üçte birini oluşturuyordu. Sabit fiyatlarla kişi başına tüketici harcaması 1870’te yıllık 32 pounddan 1914’te 45 pounda yükseldi. Bu nedenle gıda maddeleri için toplam pazar büyüdü. Bu dönemde fiyatlar düştükçe ve gerçek gelirler arttıkça, insanlar un açısından daha fazla karbonhidrattan ziyade daha yüksek proteinli yiyecekleri yemeyi seçti. Karbonhidrat alımındaki artışlar daha yüksek şeker tüketiminden kaynaklandı. İngiltere’de kişi başına un tüketimi 1880 ile 1900 yılları arasında 420 lbs’den (189 kg.) 540 lbs’ye (243 kg.) yükseldi. ABD’de 1875-84 ile 1904-14 yılları arasında kişi başı un tüketimi daha makul bir seviyede kalarak 205 lbs’den (92,25 kg.) 235 lbs’ye (105,75 kg.) çıkmıştır. Arz tarafında, değirmencilik sektörü 1880’den sonra iki radikal değişiklik geçirdi. Birincisi, teknolojik yenilikler ki bu zaten izah edildi. İkincisi ise hammadde kaynaklarındaki değişiktir. Bunun dünya genelindeki değirmencilik endüstrisi

⁷² Judit Klement, “How to Adapt to a Changing Market? The Budapest Flour Mill Companies at the Turn of the Nineteenth and Twentieth Centuries”, *Hungarian Historical Review* 4, 4 (2015), s. 835-837.

⁷³ Buhar değirmenlerinin kazanları, motorları ve değirmenlerin işletim sisteminin yanı sıra bu işi etkileyen öncü ilkeler ve hesaplamalar için bkz. George William Sutcliffe, *Steam Power and Mill Work Principles and Modern Practice*, London: Whittaker and Co., 1895.

üzerinde çok büyük bir etkisi vardı. Çünkü yeni teknolojinin kabul edilme oranını büyük ölçüde dikte etti. İngiltere için ithal buğday, ülkede yetiştirilen buğday için doğrudan bir ikame değildi, zira iki ürün arasında kalite ve tipte önemli farklılıklar vardı. Yerli üretim yumuşak buğdaydı, ancak ithal edilen sert buğdaydı ve ithal buğdayların 1890’da toplam tüketimin büyük bir kısmını karşıladığı görülmektedir. Değirmen taşı kullanarak sert buğdaydan un üretmek mümkün olmasına rağmen uğraştırıcı ve zahmetli bir işti. Çünkü sert buğdaydan üretilen unlarda nem oranı düşük ve gluten oranı yüksekti. Bu açıdan bu un dan üretilen ekmekler kabarık ve şekilsiz duruyordu. Bununla birlikte sadece yumuşak buğdaydan üretilen unla yapılan ekmekler ise yoğun ve ağır kokulu oluyordu.⁷⁴



Resim 13: Değirmencilik Endüstrisinin Hammaddesi Olan Buğday⁷⁵

Kaynak: <https://catalogue.millsarchive.org/ploughing-scene-from-the-luttrell-psalter-drawing-by-martin-watts-2>; <https://catalogue.millsarchive.org/spelt> (E.T.: 17 Haziran 2019).

19. yüzyılın ortalarında kadar yumuşak buğdaydan elde edilen unla yapılan ekmekler çoğu İngiliz tüketicisi tarafından yenilmiş olsa da 1914’e gelindiğinde yüksek oranda sert buğday unu içeren daha hafif kokulu bir somuna alışmışlardı. Bununla birlikte bu sonuç, ABD’deki buğday üretiminin 1870’lerden sonra büyük oranda sert buğday (bkz. Resim 13) lehine genişlemesini açıklar niteliktedir. Zira Amerika’da 1870’lerin başında

⁷⁴ Dünyada üç büyük tahıl kültürü vardır. Birincisi pirinç temelli Asya, ikincisi mısır temelli Amerika, üçüncüsü ise buğday, çavdar, arpa ve yulaf temelli Avrasya kültürüdür. Avrupa kıtasında durum biraz karışıktır. Kıta Avrupası üç ekmek bölgesine ayrılır. Batıda buğday, doğuda çavdar ve kuzeyde arpa veya yulaftan ekmek yapılır. Bkz. Åsmund Bjørnstad, *Our Daily Bread: a History of the Cereals*, Vidarforlaget, 2012.

⁷⁵ **Beard:** başak diken; **outer layers/bran (about %13):** dış katman/kepek (tanenin %13’nü teşkil eder); **endosperm (about %85):** gövde/nişasta (tanenin %85’ini teşkil eder); **germ:** tohum (tanenin %2’sini teşkil eder).

buğdayın çoğu doğu eyaletlerinde yetişiyordu ve İngiltere’de yetişen buğdaylara benzer özelliklere sahip yumuşak bir türdü. Ancak 1870’lerin sonlarından itibaren, çiftçiler batıya, ABD ve Kanada’nın kırsal bölgelerine hareket ettikçe sert buğdaylar baskın hale geldi. 1908’e gelindiğinde Amerika’da üretilen buğdayın yaklaşık %55’i sert buğday türüydü. Öyle ki Midwest’teki değirmenciler, bu buğdayları değirmen taşlarını kullanarak başarılı bir şekilde öğütemediler. Buğdayın sert kabukları iyi öğütülemediği için koyu, hoş olmayan, düşük kaliteli bir un ortaya çıktı. Bundan dolayı Amerikalı değirmenciler, beyaz un üretmek için kabuğu tamamen temizleyen, yüksek kaliteli silindirli/valsli değirmenler inşa etmeyi tercih ettiler. Amerika’nın doğusunda ve İngiltere’de yetişen buğdaylar yumuşak dokulu olduğu için yeni silindirli/valsli değirmencilik teknolojiyle uyum sağlayamadı. Çünkü yumuşak buğdaylar silindirli/valsli değirmenler için uygun değildi. Sonuç olarak, Amerikan değirmencilik endüstrisinin merkezi 1880 ile 1890 arasında sert buğdayların üretildiği ülkenin batı yakasına kaymıştı.⁷⁶ Buğday türleri sorunuyla, 1860’ta buğdayların çoğunun sıkıntılı olduğu Macaristan’daki değirmenciler daha önce karşılaşmış ve sorunu kısmen çözmüştü. İngiltere sert buğday yetiştirmediğinden ve geleneksel değirmencilik teknolojisi orada yetiştirilen buğday çeşitlerini işlemek için yeterli olduğundan, yeni değirmencilik teknolojilerini araştırmaya gerek görmüyorlardı. Bu tür araştırmalar, büyük miktarlarda sert buğdayın üretildiği ve işlendiği Macaristan ve Amerika’da yapılıyordu. Böylece, silindirli/valsli öğütme sisteminin gelişimine Amerika ve Macaristan öncülük etti.⁷⁷

1870’de değirmencilik ABD’nin önde gelen endüstri kollarından biriydi. Macaristan’da da un değirmenciligi en büyük imalat sanayiydi. 1865 ile 1885 arasında 300’den fazla buharlı un değirmeni inşa edildi ve 1898’in sonunda toplam sanayi üretiminin dörtte birini

⁷⁶ ABD’deki buğday üretimi ve değirmencilik gelişimi arasındaki ilişki için bkz. “Memâlik-i Şâhâne’de Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 1190 (29 Ekim 1907), s. 1-2; *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 516 (17 Kasım 1894), s. 2.

⁷⁷ Perren, “Structural Change and Market Growth in the Food Industry: Flour Milling in Britain, Europe, and America, 1850-1914”, s. 425-436. ABD’nin iç bölgeleri, iç savaş (1861-1865) ve Birinci Dünya Savaşı (1914-1918) arasındaki yıllarda ticarî tarım yapacak çiftçiler tarafından yerleşim alanı olarak belirlendi. Bu durum, Birinci Dünya Savaşı’ndan önceki yıllarda kıtaların iç kısımlarında daha önce ekilmemiş bölgelere tarımsal yerleşimin dünya çapında genişlemesinin bir parçasıydı. Yerleşimdeki bu artışın sebebi büyük ölçüde ihracat için temel tarım ürünlerinin üretimine yönelikti. Genellikle buğday en değerli ve en kolay taşınan tahıl ürünü olmuştur. Birinci Dünya Savaşı öncesi yarım yüzyılda dünya buğday üretimi ve ticareti büyük artış göstermiştir. Buğday üretimi ve ticaretinin kadim bir geçmişi olmasına rağmen 19. yüzyılın ikinci yarısında sanayi bölgelerinin üretim alanlarından yapılan ithalata bağımlılığı artınca buğday tarımı ve üretimi de o ölçekte gelişti. Bkz. C. Knick Harley, “Western Settlement and the Price of Wheat, 1872-1913”, *The Journal of Economic History*, 38/4 (December 1978), s. 865-878.

değirmenlerin ürettiği unlar oluşturdu. Macaristan büyük miktarda sert buğday üretmenin yanı sıra imparatorluklarda tahıl vergilerinin kademeli olarak azaltılmasıyla Balkanlar'dan ciddi anlamda sert buğday çeşidi tedarik etti. Bu açıdan burada büyük ve genişleyen tahıl hacmiyle başa çıkmak ve değirmencilik teknolojilerini geliştirmek adına her türlü teşvik vardı. Amerika ve Macaristan'ın aksine İngiltere'de un değirmenciligi büyük bir endüstri değildi. Tarihî ve coğrafi koşullar büyük un fabrikalarına yatırım yapmayı desteklemiyordu. Devasa tesislerde üretilen Amerikan unları ulaşım olanaklarının çeşitlenmesi ve gelişmesi neticesinde kıta Avrupası'na doğru açılmaya başladı ve Amerikalı değirmenciler büyük miktarlara varan siparişleri yetiştirmek için hummalı bir üretim faaliyetine giriştiler. Yabancı buğday ithalatı nihayetinde İngiliz değirmencilik endüstrisini de değişime zorladı. Amerikan un ithalatı 1892 ile 1902 yılları arasında istikrarlı bir şekilde arttı. 20. yüzyılın başlarında Amerika'daki hububat kaynakları azalınca Kanada, Arjantin⁷⁸, Hindistan ve Rusya, ABD'nin bıraktığı boşluğu doldurmak için harekete geçtiler. Zira dünya üzerinde birçok olası buğday kaynağı vardı. Ayrıca 1900'den sonra Amerika'dan un ithalatı, zikrolunan ülkelerde değirmencilik endüstrisi modernleştiği için düştü. Bunun haricinde ABD'de artan nüfus iç üretimi tükettiği için dışarıya un göndermek pek mümkün olmamaya başladı.⁷⁹

1880'de İngiltere'deki değirmencilik endüstrisi, dış rekabete dayanma açısından zayıf bir pozisyondaydı. Ancak artan Amerikan unu ithalatı, İngiliz endüstrisinin zayıflığından ziyade o ülkedeki aşırı talebin sonucuydu. Artan miktarda yabancı buğday ithalatı ve azalan miktardaki yerli buğday üretimi, İngiliz değirmencilik endüstrisinde değişimi tetikledi.⁸⁰ Glasgow, Liverpool, Bristol, Hull ve Londra'da gelişen şartlar buradaki

⁷⁸ Bkz. "Arjantin Ziraati", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 1141 (18 Kasım 1906), s. 3.

⁷⁹ Geniş bilgi için bkz. Perren, "Structural Change and Market Growth in the Food Industry: Flour Milling in Britain, Europe, and America, 1850-1914", s. 420-437.

⁸⁰ Liverpool merkezli United Grain Elevator Co. Ltd. Direktörü Richard Bennett ve Corn Trade Guild sekreteri ve gazeteci John Elton dört ciltlik klasik *Corn Milling History* adlı bir kitap yazdılar. Eserin ilk iki cildi 1898 ve 1899'da yayınladı. Bu ciltlerde mısır (tahıl) değirmencilığının tarihi ve gelişimi, el taşlarından köle ve sığır değirmenlerine, su değirmenlerinden yel değirmenlerine kadar geniş bir zaman diliminde modern dönemler öncesi değirmencilığın yasaları işlendi. 1900 ve 1901 yılında yayınlanan üçüncü ve dördüncü ciltlerde Orta Çağ feodal yasaları ve bazı ünlü feodal değirmenler işlendi. Bennett ve Elton bu çalışmayı yazdıkları sırada, silindirli öğütme geleneksel taşlı öğütmenin yerini alıyordu. Su ve rüzgâr enerjisi, yerini buhar ve elektrik enerjisine bırakıyordu. 19. yüzyılın son çeyreği ve 20. yüzyılın başlarında silindirli/valsli öğütme teknolojisi büyük ölçüde ilerlemişti. Bennett ve Elton'un çalışmasını, değirmencilik endüstrisinin dağınık haldeki verilerini anlaşılır biçimde çerçeveleme çabası olarak tanımlamak gerekir. Büyük ölçüde İngiliz perspektifinden yazılan bu eser, tahıl değirmencilığının üç temel unsurunu bir araya getiriyor: Hammaddeler, öğütme teknolojisi ve ürünler. Richard Bennett and John Elton, *History of Corn Milling-Vol. I, Handstones, Slave & Cattle Mills-Vol. II, Watermills and Windmills-Vol.*

değirmencileri Amerika ve Avrupa'daki değirmencilere benzer bir konuma getirdi. Gerçekten de büyük un fabrikalarına yatırım yapmak ekonomik hale gelmişti. Aslında, buğdayın kendisi böyle bir yatırıma ihtiyaç duyuyordu. Bu durum temizlik açısından açıklanabilirdi. 1860'ta İngiliz buğdayı, doğrudan değirmene gönderildiğinde herhangi bir temizlik işlemi görmeden öğütmek için uygundu. Çünkü çiftçiler emeklerini sadece harmanlamak için değil, aynı zamanda tahılları temizlemek için de kullanmaktan geri durmamışlardı. 1870'den sonra buğday fiyatları düştüğünde, bu amaçla emek harcama çok pahalı hale geldi. Sonrasında İngiliz buğdayını hasat etmek için makineler kullanıldığında hasat edilen buğdaylar kir ve taş içermeye başladı. Bununla birlikte ithal buğdayda öğütme departmanlarında içerdiği yabancı maddeler nedeniyle ciddi zorluklar çıkarıyordu. Amerikan ve Kanada buğdayındaki yabancı madde oranı %2 ila 4 arasındaydı ki, bu da neredeyse yerel İngiliz buğdayı ile aynı orandı. Buna karşın Hint ve Rus buğdayının yabancı madde oranı ortalaması %6 ve en kötü örneklerde %12'ye kadar çıkabiliyordu. Dünyanın her yerinden gelen ve içinde öğütülmeye uygun olmayan maddeler içeren buğdayları yıkamak ve kurutmak için değirmenlerde ileri teknolojiye sahip makinelere ihtiyaç vardı. Farklı buğday karışımları, farklı temizleme makineleri kombinasyonları gerektiriyordu, ancak küçük sermayeli değirmenlerin bu işin altından kalkması zordu. Bu açıdan yüksek miktarda sermaye gerektiren büyük un değirmenleri soruna çözüm olabiliyordu. Bu nedenle 1880'den sonra öngörü sahibi değirmenciler ve girişimciler tam otomatik silindirli/valsli değirmenler kurmaya başladılar. Büyük hammadde kaynaklarıyla desteklenen değirmen firmaları, 19. yüzyılın sonunda büyük limanlarda varlık buldular (bkz. Resim 14). İngiltere'de bir liman kenti olan Bristol'daki Spillers and Bakers Ltd. önemli bir değirmen şirketi idi.⁸¹

III, Feudal Laws and Customs. With Appendix Upon Steam and Rolling Milling-Vol. IV, Some Feudal Mills, With Memoir of the Late, London: Simpkin, Marshall and Company Ltd., 1898-1904.

⁸¹ Perren, "Structural Change and Market Growth in the Food Industry: Flour Milling in Britain, Europe, and America, 1850-1914", s. 425-436. Belgelerden, Spillers and Bakers Değirmencilik Şirketinin Osmanlı Devleti'ne un ihraç ettiği anlaşılıyor. 23 Şubat 1906 tarihinde şirket yetkilileri, Osmanlı Devleti'nin Londra'daki sefaretine bir mektup göndererek Doğu Akdeniz limanlarında güvenilir un tüccarlarının listesini istemektedirler. Şirket daha önce Yafa kentinde bir firmayla un ticareti konusunda anlaşılıyor, ancak ödemede problem çıkınca ellerinde kalan un için yeni bir firma arayışına giriyorlar. BOA, Hariciye Nezâreti Londra Sefareti Belgeleri (HR.SFR.3.), 564/28, 23 Şubat 1906.



Resim 14: 1894 Yılında İngiltere Edinburgh’da Bulunan Chancelot Değirmeni

Kaynak: Tann and Jones, “Technology and Transformation: The Diffusion of the Roller Mill in the British Flour Milling Industry, 1870-1907”, s. 57.

Değirmencilik firmalarının daha fazla büyümesi için ihtiyaç duydukları en önemli itici güçlerden biri ürettikleri unu pazar bulmaktı. Nüfusu sürekli artan limanların bile pazarları sınırlıydı. Büyük değirmencilik firmalarının başlangıçtaki bu pazar arayışı, küçük yerel değirmencilik firmalarıyla rekabete neden oldu. Bazı yerel küçük değirmencilik firmaları silindirli/valsli değirmen kurarak bu rekabete yanıt verdi ve taşlı un değirmenleri sektörde bir güç olmaktan çıkmaya başladı. İngiltere’de 1901’de un üretiminin sadece %5’inin taşlı öğütme sistemine sahip değirmenlerden geldiği tahmin edilmektedir. Her ne kadar yaklaşık 1.000 silindirli/valsli değirmen ve 7.000 taş değirmeni olduğuna inanılsa da sadece 1.500 taş değirmeni un üretti, geri kalan taşlı değirmenler hayvan yemi ürettiyordu. 1910 yılında İngiliz değirmencilik endüstrisinin üretim hacmi saatlik 6.500 çuval undu. Saatte 20 çuvaldan fazla un üretebilen değirmen sayısı yaklaşık 100’dü. Ülkenin en büyük beş değirmen firmasının her birinin saatlik üretimi yaklaşık olarak 250 çuval undu. Bu büyük değirmenler gösterdikleri performansla o dönem İngiltere’nin un ihtiyacının %19’unu karşılıyordu. Bunların dışındaki değirmenlerin üretim hacmi saatte 7 veya 8 çuval undu. Un değirmenlerinin pazar

alanlarını etkileyen sebeplerden biri de bölgesel talep farklılıklarıydı. Tattaki bu tür yerel farklılıklar sadece un için geçerli değildi, diğer gıda maddeleri için de geçerliydi. Liverpool bölgesi artan miktarlarda ince un tüketiyordu. İngiltere'nin güneybatısı kaba un, doğu kıyıları ise ince un tüketiyordu. Değirmencilik firmalarının bu pazarlara yönelik satış stratejileri geliştirdiği görülmüştür. İngiltere'de sert buğday ithalatındaki artıştan önce, çoğu ekmek İngiliz ve Avrupa'nın yumuşak buğdaylarından elde edilen unla pişirildi, ancak sert buğday unundan yapılan ekmek koku ve renkte daha hafifti. İlk olarak sert buğday unundan yapılan ekmekler limanlar ve etrafında yaşayanlar tarafından tüketildi. Farklı kalitede un talebinde bazı bölgesel farklılıklar devam etmiştir. Northumberland ve Durham'daki meslektaşlarından daha sert buğdaylar kullanan batı sahil değirmencileri Newcastle'da un satışı yapmaya çalıştıklarında, fırıncılar dışında sipariş almakta zorlandılar. Bunun nedeni, Tyneside insanların yumuşak buğdaylardan öğütülmüş unu günlük tüketime daha uygun görmeleridir. Kıtanın kuzeydoğusundaki tüketiciler, ülkenin diğer bölgelerinde olduğundan daha yumuşak yerel buğday ve Alman buğdayından üretilen unu kullandılar ve bu pazarın büyük kısmı yerel değirmenciler tarafından daha ucuza doyuruldu. İngiliz değirmenciler, Macar ve Amerikalı değirmencilerin aksine, uzun yıllar modern makinelerin kurulumunu ve en son yöntemlerin kullanılmasını gerektirmeyen bir hammaddeyi işlediler. Bu ülkelerde un değirmenciliği İngiltere'dekinden daha büyük bir öneme sahipti. Bu nedenle büyük sanayilerin özellikle ihracat pazarlarını güvence altına almayı umdukları için öncü teknolojiyi benimsemeleri için her türlü teşvik vardı. Hem Macaristan hem de ABD, tarım ürünlerinin işlenmesinin, daha fazla endüstriyel büyüme için bir temel oluşturduğunun farkına varmışlardı. İngiltere'de değirmencilik firmaları yüksek kapasiteli tesislere yatırım yapma kararı aldıklarında, iç pazar oldukça parçalı ve farklı un türleri arasında bölünmüştü. İngiliz değirmenciler hem ithal edilen ucuz Amerikan unları ile baş etmek hem de bölgesel tüketici tercihlerini yıkmak ve ürünleri için gerçekten ulusal bir pazar oluşturmak için saldırgan bir satış politikası izlemekten başka çareleri olmadığını biliyorlardı.⁸²

Sanayi Devrimi'nden 19. yüzyılın sonuna kadar arpa veya çavdar ekmeğinden beyaz unlu buğday ekmeğine doğru hızla artan bir talep söz konusuydu. Beyaz ekmek tercihi,

⁸² Perren, "Structural Change and Market Growth in the Food Industry: Flour Milling in Britain, Europe and America, 1850-1914", s. 425-436.

tüketicilerin mensup oldukları sosyal sınıflardan bağımsız olarak gelişti. Silindirli/valsli değirmenlerin yaygınlaşmasıyla Kuzey Amerika, Doğu Avrupa ve Rus buğdayı⁸³ üretilen beyaz ve hafif unla birlikte tüketici ihtiyaçlarıyla fırıncıların kâr talebini daha iyi karşıladı. Bundan dolayı un değirmenlerinin 19. yüzyıl boyunca büyük bir değişim ve dönüşüm geçirdiği açıktır. İnovasyon, sadece talep, fiyatlar ve pratik üretim becerisini değil, aynı zamanda net kâr fırsatlarını da içeren belirli koşullar kombinasyonu ile kolaylaştırılmıştı. Değirmenciler, taşlarla düşük öğütmeden kombine tesislerde hem taş hem de silindirlerle öğütmeye ve son olarak tek başına silindirli öğütmeye kadar çeşitli aşamalardan geçtiler. Silindirli öğütme, büyük ölçekli, sürekli akışlı bir üretim sisteminde ana unsur olma veya kırsal bir değirmencinin daha mütevazı değişikliklerinde ana unsur olma kapasitesine sahip bir yenilikti. Bu özellikler, taleplere bağlı olarak değişen ekonomik koşullarla birlikte, un değirmencililiği endüstrisinin 19. yüzyıl boyunca meydana gelen dönüşümünü büyük ölçüde açıklamaktadır.⁸⁴

1.4. Buhar Değirmenlerinin Osmanlı Topraklarına Girişi

Batı Avrupa’da başlayan Sanayi Devrimi ve sonrasında gelişen fabrikalaşma olgusu dünya genelinde artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak için kolaylık sağlıyordu. Buna paralel olarak Osmanlı Devleti’nde de sanayileşme ve makineleşme süreci hız kazanmıştı. Daha önce de belirtildiği gibi ilk başlarda tesis edilen fabrikalar askerî öncelikleri gözeterek kurulurken daha sonra un, yağ ve şeker gibi temel gıda maddelerinin temini için de buhar gücüyle çalışan tesislerin inşa edildiği görülmüştür. Nitekim 19. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti’nde; hayvan, su ve rüzgârdan elde edilen enerji kullanılarak işletilen değirmenlerden elde edilen un halkın tüketimine sunuluyordu. Temel besin maddelerinden biri olan ekmeğin hammaddesi olan un, yoğun talep görmekteydi. Fakat mevcut üretim sistemi bu talebe karşılık vermekte her zaman başarılı değildi. İstanbul başta olmak üzere Osmanlı Devleti’nin kent ve kırsal kesimindeki klasik değirmenler, çoğunlukla un ihtiyacını karşılamaktan uzak bir performans sergiliyordu. Bu yüzden Osmanlı sanayileşme ve makineleşme hareketi içinde kurulması teşvik edilen tesisler arasında “vapur” değirmenlerini de görmek mümkündür.⁸⁵ “Vapur,” köken

⁸³ Bkz. “Rusya Hintası”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 109 (1 Şubat 1887), s. 1.

⁸⁴ Tann and Jones, “Technology and Transformation: The Diffusion of the Roller Mill in the British Flour Milling Industry, 1870-1907”, s. 66-69.

⁸⁵ “...Aydın’da bulunan on beş yirmi kadar su değirmenlerinin iki üç kut’asından mâ’adâsı mukaddemâ külliyyen münhedim olarak ve bunlar dahi ihtiyâcât-ı zarûriye râdde-i kifâyede bulunmayarak ekser ahali

itibariyle Fransızca bir kelime olup “buhar” anlamına gelmektedir ki *vapur değirmanı* olarak ifade edilen değirmenler buhar değirmenleridir. Buhar değirmenlerinin ortaya çıkmasında; tabiat şartlarına bağlı olan değirmenlerin sınırlılıkları, büyüyen kentler, artan nüfus, sağlıklı ve hijyenik un talebi etkili olmuştur.

Osmanlı Devleti’nde ilk buhar değirmanı İngiliz mühendis William Fairbairn tarafından tasarlandı.⁸⁶ O, 1842 yılında Serasker Halil Paşa’nın talebi üzerine üç taşlı bir buhar değirmanı yaptı. Fairbairn, bu değirmanı Londra’daki atölyesinde prefabrik olarak inşa etti. Değirmen, dökme demir kolon ve kirişlerin taşıdığı üç katlı bir yapı şeklinde tasarlandı. Fairbairn’in buhar değirmanı İstanbul’a getirilmeden önce 1840 yılında Londra’da sergilendi ve büyük ilgi gördü.⁸⁷ İstanbul’daki buhar değirmanı kentte sık sık çıkan yangınlardan etkilenmemesi için demirden yapılmıştı. Yangınlar buhar gücüyle çalışan tesisler için can sıkıcı bir hal almıştı. Dünyanın ilk buhar değirmanı kabul edilen Londra’daki Albion Değirmanı de 1791 yılında bir yangın sonucunda yok olmuştu.⁸⁸

otuz kırk saat mesâfede kâin Tavas ve Çal kazâlarından gelen unlara vukû’-ı zarûret ve mecbûriyeti bi’t-tabî’ terakkî ve izdiyâd-ı fiyatla kendülerinin püyân ve iddi’â-i gadr ve ıztırar olmalarını mûcib olduğundan başka eyyâm-ı sayfa dahi mevcûd değirmenlerin inkitâ’-ı suyu cihetle me’kulât-ı umûmiye âdetâ mezkûr Tavas ve Çal unlarına münhasır gibi bir hâli kesb eylemekte olduğu görülmüş olduğu gibi eyyâm-ı şitâda dahi şiddet-i berf ve bârân münâsebetiyle bunlar dahi bazen gelemeyerek ve’l-hâsil kâffe-i ahali şu kayd-ı zarûretten kendülerini kurtaramamakda olmalarına nazaran böyle bir değirmenin buraca lüzûm-ı inşâsı derkâr ve bunun ahali ve memlekete cihet-i fevâid ve teshîlât-ı külliyesi vâreste-i kayd-ı beyân ve iş’âr olduğundan” BOA, Meclis-i Vâlâ Evrakı (MVL.), 684/52, 3 Rebiülahir 1281 (5 Eylül 1864); “...Yanya kasabasının mahzûrsuz bir mahallinde inşâ ve bir senede itmâm edilmek ve günde altı bin kıyye dakik tahn edecek kuvvetde olmak üzere bir vapur değirmanı inşâsı için yirmi sene müddetle imtiyaz itası Yanya vücûhundan Mustafa Bey ve şürekâsı taraflarından istid’â olunmuş olup vâkı’ a nefis-i kasaba-i mezkûrede değirmen bulunmamasından dolayı ahalinin beş altı saat mesafede kain su değirmenlerine gitmeye mecbur ve bu cihetle duçar-ı enva’-ı müşkilat olmalarına nazaran tervic-i istida münasib ve menafi’ ve muhassenatı calib olacağı beyan kılınmıştır.” BOA, İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS.), 53/2342, 8 Receb 1292 (10 Ağustos 1875); “...şehr-i Beyrut’da hiçbir nev’ değirmen mevcûd olmayarak etmekci esnâfi zehâirini şehre iki üç saat mesâfe-i ba’ide olan Antebas ve Nehr-i Kilisa nâm mahallerde vâkı’ su değirmenlerine nakl ile tahn etdirerek ücret-i nakliye ve tahniye misillü mesârif-i kesîre i’tâsına mecbûr olmaları cihetle ahali-i Beyrut havâyic-i zarûriyelerinden olan nân-ı azîzi gâli bahâ ile tedârik etmekde oldukları beyânıyla sâye-i teshîlât-vâye-i hazret-i şâhânedede hem ahali ve fukarâ ehven bahâ ile nân ve dakik tedârik etmek ve hem de bu sırada kendisi dahi ticâret ve temettu’ eylemek niyetiyle Deraliyye ve Gelibolu ve İzmir ve mahall-i sâirede olduğu misillü a’zâsı tebe’a-i devlet-i aliyyeden olmak ve kadîmî mevcûd değirmenlere bir güne îrâs-ı naks olunmamak üzere hâric-i beldede re’s-i Beyrut taraflarında münâsib mahallere altı taş devr eder kumpanya vehile bir bâb vapur değirmanı inşâsı murâdında olduğu” BOA, İrade Meclis-i Vâlâ (İ.MVL.), 183/5483, 18 Zilkade 1266 (25 Eylül 1850).

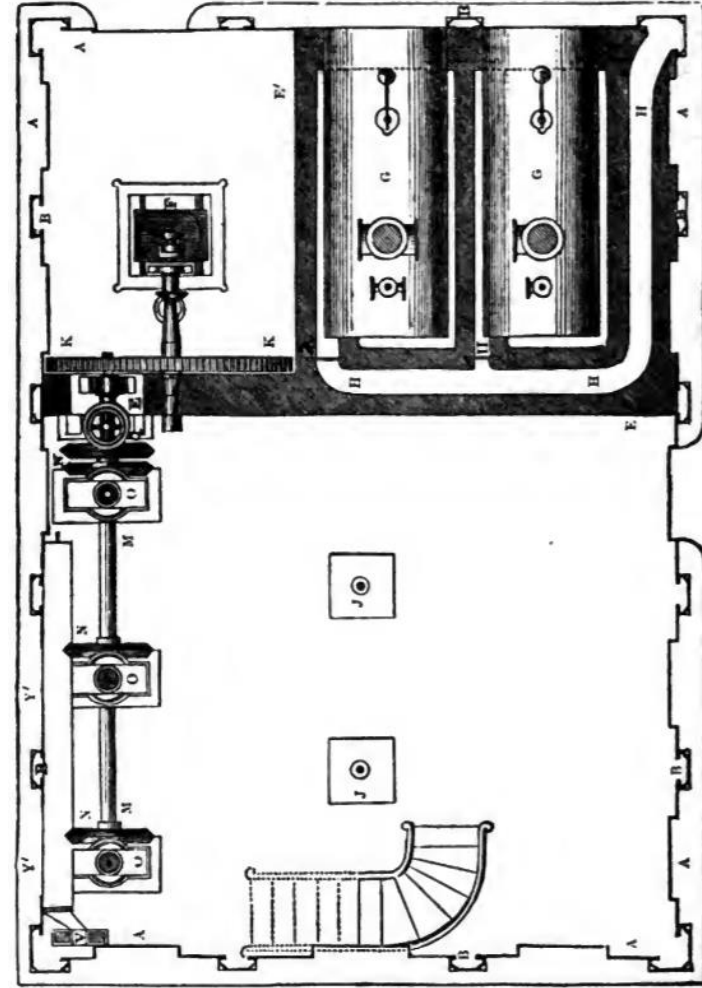
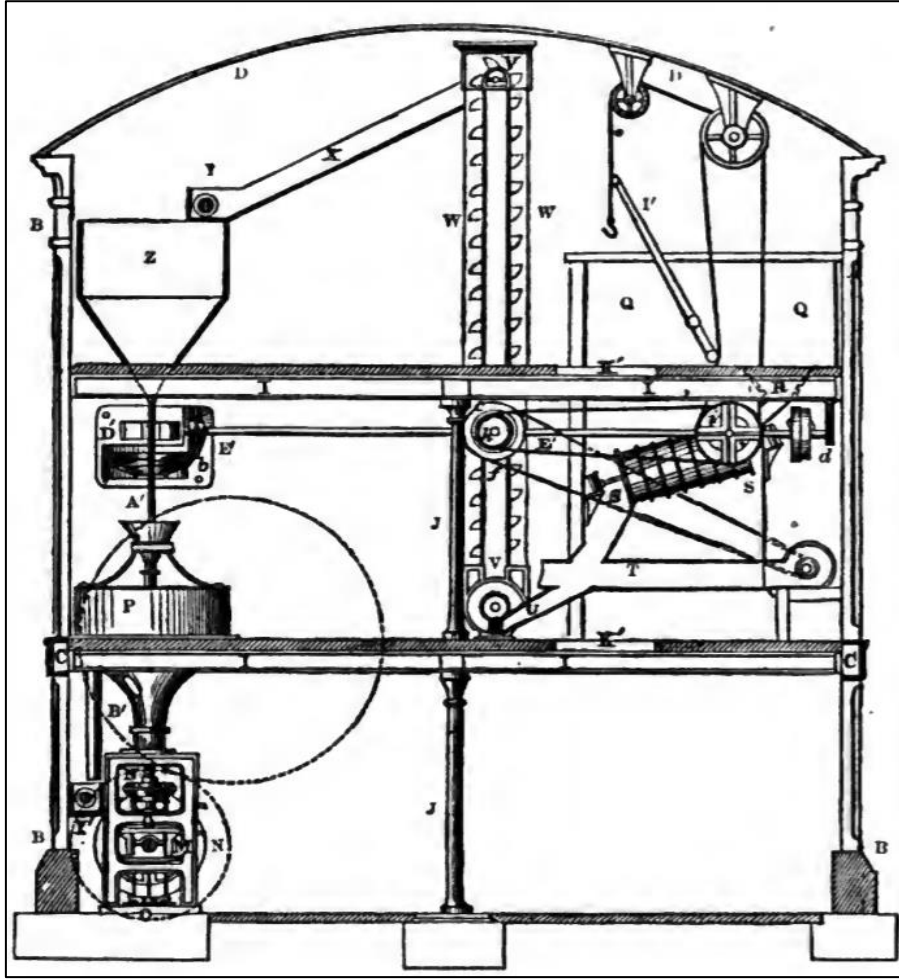
⁸⁶ İskoç asıllı Sir William Fairbairn (1789-1874) inşaat mühendisi, köprü tasarımcısı ve değirmenciydi. 1817’den 1832’ye kadar James Lillie ile Manchester’da ortaklaşa değirmencilik işiyle uğraştı. 1835’te Londra, Millwall’da birkaç yüz gemi inşa ettiği bir gemi inşa sahası kurdu. Bkz. <https://www.britannica.com/biography/Sir-William-Fairbairn-1st-Baronet>, E.T.: 2 Ocak 2021.

⁸⁷ Afife Batur, “Batılılaşma Döneminde Osmanlı Mimarlığı”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e; Türkiye Ansiklopedisi-Cilt 4*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985, s. 1060.

⁸⁸ Mosse, “The Albion Mills 1784-1791”, s. 47-60.

Mühendis Fairbairn bu 3 katlı değirmi tasarlarken yangınların bu tür tesislerde yaratacağı olası tahribattan haberdardı.⁸⁹

⁸⁹ William Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills-Part II*, London: Longmans, Green and Co, 1874, s. 117-125.



Plan 1: William Fairbairn'ın İstanbul'da İnşa Ettiği Buhar Değirmeni

Kaynak: Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills-Part II*, s. 120-121.

Bu değirmen kare şeklinde dökme demir sütunlar ve oluklu sacdan yapılmış levhalardan oluşan kemerli bir çatıdan oluşmaktaydı (bkz. Plan 1). 12 beygir gücünde yüksek basınçlı bir buhar motoruna sahip değirmen, 15 metre uzunluğunda ve 7,5 metre genişliğinde üç katlı bir binaydı. Değirmen motoru ve kazanlar, tesisin alt katının neredeyse yarısını kaplamaktaydı. William Fairbairn değirmen makineleri için kullanılan düz ve konik dişlilerin karşılaştırmalı avantajları hakkında dikkate değer görüş ayrılıkları bulunduğunu ifade etmişti. Kullanılan sayı ne olursa olsun taşların bir daire yerine düz bir çizgide sıralandığını, böylece alandan tasarruf edildiğini ve aparatların daha uygun ve ekonomik bir şekilde yerleştirilmesine eğilimli olduğunu kabul ediyordu. Düz dişli sisteminin parçalarını birbirine bağlamak için gerekli hantal ve pahalı çerçeveden vazgeçilmişti. Konik dişlinin kullanımı, kontrol veya onarım gerektirebilecek herhangi bir taş çiftinin çıkarılmasını kolaylaştırıyordu. Öğütülecek olan tahıl değirmenin üst katında büyük bir eleme makinesinin içinden geçirilecekti. Burada tozdan ve onunla az çok kombine olarak bulunan diğer yabancı maddelerden arındırılacaktı. Tahıllar, makinenin içinden geçerek iyice çalkalanıp saf bir hal alacaktı. Sonrasında makinenin alt ucunda bir musluğa düşmesi hesaplanmıştı. Tahıllar, asansöre ileten bu çıkış ağzından geçişte fandan gelen bir rüzgârın etkisine maruz bırakılıp, burada kum ve tozun tahılla kaçan kısmı da ayıklanacaktı. Tahıl, bu şekilde temizlendikten sonra, asansöre aktarılıp ve neredeyse değirmenin en tepe noktasına çıkarılacak, burada, eğimli bir ağızdan boru aracılığıyla, öğütme taşlarına dökülmeden önceki haznede birikecekti.⁹⁰ Buradan da öğütme taşlarına aktarılan tahıllar un haline dönüşüp sonrasında çuvalara doldurulacaktı.⁹¹

⁹⁰ Buhar değirmeni teknolojisi geleneksel değirmenlere oranla çok gelişkindi. Bu değirmen modeli sadece tüketilen enerji kaynağı bakımından değil, teknolojik aksam bakımından da geleneksel değirmen modellerinden ayrılırdı. Osmanlılar bu teknolojiyi ithal etmek için çok çabalamışlardır. Devlet bu noktada girişimcilere teşvikte bulunmuştur. BOA, Babîâli Evrak Odası Evrakı (BEO.), 1558/116839, 9 Cemazeyilahir 1318 (4 Ekim 1900).

⁹¹ Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills-Part II*, s. 117-125.

BÖLÜM 2: OSMANLI DEVLETİ'NDE BUHAR DEĞİRMENLERİ TEKNOLOJİSİNİN GELİŞİMİ

2.1. Buhar Değirmenlerinin Yaygınlaşması

Osmanlı Devleti'nde değirmencilik endüstrisinin gelişimini etkileyen faktörlerin başında teknoloji transferi, tarımın modernleştirilmesi, ulaşım altyapısının iyileştirilmesi ve zahire ambarlarının inşa edilmesi gelmekteydi. Osmanlılar, 19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde sahip olduğu verimli arazilere rağmen tarımsal üretimi hâlâ modernize edememişti. Bunun yanı sıra uluslararası piyasalarda varlık bulmak için sahil şeridiyle iç bölgeleri birbirine bağlayan yollar da inşa edilmemişti. İç bölgelerde yetişen ürünler güz döneminde Osmanlı limanlarını ziyaret eden tüccarların ilgisine sunulmadıkça tarımın ilerlemesi ve üreticiye faydasının dokunması güç gözüküyordu. Osmanlı limanlarında yeterince tahıl bulamayan tüccarlar Rus limanlarına yöneliyordu. Bunun önlenmesi için liman kentlerini iç bölgelere bağlayan yolların yapılması ve buralarda özellikle İstanbul'da 18. yüzyılda yapılan zahire ambarları bir sonraki yüzyılda ihtiyaca cevap veremediği için yenilerinin inşa edilmesi gerekiyordu. Yapılacak zahire ambarları sayesinde hem Rus tarım ürünleriyle rekabet edilebilecek hem de Osmanlı Devleti'nin ticaret hacmi büyüyecekti. İstanbul, İzmir, Selanik ve İnöz (Enez) gibi denize kıyısı olan ticaret kentlerinde yapılacak zahire ambarlarının bir diğer önemli avantajı da değirmencilik endüstrisi için yapacağı olumlu katkıydı. Nitekim 19. yüzyılın ortalarında İstanbul'da değirmencilik endüstrisi henüz iyi bir seviyede olmadığı için kent ihtiyaç duyduğu unu dışarıdan temin etmekteydi. O dönemde Moskova değirmenlerinde öğütülen unların İstanbul'un un piyasasında revaçta olduğu bilinmektedir. İmparatorluktaki yabancı un tekeli kırılmak için buhar değirmenlerinin süratle inşa edilmesinin gerekliliği ortadaydı. Toprağı son derece verimli olmasına rağmen Osmanlı Devleti en temel besin maddelerinden biri olan un için yabancı ülkelere bağımlı hale gelmişti. Bu durumun ortaya çıkmasının en önemli sebeplerinden biri de ülkedeki değirmencilik endüstrisinin teknolojik dönüşümü yapamamış olmasıydı. Nitekim un 19. yüzyılın ortalarında Rusya'da çok ucuza mal edilirken Osmanlı Devleti'nde geleneksel değirmenlerle öğütme işlemi yapıldığı için unun maliyeti yüksekti. Ayrıca geleneksel değirmenlerde kaliteli buğday kullanılsa dahi bu buğdayın aynı oranda kaliteli una dönüşmesi şüpheliydi. Bu açıdan değirmencilik endüstrisinin ilerlemesi için

değirmenlerde teknolojik dönüşümün gerekli olduğu aşikârdı.⁹² Değirmencilik endüstrisinde köklü bir dönüşüm ihtiyacı, ülkede üretilen buğdayın Marsilya'ya gönderilip oradaki buhar değirmenlerinde öğütüldükten sonra Osmanlı Devleti'ne un olarak satıldığı vakit ortaya çıktı.⁹³

19. yüzyılın ortalarında Osmanlı Devleti'nde kurulmaya başlanan buhar değirmenleri ülkede hızla yayılmıştır. Hem devlet eliyle hem de özel teşebbüs tarafından kurulan bu değirmenler, zamanla üretim açısından geleneksel değirmenlerin yerini almaya başlamışlardır. Geleneksel değirmenlerin tabiat şartlarına ve kas gücüne dayalı olarak çalışması, buhar değirmenlerin kurulmasının gerekçesini oluşturmuştur. Hava şartlarının uygun olmaması birçok değirmenin âtil kalmasına, hayvan gücüyle çalışan değirmenlerin yetersiz kalması veya hiç olmaması da un sıkıntısına neden olmuştur. Her iki durum da Osmanlı coğrafyasında buhar değirmenlerinin yaygınlaşmasını zaruri hale getirmiştir. Nitekim İzmir'de Bunta adındaki mahalde kurulması istenen buhar değirmeninin gerekliliği hususu belirtilirken buradaki su ve yel değirmenlerinin iklim koşullarından kaynaklı olarak işlevsiz kaldığı ifade edilmiştir. Yine Midilli adasında at değirmenlerinin bulunmadığı, mevcut olan su değirmenlerinin yazların sıcak geçmesi durumunda işlemediği, adada bulunan yel değirmenlerinin ise çalışmak için sert esen rüzgârları beklediği ve bu durumun da un sıkıntısına yol açtığı belirtilmiştir. Bunun için adada buharla işleyen değirmenlerin soruna çare olacağı düşünülmüştür. Kurulacak olan buhar değirmeninin devamlı işleyeceği, tahılların zamanında öğütüleceği ve bunun sonucunda temiz un üretileceği belirtmiştir.⁹⁴

Buhar değirmenleri inşa etmenin gündemde olduğu bir zamanda değirmencilik endüstrisinde buhar gücü tek alternatif değildi. Her ne kadar buhar gücüyle çalışan tesisler avantajlı görünse de su enerjisi çok çabuk piyasadan çekilmiyordu. Aynı deneyimi

⁹² Manastır'da zahire bol olmasına rağmen geleneksel değirmenlerle öğütüldüğü için üretilen unların kalitesi çok düşüktü. Bu açıdan buhar değirmenlerinin inşa edilmesi gerekli görülmüştür. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 604 (26 Temmuz 1896), s. 1.

⁹³ BOA, Hariciye Nezâreti Tercüme Odası Evrakı (HR.TO.), 411/64, 26 Mayıs 1850. Osmanlı Devleti'nde değirmencilik endüstrisini doğrudan etkileyen faktörlerden biri olan zahire ambarları, değirmenlerin ihtiyaç duyduğu tahılı stoklamak için önemliydi. Çünkü tahıllar İstanbul'a deniz yoluyla geldiğinde uygun bir tüccar bulamazsa Londra veya Marsilya'ya gitmekteydi. Bu açıdan İstanbul'da değirmencilik endüstrisinin gelişmesi ve halkın un sıkıntısı yaşamaması için büyük depolar ve antrepolar inşa edilerek kent büyük bir tahıl ambarına dönüştürülmeliydi. Selahaddin Bey, *Türkiye 1867 Evrensel Sergisi*, Haz. Hakan Arca, İstanbul: İstanbul Fuar Merkezi Yayınları, 2008, s. 76.

⁹⁴ Altı, "Su Değirmenlerinden Vapur Değirmenlerine: Nehirlerde Teknolojik Bir Dönüşümün Öyküsü", s. 383-386.

Avrupa ve Amerika'daki değirmencilik endüstrisi de yaşadı. Bu enerjiye uygun yapılan makineler uzun dönemler fosil yakıtlarla çalışan makinelerle rekabet edecek potansiyeldeydi. Su enerjisinin en büyük dezavantajı, her yerde bulunmaması ve doğa şartlarına bağlı olmasıydı. Nitekim sonrasında Osmanlı Devleti'nde Kaptan-ı Deryalık görevine kadar yükselecek olan Damad Gürcü Halil Rifat Paşa (1795-1856) 1853 yılında Bursa'da valilik yaptığı sırada bölgenin kalkınması için Avrupa standartlarında suyla deveren eden bir yağ fabrikası ve yanında 3 taşlı bir un değirmeni inşa etmiştir. Bu tesisin malzemeleri Avrupa'dan getirtilmiştir. Halil Rifat Paşa'nın bu girişimi Osmanlı devlet adamlarının modern gıda üretim tesislerini faaliyete geçirmek için istekli olduklarını göstermektedir. Halkın ihtiyaçları doğrultusunda modern makinelerle donatılan bu tesisin içinde un ve yağ üretiminin ayrı alanlarda yapılması planlanmıştı.⁹⁵

Tarih boyunca askerî öncelikler değirmencilik teknolojisinin şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Modern orduların oluşumu ve modern savaşın kendine özgü karakteri, askerleri, kadim dönemlerin durumundan ziyade komuta merkezinin bakımına daha bağımlı hale getirdi. Bu açıdan askerlerin cephede beslenmesi meselesi buhar değirmenlerinin etkin kullanımını zorunlu kılmıştır. Aslında buhar değirmenlerinin inşa edilmesinde artan nüfus ve büyüyen kentlerin yanı sıra cephelerde savaşan orduların ihtiyacı da etkili olmuştur. Osmanlı Devleti'nde buhar değirmenlerinin kuruluş hikâyesinde Kırım Savaşı'nın (1853-1856) önemli yeri vardır. Bu açıdan Kırım'da savaşan askerler için günlük tedarik sisteminin sürdürülmesi esastı.⁹⁶ Bu koşullar altında buhar değirmeni ve fırının yapılması bir zorunluluktur.⁹⁷ Sivastopol kuşatması sırasında, İngiliz Genel Komiser Yardımcısı Julian'ın acil tavsiyesi üzerine, askerî birliklere günlük olarak çevredeki tahıllardan taze ekmek ve un tedarik etmek için düzenleme

⁹⁵ BOA, İ.MVL., 319/13522, 27 Safer 1271 (19 Kasım 1854).

⁹⁶ Un, çabuk bozulan bir ürün olduğu için uzun süre muhafaza edilmesi mümkün değildi. Bu açıdan tarih boyunca orduların ekmek ihtiyacı her zaman bir problem olarak durmaktadır. Kimi zaman askerler ordugâhlarda kullanılan seyyar el değirmenleriyle yanlarında götürdükleri tahılları öğütmeye çalışırdı. Napolyon'un ordularının öncülüğünü yaptığı konserve yiyeceklerin ortaya çıkmasına kadar da sefer lojistiğinin en önemli gıda maddelerinden biri tahıllar olmuştur. Yusuf Alperen Aydın, *Müteşebbis ve Devlet: 18. Yüzyılda Peksimetçibaşı Nureddin Ağa'nın Yükselişi*, İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2016, s. 10.

⁹⁷ Savaşlar esnasında değirmenlerin önemi bir hayli artıyordu. Hatta devlet bu olağanüstü zamanlarda değirmenlere el koyabiliyordu. Cihan Harbi (1914-1918) esnasında Yunan tebaasından Pilitas biraderlerin Kasımpaşa'da Bahriye Nezâreti hesabına çalışan un değirmenine Şehremanetince el konularak İstanbul'daki ekmekçi esnafına tahsis edilmiştir. Savaşın ağır koşulları altında artan un ihtiyacı Osmanlı başkentinde ciddi bir sorun olarak duruyordu. Un ithalatı yapılamadığı için ihtiyaç Anadolu'dan karşılanmaya çalışılmıştır. Kentte çok sayıdaki buhar değirmeni yakıt ve tahıl sıkıntısı ile nakliye koşullarının zorluğundan dolayı tam kapasite çalışmıyordu. BOA, Dahiliye Nezâreti İdare-i Umumiye Evrakı (DH.İ.UM.), 8902/112, 23 Şaban 1333 (6 Temmuz 1916).

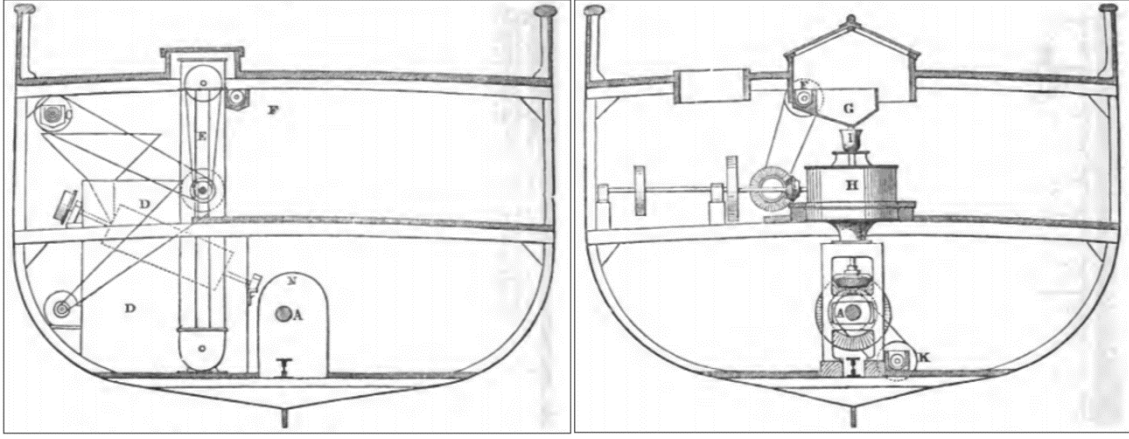
yapılması kararlaştırıldı.⁹⁸ Bunun için yüzer bir buharlı un değirmeni ve fırın inşa edilmesi planlandı. Deniz veya nehirler üzerinde değirmenlerin işletilmesi Roma İmparatorluğu dönemine kadar geriye gitmektedir.⁹⁹ Gemi değirmenlerinin ortaya çıkması askerî sebeplerle alakalıydı. Ancak bunlar su gücüyle çalışan değirmenlerdi. Kırım Savaşı esnasında yapılması istenen değirmen buhar gücüyle çalışacaktı. Bu öneriyi yerine getirmenin en iyi yollarına bakıldığında, değirmenler ve fırınlar için çizimler ve planlar hazırlandı ve müteakiben Bruiser ve Bolluk olarak adlandırılan iki demir vidalı vapur buna göre adapte edilmek için satın alındı. Bu gemilerdeki güverte kısmı kaldırıldı. Değirmen makineleri geminin motor kısmından aldığı enerjiyle çalışacaktı. Üç aydan kısa sürede tamamlanan yüzen buharlı değirmen (bkz. Plan 8) William Fairbairn ve Sons tarafından makinelerle donatıldı.¹⁰⁰ İnşası tamamlanan yüzen buhar değirmeni Balaklava Limanı'nda un üretimine başladı. Bu değirmenin günlük un üretim kapasitesi yaklaşık 24.000 lbs (10.800 kg.) idi. Değirmende öğütülen buğdayın sert yapılı olmasının yanında içinde küçük çakılların yer almasından dolayı öğütme işlemi zorlaşıyordu. Buhar değirmenleri için makbul olan sert buğdaydı. Ancak iyi temizlenmediği takdirde makineler için sorun çıkarıyordu. Küçük çakıllar her zaman buğday temizleme ünitesinde ayıklanamıyordu. Başlangıçta tesisin 20.000 lbs (9.000 kg.) un üretebilmesi amaçlanmıştı. Bu açıdan söz konusu değirmen, savaş boyunca verimli bir performans sergiledi. Hatta Londra'ya gönderilen raporlarda yüzen buhar değirmeninin kullanıma sunulmasıyla önemli avantajlar elde edildiği anlaşılmaktadır. Savaş uzadığı için askerinin sağlığının korunması en önemli motivasyonlardan biriydi. Buhar değirmeninin sağladığı avantajla askerî kampların ihtiyaç duyduğu bol miktarda taze ekmek ve un sağlandı. Bu durum birliklerin sağlığı ve savaşın sonunda kurtarılan hayatların sayısı üzerinde etkili oldu. Bu başarılı modelden sonra tekerleklere monte edilen taşınabilir buhar makinesiyle askerî birliklerin yakınında bulunan tahılların makul bir maliyetle öğütülmesi ve ekmeğin günlük pişirilmesi fikri askerî lojistik için yeni bir açılım oldu.¹⁰¹

⁹⁸ Kırım Savaşı, 17 Ekim 1854 ile 11 Eylül 1855 tarihleri arasında Büyük Britanya, Fransa, Osmanlı ve Sardunya kuvvetlerinin Sivastopol'daki Rusya Kuvvetleri'ne karşı gerçekleştirdikleri kuşatma hareketidir. Kırım Savaşı hakkında detaylı bilgi için bkz. Alan Palmer, *Kırım Savaşı ve Modern Avrupa'nın Doğuşu*, Çev.: Meral Gaspıralı, İstanbul: Alfa Yayınları, 2014.

⁹⁹ Donald Hill, *A History of Engineering in Classical and Medieval Times*, London and New York: Routledge, 1996, s. 274-275.

¹⁰⁰ Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills*, s. 132-133.

¹⁰¹ Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills*, s. 137, 138.



Plan 2: Kırım Savaşı'nda Kullanılan Yüzen Bir Buhar Değirmeni Planı

Kaynak: Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills*, s. 136.

William Fairbairn tarafından tasarlanan büyük çapta buharlı un değirmeninin bir örneği de Karadeniz'in kuzey kıyısındaki Taganrog kentinde vardı. Bu Rus kentinde inşa edilen buhar değirmeninin kapasitesi çok daha büyüktü. Güney Rusya'nın bozkırlarında Avrupa pazarları için yetiştirilen büyük buğday kaynaklarını ve aynı zamanda Rus donanmasının ekmek ve peksimet ihtiyacı için üretim yapıyordu. Bu büyük tesis aslında sadece Rus donanmasının un tedariki için değil, buğdayı öğütüp un şeklinde ihraç etmek için de tasarlanmıştı. Ancak Kırım Savaşı esnasında Sivastopol Limanı yok edildi ve müteakiben Karadeniz'de hiçbir savaş gemisinin tutulmaması gerektiği konusunda anlaşmaya varıldı. Rus donanmasının Karadeniz'den çekilmesi, değirmenin içinde yer alan pişirme departmanının terk edilmesine ve faaliyetlerini sadece tahılları öğütmeyle sınırlandırmasına neden olmuştur.¹⁰²

Kırım Savaşı'nda Ruslara karşı Osmanlı Devleti'yle birlikte hareket eden Fransızlar da İngilizler gibi cephedeki askerleri için seyyar buhar değirmenleri kurmuşlardır. Bu amaçla Fransa devleti tebaasından Mösyö Pizo'nun tomboz¹⁰³ üzerine buhar değirmenleri kurduğu anlaşılıyor. İnşa edilen buhar değirmenlerinin Fransız askerlerinin ihtiyacını karşıladığı söylenemez. Zira Fransa donanması Komiseri Mösyö Tukas ordu için un imal etmek üzere Karadeniz'e kıyısı olan Burgaz Kazası ve Yeniköy havalisinde bulunan su

¹⁰² Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills*, s. 127-129.

¹⁰³ Tombaz: Üzerinde köprü kurulan, altı düz kayak biçiminde duba, ponton. *Türk Dil Kurumu Sözlüğü* (<https://sozluk.gov.tr>).

değirmenlerini kiralayarak durumu Osmanlı yetkililerine bildirmiştir.¹⁰⁴ Ayrıca Akdeniz üzerinden Fransa'daki buhar değirmenlerinden de un getirtiliyordu.¹⁰⁵ Savaş bittikten sonra Fransız ordusu çekilince Mösyö Pizo'ya ait 2 tane buhar değirmeni geride kaldı. Kalan değirmenlerin İstinye'de bulunan büyük buhar değirmeni yakınlarında bir iskeleye bağlanarak işlettilmesi ve yanına bir fırın açılması Şehremaneti ve Ticaret Nezâreti'ne teklif edilmiştir.¹⁰⁶ İstinye'de sal üzerinde bulunan buhar değirmenleri üretime başladıktan sonra bu değirmenlerden çıkan ve çevreyi rahatsız eden dumanlara karşı önlem alınması istenmiştir.¹⁰⁷

Buhar değirmenleri inşa edilirken yerel halkın un tüketim tercihleri konusunda sıkıntı yaşamışlardır. İmparatorluğun genelinde ulusal bir un piyasası olmadığı için yerel halkın un ve ekmeğe çeşidi alışkanlığını değiştirmesi kolay olmamıştır. Bu tür tüketim tercih ve alışkanlıkları ülkedeki değirmencilik sektörünün gelişimin doğrudan etkilemiştir. Kendine has özellikleri bulunan *yirca buğday*ından elde edilen Rus unları, kaliteli olduğu ve ekmeği şişirdiği için çok tüketilirdi. Bu buğdaydan elde edilen unlar da uluslararası piyasada ve Rus iç pazarında çok rağbet görürdü. İstanbul fırıncıları bu unu ekmeğe yapmak için gerekli görüyor ve her zaman hamurlarına biraz koyuyorlardı. Ancak Rusya'daki yoğun talepten dolayı İstanbul'a çok fazla gönderilmesi söz konusu değildi.¹⁰⁸ 19. yüzyılda Osmanlı hükümeti adına un toplayan tüccârlar, Odessa Limanı'nda bu unu İstanbul'a sevk etmek için büyük çaba harcardı. Öte yandan, Romanya unları da imparatorluğun başkentini doyurmak için her zaman büyük önemdeydi.¹⁰⁹ İsviçre vatandaşı olan M. G. Krug, ilk olarak Amasya yakınlarında, ülkedeki işgücü piyasasını canlandırmaya yardımcı olabilecek bir kibrit fabrikası kurmaya çalıştı, ancak ithal ürünler karşısında tutunamadı. Bu girişimi başarısız olan Krug

¹⁰⁴ BOA, Hariciye Nezâreti Siyasi (HR.SYS.), 1349/21, 22 Haziran 1854.

¹⁰⁵ "Memâlik-i Şâhâne'de Değirmencilik", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 199 (21 Ekim 1888), s. 1.

¹⁰⁶ "Fransa devleti tebeası muteberanından Mösyö Pizo'nun (?) Fransa devleti ordusu için tombaz üzerine mevzu olarak *Dersaadet*'e getirmiş olduğu iki aded vapur değirmeni musalaha vukuuna mebni burada kalmış olduğundan uhde-i samiye-i daverilerinde bulunan İstinye vapur değirmeniyle civarında ve yine uhde-i aliyye-i hidivilerinde bulunan mağazalar birleştirilerek ve mezkur tombazlar mağazaları iskelesine rabt edilerek işbu vapurların ol halde işlettilmesine ve usul-i cariyesine tatbikan gedik mübayaasıyla orada iktizasına göre furun inşasına dair reside-i dest-i ibcal ve tekrim olan tezkire-i aliyye-i daverileri atebe-i ulya-yı cenab-ı padişahiye lede'l-arz ol babda müsaade-i seniyye-i hazret-i mülkdari bi-diriğ ve erzani buyrulmuş ve furun maddesinin tesviyesi usulü vechile ticaret nezâret-i celilesiyle şehremânetine bildirilmiş olmağla" BOA, A.MKT.NZD., 193/87, 11 Muharrem 1273 (11 Eylül 1856).

¹⁰⁷ BOA, A.MKT.NZD., 356/9, 8 Zilhicce 1277 (17 Haziran 1861).

¹⁰⁸ "Dersaadet'te Değirmencilik", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 1.

¹⁰⁹ *Ticaret ve Sanayi Odası'nda Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor (29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340)*, s. 59-66.

1860'lı yılların başında bir buhar değirmeni inşa etmiştir. İlk yıllarda, değirmende üretilen ince ve beyaz un yerel ahali arasında rağbet görmedi. Bununla birlikte, geçen on yılda, Krug'un çabaları sayesinde, değirmen büyük ilerleme kaydetti.¹¹⁰

Kapitalist dünya ekonomilerine entegre olma noktasında başarılı bir performans sergileyen Osmanlı liman kentleri, deniz yolu ve demiryolu ulaşımının avantajlarını iyi kullanarak hem nüfus hem de ekonomik açıdan imparatorluğun az gelişmişlik girdabına kapılıp sendelemedi. 19. yüzyılda dünya pazarlarıyla bütünleşen, dış ticarete açık olan bu kentler, yüzyılın ikinci yarısında sanayileşme yönündeki çabalarına ağırlık verdi. Ekonomik açıdan hızla büyüyen kentler, nüfus yoğunluğu ve çeşitliliği bakımından da Osmanlı şehirleri arasında müstesna bir yere sahip oldular. Kentlerin sürekli artan nüfusu un talebini doğurmuştu. Bu talebi karşılamak için buhar gücüyle çalışan değirmenler inşa edilmişti. Sanayileşmenin önemli bir sonucu olarak artan kent nüfusunun ihtiyaçları bağlamında buhar değirmenleri kurmak için İzmir'deki ilgili devlet kurumlarına ilk başvurunun 1847 yılında yapıldığı görülmektedir.¹¹¹

Avrupa merkezli kapitalist ekonominin büyümesi ve artan dünya ticareti, Osmanlı Devleti'nin Doğu Akdeniz'deki liman kentlerini diğer bölgelerden daha fazla etkiledi. Coğrafi konumu nedeniyle kıtalararası mal değişiminde önemli rol oynayan İzmir, güvenli limanı ve kozmopolit yapısı sayesinde yabancı tüccar ve uluslararası sermaye için her zaman cezbedici olmuştu. Venedik ve Ceneviz gibi Akdeniz'deki tüccar devletlerin yerini İngiliz, Fransız ve Hollandalı tüccarlara bırakmasıyla birlikte kent, büyüyen Batı endüstrisi için hammadde ihtiyacını temin ettikleri önemli bir nokta olmuştur. Tokat-İzmir kervan yoluyla gelen mamullerin Batı'ya intikali için önemli bir transfer merkezi olan kent, 19. yüzyılda Batı Anadolu'da yetişen tarım ürünlerinin Avrupa'ya gönderilmesinde kilit rol oynadı. Bu yüzden kent, uluslararası pazarlarla barışık bir yapıya sahipti. Bir ticaret merkezine dönüşen kentin nüfusu yangın, deprem ve salgın hastalıklar gibi doğal afetlere rağmen sürekli artmıştır. 1830'lu yıllarda 45 bin civarında olan nüfus, yüzyılın ikinci yarısında 1877-78 yıllarında göç ve benzeri nedenlerle 155 bin dolaylarına yükselmiştir. Bu yüksek nüfusun iaşesi önemli bir problem olmaya başladı. Özellikle fırınlar un bulma noktasında ciddi sorunlar yaşıyordu. Zira geleneksel su ve yıl

¹¹⁰ Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineur-Volume I*, Paris: Ernest Leroux, 1892, s. 749-750.

¹¹¹ Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 191.

değirmenleriyle yapılan un üretimi yetersiz kalıyordu. Çoğu zaman un ihtiyacı, özellikle ticaret limanı olmanın verdiği avantajla bölge dışından sağlanmaya çalışılıyordu. Fakat bu durum sürdürülebilir olmaktan uzaktı. Ayrıca kentteki nüfusun yapısı ve iyileşen ekonomik şartlar kaliteli un ihtiyacını arttırıyordu. Bu açıdan modern makinelerle tesis edilmiş değirmenlerin inşa edilmesi önemli bir eksikliği giderecekti.¹¹²

1847 yılındaki başvuruyu 1849 yılında İzmir'in Halkapınar'ı mevkiinde şirket şeklinde başka bir buhar değirmeninin (bkz. Resim 15) inşası için yapılan girişim takip etti.¹¹³ Bu değirmen 1850 yılında 30 bin sterlin sermaye ile 1.200 hisseli olarak inşa edilmiştir. İngiltere'den 25 bin sterlin değerinde makine ve değirmen taşı getirtilerek yapılan bu devasa tesis İzmir'de bulunan Fransız ve İngiliz uyruklu şahıslar tarafından işletilmekteydi. 1853 yılına kadar düzenli çalışan değirmen bölgedeki un ihtiyacını karşılayan önemli bir sanayi tesisiydi. Bu tarihten sonra Kırım Savaşı'nın başlaması

¹¹² Küçük buzul çağıının Akdeniz ticaretini etkilediği dönemde Kuzey Avrupa kıyılarındaki devletler yeni bir ekonomik sistemin temellerini atmaya hazırlanıyordu. Böyle bir zamanda Avrupa'da dokuma tezgâhlarının talep ettiği pamuğun bir kısmı İzmir Limanı'ndan gidiyordu. 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ipek ticaretini olumsuz etkileyen Osmanlı-İran savaşlarının nihayete ermesiyle doğudan gelen ürünler Avrupa pazarına akmaya başladı. 18. yüzyılda İzmir'in uluslararası ticaretteki rolünü anlatan kapsamlı bir çalışma için bkz. İsmail Hakkı Kadı, *Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century: Competition and Cooperation in Ankara, Izmir, and Amsterdam*, Leiden: Brill, 2012. Osmanlılar kentin yükselen ekonomik değerine kayıtsız kalmayarak imar faaliyetlerine girişti; ticarî binalar inşa edildi ve artan nüfusu beslemek için büyük değirmenler yapılmaya başlandı. Bir Batı Anadolu sahil kasabasının uluslararası zengin bir ticaret limanına dönüşme hikâyesi için bkz. Goffman, Daniel, "İzmir: From Village to Colonial Port City", *In The Ottoman City Between East and West: Aleppo, Izmir and Istanbul*, New York: Cambridge University Press, 2005, s. 79-134; Daniel Goffman, *İzmir ve Levanten Dünya*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları İstanbul 1995. İzmir, 19. yüzyıl boyunca hinterlandındaki verimli tarım arazileri ve güvenli limanı sayesinde Avrupa'daki dokuma ve gıda sanayiine hammadde ihraç ederek ticarî anlamda yükselişini sürdürdü. Ticaretin gelişmesi ve artan nüfus oranına bağlı olarak tarımsal ürünlerin işlenmesine dayalı küçük çaplı sanayi faaliyetleri görüldü. İzmir Limanı'nın uluslararası piyasalara kolay çıkış yapabilmesi sayesinde halı dokumacılığı sanayi hızla gelişti. 1860'lı yıllardan itibaren Avrupalı tüccarların işe el atmasıyla işlenen halılar Avrupa pazarlarında aranan ürünler listesine girdi. Halı dokumacılığında sanayileşme teknolojik makinelerle desteklendi ve 1908 yılında Şark Halı İmalatçıları Şirketi kuruldu. Halı sanayiinin dışında kentte buz ve yağ fabrikaları, pamuk atölyeleri, iplik fabrikaları, basmahane, çuha fabrikaları, kâğıt fabrikası ve modern un değirmenleri/fabrikaları kuruldu. 1847 yılında tesis olunan kâğıt fabrikası ve 1863 yılında İngiliz sermayesiyle İzmir, Bayındır ve Tire'de kurulan çırçır fabrikaları kentteki diğer önemli sanayi kuruluşlarıydı. Bu sanayi tesisleri hem kentteki artan nüfusun ihtiyacını karşılıyor hem de dış piyasalara ürün sağlıyordu. İzmir'de artan ticaret ve sanayileşme hareketleri finans ve bankacılık sektörünün de önünü açtı. Başta Osmanlı Bankası olmak üzere Crédit Lyonnais, Banque d'Orient ve Deutsche Orient gibi uluslararası sermayenin temsilcisi bankalar kentte şubeler açtı. Taner Kerimoğlu, "19. Yüzyılda Reformalar ve İzmir", *İzmir Ansiklopedisi*, Tarih Cildi (2013), s. 84, 85. 19. yüzyılın ikinci yarısında ticaret ve sanayileşmenin pozitif etkisiyle kentleşme süreci hızlanmış, Gediz ve Menderes ovalarının demiryoluyla kıyıya bağlanmasının akabinde İzmir kıyı boyunca gelişmiştir. Buna bağlı olarak kentin nüfusu sürekli artmıştır. Kemal H. Karpat, *Osmanlı Nüfusu: Demografik ve Sosyal Özellikleri (1830-1914)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003, s. 162; Musa Çadırcı, "Tanzimat Dönemi'nde İzmir", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1/3 (1 Haziran 1993), s. 73-87; Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 190, 191.

¹¹³ Arıkan ve Martal, "İzmir'de İlk Buharlı Un Fabrikası", s. 11-13.

üzerine Osmanlı Devleti bütün tahıl stoklarına el koyunca değirmen faaliyetlerini savaşın sonuna kadar durdurmak zorunda kaldı.¹¹⁴



Resim 15: İzmir’de İnşa Edilen Bir Buhar Değirmeni

Kaynak: <http://levantineheritage.com/dgm.htm> (E.T.: 2 Ocak 2020).

19. yüzyılda kapitalizmin giderek derinleşmesi ve genişleyen ticaret hacmi nedeniyle Osmanlılar ile Avrupalılar arasında siyasî, ticarî ve kültürel bağlantılar arttı. Osmanlı Devleti’nde ticarî tarım önemli bir ekonomik girdi olarak değer gördü. Bu açıdan bir ticaret limanı olarak yükselen Selanik, aynı zamanda sahip olduğu potansiyelle sanayi merkezi olmaya başladı.¹¹⁵ Kent, Doğu ile Batı dünyası arasında kavşak olmanın verdiği

¹¹⁴ Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, s. 191.

¹¹⁵ Selanik coğrafi konumu sebebiyle geçmişten beri imalat sektörü ve ticarete önemli rol oynamıştır. Osmanlı siyasî tarihinde reformcu gruplarla gelenekçi gruplar arasındaki çatışmanın merkezlerinden biri olmuştur. Uluslararası sermaye gruplarının yakın ilgi gösterdiği Selanik’in sanayi altyapısı gözle görülür biçimde gelişmiştir. Bu tarihten sadece birkaç yıl sonra kentte fabrika ve atölyelerin yapıldığı hummalı bir inşaat faaliyeti gözlenmiştir. Bkz. Gilles Veinstein (Der.), *Selânik 1850-1918*, Çev.: Cüneyt Akalın, İstanbul: İletişim Yayınları, 2014; Mark Mazower, *Selanik Hayaletler Şehri: Hristiyanlar, Müslümanlar ve Yahudiler 1430-1950*, Çev.: Gül Çağalı Güven, İstanbul: Alfa Yayınları, 2013; Meropi Anastassiadou, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik (1830-1912)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010. 1870’li yıllarda demiryolu hattı kente geldi. Bu demiryolu hatları kenti ilerleyen zamanlarda İstanbul ve Balkanlara bağladı. 1880’li yıllarda telgraf şebekesi kuruldu. Balkanlar ve Akdeniz üzerinden gelen gıda maddelerinin toplandığı merkez olan kent üç demiryolu ağıyla büyük bir üretim ve dağıtım istasyonu haline geldi. Gelişime açık ticarî ve sanayi potansiyeline bağlı olarak Selanik Limanı, İzmir ve İstanbul’dan sonra imparatorluğun en önemli limanları arasına girdi. Buharlı gemilerle deniz ulaşımının gelişmesi uluslararası ticaret için önemli bir sıçramaydı. Limanlar, kapitalizm çağında sadece yük indirilip yüklenen transfer noktaları değil, aynı zamanda kentin demografik, siyasî, kültürel ve mimarî yapısını dönüştüren de bir mekândı. Bu açıdan Selanik Limanı’nda da Batı sermayesi tarafından gerçekleştirilen modernleşme faaliyetleri görülmektedir. Ancak bu iş 20. yüzyılın başlarına kadar çok kolay olmadı. Ulaşım sistemindeki iyileştirmelerle birlikte finansal kuruluşlar da kentte yer edinmeye başladı. 1888 yılında kentin girişimci

avantajla Avrupa’da meydana gelen teknolojik değişimleri, ekonomik ve siyasî gelişmeleri yakından takip etmiştir. Uluslararası sermaye gruplarının yakın ilgi gösterdiği Selanik, Osmanlı siyasî ve iktisadî yapısının çıkmazda olduğu bir zamanda imparatorluğun en dinamik kentlerinden biri olmayı başarmıştır. Tarihî misyonunu modern zamanlara taşıyan kent, Osmanlı sanayileşme hareketi içinde hep ön planda olmuştur. Bu olağanüstü büyüme, ulaşım ve iletişim araçlarında meydana gelen değişim kentte nüfus artışını beraberinde getirmiştir. Bu nüfusu beslemek için gıda sanayii, tekstil ve değirmen sanayii başta olmak üzere irili ufaklı çok sayıda fabrika kentin ve imparatorluğun ekonomisine katkı sunmuştu. Hicrî 1307 (1889) tarihinde yayınlanan Selanik Vilayet Salnamesi’ne göre un imalatı için Selanik Vilayeti’nde 27 buhar değirmeni yapılmıştı (bkz. Tablo 1). Bunların dışında 500 kadar da geleneksel değirmen mevcuttu. Selanik’te bulunan buhar değirmenlerinin en mühimi Allatini Değirmeni idi. Yedi kattan oluşan bu değirmenin her katı elektrikle aydınlatılmış olduğundan gece gündüz un üretim imkânı mevcuttu. Bu değirmen ürettiği unların büyük bir kısmını ihraç ederdi.¹¹⁶ Selanik Vilayet Salnamesi’nde buharla çalışan değirmenlerin sayısı, beygir kuvveti, istihdam edilen işçi sayısı ve buldukları yer de kaydedilmiştir. Yine salnameden bu değirmenlerde 4.820 değirmencinin çalıştığı anlaşılmaktadır.¹¹⁷ Selanik’te çok sayıda buhar değirmeni olmasında bölgesel talebin yanı sıra Mısır’ın un ihtiyacı da etkiliydi. Mısır’da ağırlıklı olarak pamuk tarımı yapıldığı için buğday çok az yetiştirilirdi. Bu nedenle Mısır, ihtiyaç duyduğu buğdayı ve unu ithal ederdi. Mısır’a un ihraç eden yerlerden biri de Selanik idi.¹¹⁸

ailesi olan Allatiniler birçok sanayi kuruluşunun sermayesini temin eden Selanik Bank’ı kurdular. Hem finansal sistemin gelişmesi hem de taşıma işlerinin modernleşmesi kenti uluslararası piyasalara bağladı. Böylece çok sayıda sanayi tesisinin kurulması için pek bir engel kalmadı. Donald Quataert, “Fabrika Bacalarından Tüten İlk Dumanlar”, *Selanik 1850-1918: ‘Yahudilerin Kenti’ ve Balkanlar’ın Uyanışı*, Ed.: Gilles Veinstein, Çev.: Cüneyt Akalın, İstanbul: İletişim Yayınları, 2001, s. 186,187. Yahudi sermayesinin önemli çekim merkezlerinden biri olan kent merkezinin nüfusu 1834 yılında 40 bin, 1877’lerde 80 bin, 1880’lerde 100 bin ve 1905 yılında 150 bine çıkmıştır. Görüldüğü üzere kentin iktisadî şartları yükseldikçe nüfus oranı artmıştır. Yahudilerin çoğunlukta olduğu kentte diğer etnik gruplar Müslümanlar, Rumlar ve Ermeniler idi. Kentte sanayileşmeye bağlı bir işçi sınıfının olduğunu da belirtmek gerekir. 1874 yılında kentte bulunan 3 tane buhar değirmenin de çalışan işçi sayısı 122 olarak kayıtlara geçmiştir. Yüksel Akkaya, “19. Yüzyılın Sonunda Selanik’te Sanayileşme ve Ücretli Emek”, *Ekonomik Yaklaşım*, 9/31 (Kış 1998), s. 25-27.

¹¹⁶ *1307 Selanik Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası, 2 Rabiulevvel 1307 (27 Ekim 1889), s. 225-226.

¹¹⁷ *1307 Selanik Vilayet Salnamesi*, s. 231.

¹¹⁸ “Memâlik-i Şâhâne’de Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 1184 (14 Eylül 1907), s. 2.

Tablo 1: 1307 (1889) Selanik Vilayet Salnamesi'ne Göre Buhar Değirmenleri

Değirmenin Yeri	Çeşidi	Adet	Beygir Kuvveti	Çalışan Sayısı
Vodina	Dakîk (Un)	2	75	21
Drama	Dakîk	1	60	17
Sarışâban	Dakîk	1	22	8
Kavala	Dakîk	1	25	11
Langaza	Dakîk	1	12	4
Karaferye	Dakîk	4	35	17
Ağustos	Dakîk	2	14	11
Selanik	Dakîk	13	400	900
Toplam		25	643	1197

Kaynak: 1307 Selanik Vilayet Salnamesi, s. 230.

Şehirdeki Allatini Değirmeni 1857 yılında kurulmuştur. Dönemin önemli sanayi yatırımlarından olan değirmen daha sonra Fransız Grands Moulins de Corbeille firmasıyla ortaklık temelinde faaliyetlerine devam etmişti. Ticarî ve ailevî bağlar sayesinde Avrupa'da ortaya çıkan teknolojik yenilikleri yakından takip eden Allatiniler, kurdukları buhar değirmeninde modern makineler kullanarak kentin sanayileşme çabalarında önemli paya sahip olmuşlardır.¹¹⁹ 1897 yılında Selanik Sanayi ve Ticaret Osmanlı Anonim Şirketi'ni kurarak sahip oldukları buharlı un değirmenini bu şirketin bünyesine katmışlardır. Böylece değirmen, anonim şirket şeklinde organize olurken hem üretim hacmi hem de pazar payı genişlemiştir. Allatini Değirmeni, Selanik Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi bünyesinde kurumsal bir yapıya kavuştuğu esnada 1898 yılında büyük bir yangınla tamamen yok olmuştur. Allatiniler, yanan değirmenin yerine 2.75

¹¹⁹ Selanik'in en büyük buhar değirmenini işleten ailesi Allatiniler, aslen İtalya'da yaşayan Yahudi bir aile idi. 18. yüzyılın sonunda ailenin bir mensubu olan Lazare Allatini'nin Livorno'dan Selanik'e gelmesinden sonra kentin ekonomisinde en önemli girişimci ailelerden biri oldular. Allatini ailesinin Selanik'teki siyasi, sosyal ve kültürel faaliyetleri hakkında geniş bilgi için bkz. Mehmet Ali Karaman, "XIX. Yüzyılda Selanik'te Musevi Bir Aile: Allatiniler", *History Studies*, 9/5 (Aralık 2017), s. 129-142. Diğer büyük tüccarlar gibi Allatiniler de toptan tahıl, tütün ve pamuk ticareti yaptılar. Tütün ticaretinden tütün işleme ve sigara üretimine geçtiler. Minna Rozen, *Facing the Sea: The Jews Salonika in the Ottoman Era (1430-1912)*, Afula, 2011, s. 37. Un üretimi ve ipek sektöründe önemli yatırımlar yaptılar. Sonrasında kentte kiremit fabrikasını ve buharlı bir değirmeni faaliyete geçirdiler. Selanik'te ticarî ve sınaî yatırımların arttığı bir zamanda yaptıkları yatırımlarla büyük kârlar elde ettiler. İpek, *Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler*, s. 67, 77, 79.

milyon frank maliyetle son derece modern ve teknolojik aletlerle donattıkları yeni bir değirmen inşa ettiler. Yapımını mimar Vitaliano Poselli'nin üstelendiği değirmen eskisine oranla iki katı üretim kapasitesine kavuştu. 1 Eylül 1900 tarihinde hizmete açılan yeni değirmen, teknolojik üstünlük ve üretim kapasitesi açısından Avrupa ve Amerika'daki değirmenlerden aşağı değildi.¹²⁰

Allatini unlarının rüştünü ispat ettiği bir zamanda yangınlar değirmenin peşini bırakmamış 1898 yılındaki büyük yangından sonra 1909 yılında da küçük çaplı bir yangın çıkmıştır. Bunun neticesinde 220 bin kadar boş un çuvalı ve iki ahşap yapı yanmıştır. Ertesi gün Allatinilerin bira fabrikasında da yangın çıktığı kayıtlara geçmiştir. Aslında yangın hadiseleri buhar değirmenlerinde sıkça rastlanan bir olgudur. Avrupa ve Amerika'daki buhar değirmenlerinde de sık sık yangınların çıktığı kayıtlara geçmiştir. Bu yangınlar, buhar değirmenlerinin ortaya çıkmasıyla birlikte işlerinde ciddi azalma olan geleneksel değirmen sahiplerinin bir kundaklaması olabileceği gibi değirmenlerin sahip olduğu teknolojik aksamdan da kaynaklanıyor olabilirdi.¹²¹

19. yüzyılın ikinci yarısı boyunca buhar değirmenleri imparatorluk genelinde yaygınlık göstermeye devam etmişti. Özellikle yüzyılın son çeyreğinden itibaren devletin verdiği teşvik ve imtiyazlar sayesinde müteşebbislerin değirmencilik sanayiine yatırım yapmaları kolaylaşmıştı.¹²² Bütün bu düzenlemeler sonuç vermiş ve çok sayıda değirmen inşa edilmişti. 1890 yılında İstanbul Erenköy'de altı beygir gücünde bir motora sahip buhar değirmeni yapılmıştı. Bu değirmende iki çift değirmen taşı, bir buğday yıkama ünitesi ve elek bulunuyordu. 1890'lı yılların başında Biga Mutasarrıflığı'nda buharla çalışan 3 değirmen vardı. Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Kazası'nda da aynı tarihlerde askeriye için un üreten bir buhar değirmenin varlığı tespit edilmiştir.¹²³

Buhar değirmenlerinin imparatorluk dahilindeki yayılışı yabancı gözlemcilerin de dikkatini çekmiş ve bu durum onların raporlarına yansımıştır. Düyûn-ı Umûmiyye memuru Fransız coğrafyacı ve oryantalist Vital Cuinet (1833-1896), 1890'lı yılların

¹²⁰ İpek, *Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler*, s. 67, 77, 79, 82.

¹²¹ İpek, *Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler*, s. 82.

¹²² "On Beş Seneye Kadar Avrupa'dan Celbolunacak Makine ve Fabrika Alâtının İlk Defada Rüsûm-ı Gümrükten Muafiyetine Dair İlan", *Düstur*, Tertib 1/Cilt 3 (23 Receb 1290/16 Eylül 1873), s. 398; *Düstur*, Tertib 1/Cilt 6, Ankara: Başvekâlet Devlet Matbaası, 1939, s. 320-321.

¹²³ Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineur-Volume 3*, Paris: Ernest Leroux, 1894, s. 728, 729, 747.

başında İzmir’de buharla çalışan 15 un değirmeninin varlığına işaret etmiştir (bkz. Tablo 2). Bu değirmenlere ek olarak İzmir’in bağlı olduğu Aydın Vilayeti’nin sınırları dahilinde mahalli ihtiyaçlara veya günün koşullarına göre, pamuk işleyen, un ve yağ üreten 29 buhar değirmeni not etmiştir.¹²⁴

Tablo 2: Vital Cuinet’e göre Aydın Vilayeti’ndeki Buhar Değirmenlerinin Dağılımı

Sancak	Buhar değirmeni	Buhar değirmeni, (yağ, pamuk, un)
İzmir	15	8
Saruhan	-	12
Aydın	1	7
Denizli	6	2
Menteşe	-	-
Toplam	22	29

Kaynak: Cuinet, *La Turquie d’Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l’Asie-Mineur-Volume 3*, s. 410, 411.

Hicrî 1317 (1899/1900) tarihli Aydın Vilayet Salnamesi’ne göre ise İzmir’de modern değirmencilik teknolojisinin kullanıldığı 13 değirmen vardı (bkz. Tablo 3). Bunların 8’i buhar, 2’si su, 3’ü ise su ve buhar gücüyle çalışıyordu. Bu değirmenler çoğunlukla İzmir’in Darağacı mevkiinde toplanmıştı. Buradan da anlaşılacağı üzere su enerjisi sadece geleneksel değirmenlerin işletilmesi için kullanılan bir enerji türü değildi. Modern değirmenlerin işletilmesi için de kullanılıyordu.¹²⁵

¹²⁴ Cuinet, *La Turquie d’Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l’Asie-Mineur-Volume 3*, s. 410, 411. Aydın Vilayeti merkez sancağında bir buharlı un değirmeni; merkez kazada meyan kökü işleyen 2 buhar değirmeni; Nazilli Kazası’nda biri meyan kökü, diğeri tahıl, pamuk ve yağ için olmak üzere 2 büyük buhar değirmeni; Saruhan Sancağı’nda pamuğu işlemek ve zeytinyağı yapmak için kullanılan 12 buhar değirmeni vardı. Ayrıca, geleneksel koşullarda üretim yapan sayısız küçük un değirmeni de vardı. Bunlar tüm sancakların köylerine yayılmış ve ana merkezlerden uzakta bu yerleşim yerlerinin un ihtiyacını sağlıyordu. Denizli Sancağı’nda su gücüyle çalıştırılan ve günde en az 55.000 okka (70.559 kilogram) her kalitede un üreten 60 çift değirmen taşı vardı. Bu değirmenler, Büyük Menderes’in tüm üst vadisini beslerdi. Vilayette buhar ve su değirmelerinin yanı sıra yel değirmenleri de üretime katkı sunardı. Menemen Kazası’nda 10 ila 12 arası yel değirmeni vardı. Cuinet, *La Turquie d’Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l’Asie-Mineur-Volume 3*, s. 487, 588, 602, 612, 620. Bunların yanı sıra Hicrî 1331 (1912/1913) yılında hazırlanan bir raporda Mentese Sancağı’na bağlı Muğla Kazası’nda su gücüyle çalışan üç taşlı bir un fabrikası, Milas Kazası’nda da enerji türü belirtilmemiş bir dakik (un) fabrikası vardı. Ticaret ve Ziraat Nezâreti, *Menteşe Sancağı’nın Ahval-i Ziraiyye ve Arziyyesi (Liva Ziraat Memuru Ali Rıza Bey’in Raporu)*, İstanbul: Matbaa-i Âmire, 1331 (1915/1916), s. 90.

¹²⁵ 1317 Aydın Vilayet Salnamesi, s. 115.

Tablo 3: 1317 (1899/1900) Aydın Vilayet Salnamesi'ne Göre İzmir'de Bulunan Buhar Değirmenleri

Çeşidi	Mevkii	Sahibi	Açıklama
Un Fabrikası	Kordon	Paterson	Buharlı
Un Fabrikası	Karadaş	Danderya Mıgırdıç	Buharlı
Un Fabrikası	Kemer Caddesi	Rum Evangeliki Mektebi	Buharlı
Un Fabrikası	Topraktepe	Yakomioğulları	Su ve buharlı
Un Fabrikası	Sengli Değirmeni	Çakıroğlu Şürekası	Su ve buharlı
Un Fabrikası	Hisarortası	Memiko Hacı Andon	Su ve buharlı
Un Fabrikası	Hisarortası	Kordili	Su
Un Fabrikası	Halkapınar	Dûzoğlu	Su
Un Fabrikası	Darağacı	Memiko ve Şürekâsı	Buharlı
Un Fabrikası	Darağacı	Batuna	Buharlı
Un Fabrikası	Darağacı	Yenako ve Kozinar	Buharlı
Un Fabrikası	Darağacı	İpsa	Buharlı
Un Fabrikası	Darağacı	Karmanyola	Buharlı

Kaynak: 1317 Aydın Vilayet Salnamesi, s. 115.

İzmir'deki bu buhar değirmenleri dışında İngilizlerin bölgede kurdukları çok sayıda değirmen vardı. W. Williamson adlı İngiliz vatandaşı bir müteşebbis, kendi ürettiği tahılı öğütmek için İzmir'de bir buhar değirmeni kurdu. Sonrasında pamuk işiyle uğraşınca bu değirmenini başka birine kiraya verdi. Bunun dışında D. Metaxas adındaki tüccarın Alsancak civarında işlettiği buhar değirmeninin yıllık kârı 1.900 sterline kadar çıkıyordu. Ayrıca F. Smith'in Kiliseköy'deki değirmeni, T.B. Ress'in değirmeni, British Eastern Agency adındaki İngiliz şirketine ait Buca'daki değirmen ve İzmir'de Alsancak İstasyonu ile Pasaport İskelesi arasındaki mevkide İngilizlere ait olan üç tane değirmen de buhar gücüyle çalışan tesislerdi.¹²⁶

İmparatorluk dahilinde buhar değirmenlerinin en çok rağbet gördüğü kent hiç şüphesiz İstanbul'du. Kent, siyasî ve ekonomik anlamda önemli bir konumuna kavuştuğu Roma döneminden başlayarak 19. yüzyılın ikinci yarısına değin içinde barındırdığı insanların

¹²⁶ Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 191-192.

un ihtiyacını çeşitli yöntemlerle temin etmeye çalışmıştır.¹²⁷ İstanbul’da güçlü akarsuların olmaması, var olanların ise kentin su ihtiyacı için su kemerleri ve bentlere kanalizasyon edilmesi sebebiyle su değirmelerine pek rastlanmazdı. Üsküdar, Galata ve Kadıköy sınırlarında rüzgâr enerjisiyle çalışan yel değirmenleri vardı. Bunlar kentin kalabalık nüfusunu besleyecek derecede üretim yapmaktan uzaktılar.¹²⁸ Bundan dolayı un temini için kent dâhilinde yüzyıllar boyunca işleyen hayvan gücüyle çalışan beygir (at) değirmenleri önem kazanmıştır.¹²⁹ Bu değirmenlerin sayısı 15. yüzyıl ortasında Fatih İmaret Vakfı kayıtlarına göre 102’dir. Değirmenlerde döndürülen taşlara horos denirdi. Değirmenin kapasitesine göre bir, iki, üç, hatta altıya kadar değirmen taşı bulunabilirdi. Bu taşları döndürme işini Midilli olarak bilinen küçük atlar yapardı. Değirmenler genellikle fırın ve uncu dükkânlarının yanında kurulmuştur. İstanbul’un çeşitli semtlerinde sıkça rastlanan bu değirmenci/uncuların asıl işyerleri Unkapanı ve Beyazıt’ta yer alırdı. Unkapanı bu açıdan imparatorluğun en büyük “zahire borsası” merkeziydi. Nüfusu sürekli artan İstanbul için zahire temini meselesi her dönem ciddi sorunları beraberinde getirmiştir. Bu sorunların üstesinden gelmek için değirmenci ve uncu esnafıyla alakalı sürekli buyruklar çıkarılmıştır. Devletin, 16. yüzyıl boyunca fırınların yanında at değirmenleri kurma kararlığını sürdürdüğü bilinmektedir. 1567 tarihinde İstanbul Kadısı’na hitaben yazılan bir hükümde şehirdeki un ihtiyacının arttığı, bunun için yeni beygir (at) değirmenlerinin ihdas edilerek kış mevsiminde dahi sürekli çalışmalarının sağlanması istenmiştir. İstanbul’da at değirmenlerinin bir diğer tanığı Evliya Çelebi’dir. 17. yüzyılda kentte 925 at değirmeni bulunduğunu ve bu değirmenlerde 9 bin 800 kişinin çalıştığı bilgisini verir. Fakat bir yüzyıl sonra, Sultan III. Osman’ın

¹²⁷ Kentin yöneticileri halkın ve fırınların un sıkıntısı çekmemesi için ülke içinden ve dışından sürekli un temin ederlerdi. Özellikle Batı Anadolu, Trakya ve Romanya’daki değirmenlerde elde edilen unlar İstanbul halkı ve esnafının tüketimine sunulurdu. Kentin periferisi olarak bilinen Çorlu, Lüleburgaz, Vize ve İznik’teki değirmenlerden, Tuna Nehri havzasından ve Akdeniz limanlarından İstanbul’a sürekli un taşındığı bilinmektedir. Zira bu durumla ilişkili olarak Akdeniz’in hızla büyüyen liman kentlerinden biri olan Antalya’daki modern un değirmenleri dikkat çekici boyuttaydı (bkz. Ek 24). BOA, Dahiliye Nezâreti Umur-ı Mahalliye ve Vilayet Müdürlüğü Evrakı (DH.UMVM.), 75/18, 28 Zilkade 1335 (15 Eylül 1917).

¹²⁸ Kentteki değirmenlerin yetersizliğinin farkına varan İtalyan mühendis Leonardo da Vinci, Osmanlı Sultanı II. Bayezid (1481-1512) devrinde gönderdiği bir mektupla, rüzgâr enerjisiyle çalışan değirmenler icat ettiğini ve bu teknolojiyi Osmanlı ülkesinde kullanmak istediğini belirtmiştir. “*Ben kulunuz değirmen hususunu şimdiye değin fikr idüp Allah inâyetiyle bir vechile çare buldum ki bir tasnif ile susuz heman yel ile değirmeni idem ki denizde olan değirmenden dahi az ile hasıl ola ve hem halka dahi âsân ve hem kanda olur ise olur.*” BOA, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Belgeler (TS.MA.e.), 754/99, 7 Safer 918 (24 Nisan 1512).

¹²⁹ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi I. Kitap*, Haz.: Robert Dankoff, Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2006, s. 261, 262.

(1754-1757) 1757 yılında isteği üzerine İstanbul'da yapılan sayımda 188 at değirmeni ve 848 horos denilen değirmen taşı tespit edilmiştir. Bu durumda Çelebi'nin verdiği 925 rakamı değirmen sayısından çok değirmenlerde dönen taş sayısını akla getirmektedir. Sultan Osman'ın yaptırdığı teferruatlı araştırma neticesinde bu değirmenlerin genelde fırıncı ve uncu esnafına ait olduğu görülmektedir. Bu değirmenler özellikle Unkapanı, Üsküdar ve Beyazıt'ta yoğunluk göstermiştir. 18. yüzyıla gelindiğinde at değirmenleri İstanbul için vazgeçilmez hale gelmişti. Bunlar su ve rüzgâr değirmenlerine nispetle masraflı olmasına rağmen doğa şartlarına bağlı olmadan sunduğu istikrarlı üretim İstanbul gibi kalabalık nüfuslu bir kent için avantaj sağlıyordu. Bütün bu çabalara rağmen İstanbul'daki at, su ve yel değirmenlerinin kapasitesi kentin un ihtiyacını karşılamakta her zaman için yeterli olmuyordu.¹³⁰

19. yüzyılın ortalarına kadar İstanbul'da rüzgâr, su ve çoğunlukla at gücüyle çalışan değirmenler tercih edilirken, yüzyılın ikinci yarısında klasik değirmenler yerlerini buharla çalışan yeni tesislere bırakmaya başlamıştır.¹³¹ 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde İstanbul'da 13 tane büyük buhar değirmeni aktif olarak çalışıyordu (bkz. Tablo 4). Değirmenlerin çoğu Haliç'in kıyısında (Ayvansaray,¹³² Cibali,¹³³ Kasımpaşa,¹³⁴

¹³⁰ Mustafa Bozdemir, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Endüstriyel Mirasımız*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Ekonomik ve Sosyal Tarih Yayınları, 2011, s. 167-168.

¹³¹ 19. yüzyılın ortasında İstanbul'daki un sıkıntısı bazı müteşebbislerin de dikkatini çekmiştir. Bu sıkıntının giderilmesi için buhar değirmenleri inşa edilmesi teklif edilmiştir. Nitekim Mösyö Lui adındaki bir müteşebbis 20 Ağustos 1850 tarihinde sadarete sunduğu bir arzuhalde Sakız ve Çeşme limanlarında batmış olan topları çıkarmak için görevlendirildiğini, ancak olumlu bir netice alamadığı için malzeme ve diğer harcamalarla birlikte 1.880.000 kuruşluk bir masrafa girdiğini belirtmiştir. Ancak toplar çıkarılmış olsa bile 800.000 kuruşluk bir değeri olacağı için çokça zarar edeceğini dile getirmiştir. Müteşebbis, bu zararını kapatmak için mağazasında buharla işleyen bir buğday öğütme makinesinin bulunduğunu bildirmiş ve bunu işletebilmek için ruhsat talep etmiştir. Müteşebbis, Boğaziçi, Fener veya Eyüp taraflarında bir yerde 10 taşlı bir buhar değirmeni işletmek istemektedir. Buhar değirmenlerinin Osmanlı Devleti'nde yeni yaygınlaşmaya başladığı bir tarihte Mösyö Lui böyle bir değirmenin, sürekli un ithal eden İstanbul için faydalı olacağını ve kentteki ekmek sıkıntısına bir nebze çare olacağını belirtmiştir. Ne yazık ki Lui'nin talebinin nasıl sonuçlandığına dair herhangi bir belgeye rastlanmamıştır. BOA, HR.TO., 412/60, 20 Ağustos 1850.

¹³² Merkezi İstanbul'da Ayvansaray'da bulunan ve buhar gücüyle çalışan değirmeni işletmek ve zahire ticaretiyle uğraşmak üzere "İttihâd Değirmencilik Anonim Şirket-i Osmâniyesi" adı altında bir şirket kurulması babında Pıriştineli İlyas Bey ile ortaklarına verilen ruhsat için bkz. BOA, BEO, 3786/283907, 1-1, 23 Receb 1328 (31 Temmuz 1910).

¹³³ Meclis-i Mebir'in Cibali tarafında bir buhar değirmeni inşası hakkındaki lâyihası için bkz. BOA, HR.TO., 436/53, 18 Nisan 1861.

¹³⁴ Bezm-i Alem Vâlide Sultan Vakfı'na ait olup Yunan tebaasından Zito tasarrufunda olup Kasımpaşa'da bulunan buhar değirmeni için bkz. BOA, HR.TO., 157/65, 12 Haziran 1895.

Hasköy,¹³⁵ Balat¹³⁶ ve Unkapanı) yer alıyordu. Bunun en önemli sebeplerinden biri de ulaşım imkânlarıydı. Zira değirmenlerde öğütölmek için buğday taşıyan gemiler konumdan dolayı kolaylıkla sahile yanaşabiliyorlardı.¹³⁷ Üsküdar'daki Pertevniyal Vâlîde Sultan Vakfı'na ait değirmen o tarihlerde aktif olarak çalışmıyordu. Oysa silindirli öğütme sistemine geçmişti. Göksu değirmeni, boğazın Asya yakasında yer almaktaydı. Unkapanı'ndaki iki büyük buhar değirmeni de orduya aitti ve askerler için gerekli unu ürettiyordu.¹³⁸

Tablo 4: 19. Yüzyılın Sonunda İstanbul'da Bulunan Değirmenlerin Listesi

Değirmenin Bulunduğu Yer	Sahibi	Öğütme Şekli
Ayvansaray	Baker, Hayden ve Ortakları	Silindirli/valsli
Cibali	Bernard Corpi'nin oğlu	Silindirli/valsli
Kasımpaşa	Jean Tzomboulas	Silindirli/valsli
Hasköy	P.J. Coronaki	Silindirli/valsli
Büyükkada	Haled Bey	Silindirli/valsli
Balat	N. Delenda ve Ortakları	Değirmen Taşlı
Göksu	Apik Efendi Uncuyan	Değirmen Taşlı
Üsküdar	Vâlîde Sultan Vakfı	Değirmen Taşlı
Unkapanı	Harbiye Nezâreti	Değirmen Taşlı
Unkapanı	Harbiye Nezâreti	Değirmen Taşlı
Kasımpaşa	J. Cavaffian	Değirmen Taşlı
Hasköy	P.J. Coronaki	Değirmen Taşlı

Kaynak: *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 145, 146.

¹³⁵ Hasköy buhar değirmeni direktörü İstefopoli ve Duka Mumyanesi'nin Asâkir-i Şâhâne tayinatı hususundaki arzuhali için bkz. BOA, MVL., 440/90, 29 Şevval 1280 (7 Nisan 1864).

¹³⁶ İstilyato oğlu Yorgi'ye Balat yakınlarında buhar değirmeni inşasına dair verilen izin için bkz. BOA, Sadaret Mektubi Kalemi Nezâret ve Deva'ir Evrakı (A.MKT.NZD.), 206/68, 29 Rebiülahir 1273 (27 Aralık 1856).

¹³⁷ "Dersaadet'te Değirmencilik", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 1.

¹³⁸ *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, 8.V 12564/No 99 (30 Juin 1895), s. 145, 146; "Dersaadet'te Değirmencilik", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 1.

İstanbul’da çok sayıda buhar değirmeni inşa edilmesine rağmen bu değirmenlerin kentin un ihtiyacının hepsini karşılaması söz konusu değildi.¹³⁹ Devlet, kentteki un açığını kapatmak için başka ülkelerden veya Osmanlı Devleti’nin değişik bölgelerinden un temin ediyordu.¹⁴⁰ Bu unun bir kısmı Romanya’nın Kalas, İbrâil ve Rusya’nın Odessa, Sivastopal, Nikolaif şehirleriyle Bulgaristan Emâreti’nden, Macaristan’dan ve Fransa’nın Marsilya kentinden ithal edilmekte olup¹⁴¹ 1893 yılı ithalatı 1892 yılı ithalatına nazaran iki kat artmıştır (bkz. Tablo 5).¹⁴² Bu tablonun ortaya çıkmasında, o dönemde Anadolu’nun bazı bölgelerinde kuraklık ve buna bağlı kıtlığın çıkması üzerine Edirne, Amasya, Sivas, Tokat, Eskişehir gibi yerlerden gelmekte olan unun kuraklık nedeniyle başka bölgelere gönderilmesi etkili olmuştur.¹⁴³

Tablo 5: 1892 ve 1893 Yıllarında Osmanlı Devleti’nin Un İthal Ettiği Yerler ve Miktarı

Un İthal Edilen Yerler	1892	1893
Romanya	170.000 çuval	400.000 çuval
Rusya	100.000 çuval	200.000 çuval
Fransa/İtalya	20.000 çuval	50.000 çuval
Bulgaristan	10.000 çuval	20.000 çuval
Avusturya-Macaristan	2.500 çuval	2.500 çuval
Edirne	25.000 çuval	20.000 çuval
Samsun	15.000 çuval	15.000 çuval
Toplam	342.500 çuval	707.500 çuval

Kaynak: “Dersaadet’te Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 1; *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de*

¹³⁹ *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 146, 147.

¹⁴⁰ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 41-42.

¹⁴¹ İleriki zamanlarda Osmanlı Devleti’nde buhar değirmeni işletmecileri Kanada, Arjantin Amerika, Avustralya unları ile de rekabete mecbur kalacaklardı. “Mahlût Dakikler ve Memleketimizde Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 1164 (27 Nisan 1907), s. 1.

¹⁴² 1899 yılına gelindiğinde ithal unlar İstanbul’a gelmeye devam ediyordu. Her hafta 2 bin çuval Rusya, 2 bin çuval Romanya, 500-1.000 çuval Bulgaristan, 500-1.000 çuval Fransa ve bir kısım da Amerikan unu geliyordu. Bu ithal unların haricinde Anadolu’daki değirmenlerden de un gelmeye devam ediyordu. Amasya (Çeltik, Merzifon, Taşova), Tokat (Zile) ve Sivas’ta 50 büyük değirmen vardı. Bunların 25’i buhar değirmeni idi. Bu değirmenlerin her birinde günde ortalama 50-100 çuval un üretilirdi. Buralarda üretilen unlar katırcılar vasıtasıyla Samsun Limanı’na gönderilirdi. Unların nakliyatı çuval başına mesafenin uzaklığına göre 8-12 kuruş arasında değişiyordu. Bazı durumlarda 30 kuruşa kadar çıkıyordu. Samsun’a gelen bu unlar Karadeniz üzerinden İstanbul’a gönderilirdi. “Ecnebî Dakikleri ve Osmanlı Dakik Fabrikatörleri”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 743 (31 Mart 1899), s. 1.

¹⁴³ “Dersaadet’te Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 538 (21 Nisan 1895), s. 7.

Constantinople, s. 147-149; “Dersaadet’te Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 538 (21 Nisan 1895), s. 7.

Un ithalatı ülkedeki değirmenlerine durumuna ve buğday hasadına bağlı olarak yıllara göre değişiklik gösteriyordu.¹⁴⁴ Romanya unları, beyaz olması ve Rus ununa oranla uygun bir fiyata satılmasından dolayı Osmanlı Devleti’ndeki tüketiciler için tercih sebebiydi. İtalya’dan gelen un genellikle az miktardaydı ve Marsilya’dan gelen undan daha düşük kalitedeydi. 1894 yılında Cenova’dan İstanbul’a 457 ton un geldi. Orta Avrupa’nın en büyük değirmencilik endüstrilerinden birine sahip olan Macaristan’dan gelen un miktarı çok düşüktü.¹⁴⁵ Marsilya unu düşük fiyatı nedeniyle Osmanlı pazarında alıcı buluyordu. Özellikle hasadın kötü olduğu dönemlerde Marsilya’dan temin edilen un miktarı artıyordu. Bir dönem Marsilya’dan ithal edilen unların sağlık açısından uygun olmadığı düşünülse de yapılan tetkikler neticesinde bu unların herhangi bir sorunu olmadığı tespit edilmiştir. Buna rağmen Marsilya unlarının satışı Romanya ve Rus unlarına oranla çok düşük seviyedeydi. Bunun çeşitli nedenleri vardı. İlk olarak Marsilya’dan gelen unlarda kalite düzeyi değişebiliyordu. Oysa Romanya’dan getirtilen unların kalitesi hep aynı düzeydeydi. Ayrıca Marsilya unlarının fiyat istikrarı da yoktu. Osmanlı Devleti’nde Marsilya unlarını satacak tüccarların eksikliği de önemli bir nedendi. Diğer bir neden de ulaşım olanaklarıydı. Rusya ve Romanya’dan Osmanlı Devleti’ne un ithal etmek diğer bölge veya ülkelere oranla daha az masraflıydı. Macaristan gibi önemli değirmencilik endüstrisine sahip bir ülkeden ithal edilen un miktarına bakıldığında, ulaşım olanaklarının Osmanlı Devleti’nin un ithalat politikasını şekillendiren etkenlerden biri olduğu ortaya çıkmaktadır.¹⁴⁶

19. yüzyılda İstanbul’un ihtiyaç duyduğu irmik unu ise Selanik’ten temin edilmeye çalışılırdı. Zira Selanik sahip olduğu çok sayıda buhar değirmeniyle imparatorluğun önemli un üretim merkezlerinden biriydi.¹⁴⁷ Selanik’in, bu maddeye uygulanan gümrük vergilerine rağmen, irmik ithal etmek için yeterince donanımlı olduğu söylenebilir.

¹⁴⁴ Osmanlı hükümetinin un ihtiyacını karşılamak için ithalat yoluna gitmesi, mevcut buhar değirmenlerinin kapanmasına veya üretimlerinin azalmasına sebebiyet veriyordu. BOA, BEO., 27/1952, 3 Zilhicce 1309 (29 Haziran 1892); BOA, BEO., 34/2523, 24 Zilhicce 1309 (20 Temmuz 1892).

¹⁴⁵ Macaristan değirmencilik endüstrisi için bkz. Klement, “How to Adapt to a Changing Market? The Budapest Flour Mill Companies at the Turn of the Nineteenth and Twentieth Centuries”, s. 834-867.

¹⁴⁶ “Dersaadet’te Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 2; *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 147-149.

¹⁴⁷ *1307 Selanik Vilayet Salnamesi*, s. 230.

Nişasta, Belçika'nın¹⁴⁸ Anvers Limanı, İngiltere ve biraz da Fransa'dan geliyordu. 19. yüzyılda popüler bir tüketim maddesi olan makarna İtalya ve Fransa'dan geliyordu.¹⁴⁹ Bunun dışında makarnanın yerel üretim olanakları da geliyordu. İstanbul'daki değirmenlerden çıkan kepek, ihraç maddesine dönüşmüştü. Yıllık ortalama 8 bin ton civarında kepek ihracatı söz konusuydu. Bu ihracat çoğunlukla İtalya ve Fransa'ya idi.¹⁵⁰

Buhar değirmenleri sadece özel teşebbüsün ilgi duyduğu işletmeler değildi. Kimi devlet kurumları da ihtiyaç duydukları unu üretmek için bu tür değirmenler inşa etmeye başlamıştı. Özellikle ordu bu konuda öncülük ediyordu. İstanbul Unkapanı'nda özel sektöre ait olanlar yanında Harbiye Nezâreti'nin bir buhar değirmeni vardı ve ordunun ihtiyaçları için üretim yapmaktaydı. Tersâne-i Âmire'de (Tersane) kurulan diğer bir değirmen, kurumun peksimet ihtiyacına cevap verecek biçimde örgütlenmişti. Tersane'nin sorumluluğunda olan peksimet üretimi stratejik bir konuydu. Zira aylarca denizlerde kalan donanma personelinin beslenmesi önemli ve üstesinden gelinmesi zor bir iâşe meselesiydi. Savaş dönemlerinde bu hassasiyet daha da artıyordu. Peksimet temin yöntemlerinde zamanla değişimler yaşanmıştır. Önceleri bu işten Peksimet Eminliği sorumluydu. Bunlar ihtiyaç duyulan peksimetleri çoğunlukla İstanbul'daki fırıncılardan temin ediyorlardı. 18. yüzyılın başında Peksimetçibaşılık ihdas edildikten sonra donanmanın ihtiyaç duyduğu peksimet temini özel sektörün eline geçti. 19. yüzyılın başında ise Bebek'te Tersane'ye bağlı büyük bir peksimethane üretime başladı. Peksimethanenin un ihtiyacı, buradaki at değirmeni, hemen karşı sahilde bulunan Göksu'daki su değirmeni ve dışarıdan getirtilen unlarla karşılanmaya çalışılıyordu.¹⁵¹ Dışardan un tedariki masraflı olunca Tersane'nin bağlı bulunduğu Bahriye Teşkilatı satın aldığı buğdayı *asâkir-i şâhânenin* Unkapanı'ndaki buhar değirmeninde öğütmek istedi. Ancak mezkûr değirmen *asâkir-i şâhânenin* un ihtiyacına göre düzenlendiği için dışarıdan gelen bu talebe olumsuz yanıt verdi. Tersane'nin dışardan aldığı unların düşük kaliteli ve yüksek fiyatlı olmasından dolayı *hazîne-i bahriye* çok zarar ediyordu. Bu

¹⁴⁸ Belçika'daki Değirmencilik sektörü için bkz. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 185 (14 Temmuz 1888), s. 7.

¹⁴⁹ Osmanlı Devleti'nde makarna üretimi için bkz. *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, Matbaa-i Âmire, İstanbul, 1333 (1917).

¹⁵⁰ *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 150.

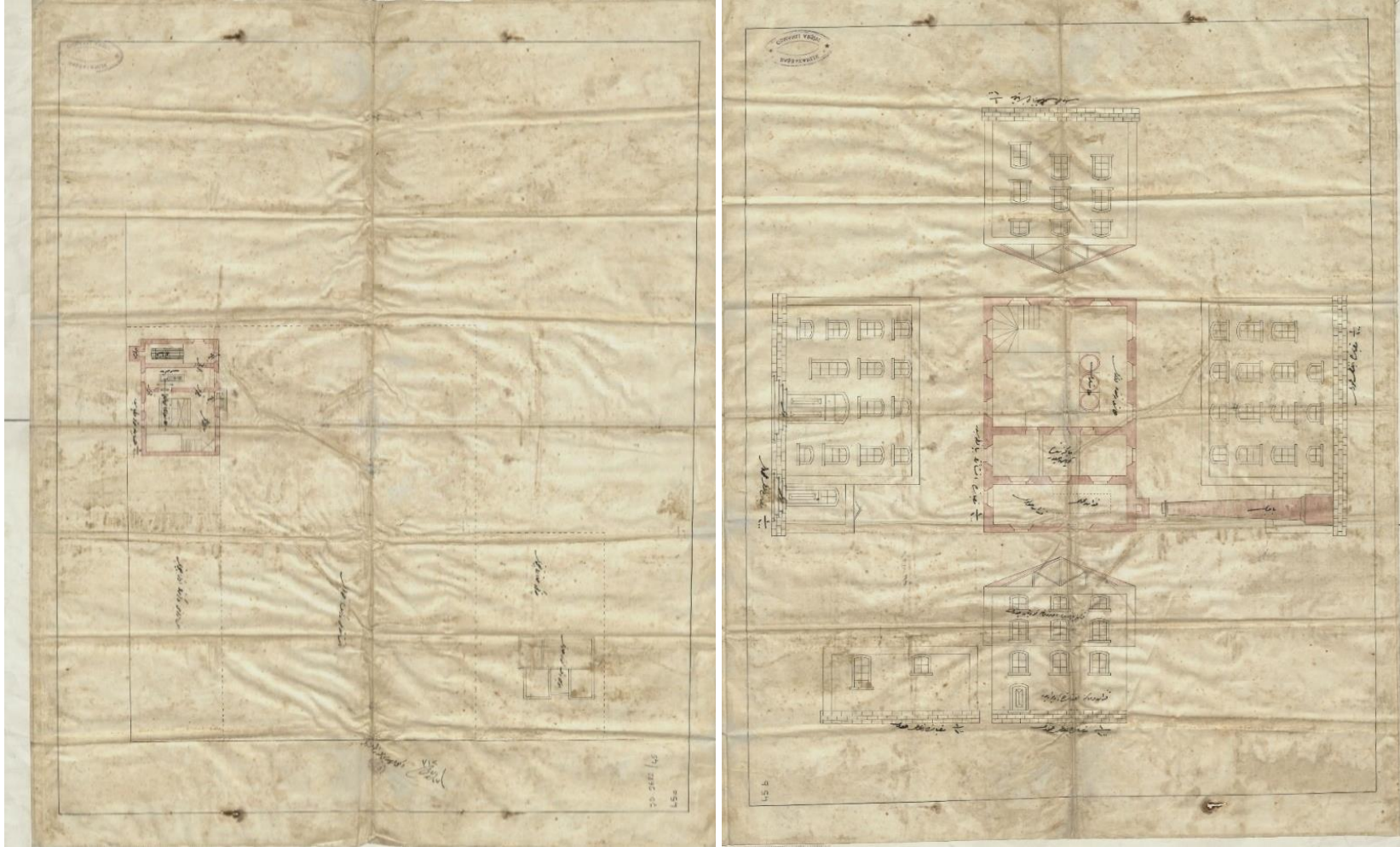
¹⁵¹ Aziz Altı ve Salih Başkutlu, "Bebek Peksimethanesi", *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi (OMAD)*, 7/18 (Temmuz 2020), s. 419-437.

durumun sürdürülebilirliği yoktu. Bunun üzerine Tersane yetkilileri donanma personeli için ihtiyaç duyulan unu zamanında imal edecek ve Bahriye hazinesini bu konudaki gereksiz masraflardan kurtaracak bir buhar değirmeninin inşasını gerekli görmüşlerdir. Değirmen için gerekli olan kazan ve makineler Tersane’de mevcuttu. Ayrıca yeni bir bina inşasına gerek yoktu. Tersane’nin harcama bütçesinden cüzi bir miktarla fırın binalarının dahilinde birkaç bölme inşa edilerek, altı çift değirmen taşı ve elek satın alınması için gerekli izinler alınmıştı.¹⁵²

Buhar gücünün değirmencilik endüstrisinde verimliliği artırdığı görüldükçe çok sayıda buhar değirmeni inşa talebi ilgili kurullarda görüşülmüş ve değirmen sayısı imparatorluğun farklı coğrafyalarında hızla yaygınlaşmıştır. Adapazarı Kazası’nın Büyük Peşkirici Mahallesi civarında Şaranpol denilen mahalde Ekmekçi Bari’nin oğlu Hacı Aleksandır kendine ait dut bahçesinde genişliği 11, uzunluğu 18 metre olmak üzere, 8 beygir kuvvetinde, 3 taşlı bir buhar değirmeni (bkz. Plan 3) inşa etmek için İzmit Sancağı İdare Meclisi’ne başvurmuştur. Yapılan incelemeler neticesinde mezkûr bahçede fabrika inşasına mâni bir durum olmadığı ve kullanılacak arazinin her dönümü için 30 kuruş *bedel-i oşr* verilmesi ve padişah izni (*irâde-i seniyye*) alınması karşılığında işletmenin kurulabileceği bildirilmiştir.¹⁵³

¹⁵² BOA, İrade Dâhiliye (İ.DH.), 769/62621, 17 Cemazeyilahir 1295 (18 Haziran 1878). BOA, İ.DH., 769/62621, 17 Cemazeyilahir 1295 (18 Haziran 1878).

¹⁵³ “...şu hâlde nezâretce yapılacak şey bu gûne fabrikaya konulacak buharlı kazganın sınıfı fennen ta’yîn ve resm-i mukannenî tahsîl olunarak ruhsatnâmesinin imlâ ve i’tâsına münhasır kalmış ve bu da arazi-i mezbûre üzerine ebniye inşâsı hakkında ta’alluk eden irâde-i seniyye-i cenâb-ı hilâfet-penâhîye mütevakkıf bulunmuş” BOA, Şûrâ-yı Devlet Evrakı (ŞD.), 2682/45, 10 Cemazeyilevvel 1316 (26 Eylül 1898).



Plan 3: Hacı Aleksandır'ın Adapazarı'ndaki 3 Taşlı Buhar Değirmeni

Kaynak: BOA, ŞD., 2682/45, 10 Cemazeyilevvel 1316 (26 Eylül 1898).

19. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde Batı’da meydana gelen değirmencilik endüstrisindeki teknolojik gelişmelere kayıtsız kalamayan Osmanlılar buhar gücüyle çalışan mevcut taşlı değirmenlerini yavaş yavaş silindirli/valsli öğütme sistemine sahip üretim tesislerine dönüştürdüler. Bu aşamadan itibaren buhar değirmenleri veya un değirmenleri yerine sık sık “dakîk” veya “un fabrikası” tabiri yaygınlaşmaya başladı. Petrol, elektrik, gaz ve buharla çalışan bu değirmenler Osmanlı coğrafyasında hızla yayılmıştır. Nitekim 1913 ve 1915 sanayi sayımlarında Osmanlı Devleti’nin farklı şehirlerinde olan ve 24 saatte en az 100 kentâl (10.000 kg.) buğday öğütebilen buhar, benzin, elektrik veya gazla çalışan 31’i aslî, 2’si tâlî olmak üzere toplam 33 modern değirmen kaydedilmiştir (bkz. Tablo 6).¹⁵⁴

Tablo 6: 1913/15 Sanayi Sayımlarında Farklı Şehirlerde Bulunan Değirmenler

Değirmenin İsmi	Bulunduğu Şehir	Bulunduğu Mevkii
1- İttihâd Değirmencilik Anonim Şirket-i Osmâniyesi ¹⁵⁵	İstanbul	Ayvansaray
2- İstefanidis ve P. Melakopidis	İzmir	Darağaç
3- Estimatyadi Kostaki ve Yakovos	İzmir	Darağaç
4- Odunluk Dakîk Fabrikası	Bursa	
5- Balyozoğlu Fabrikası ¹⁵⁶	Manisa	
6- Beracyoti Con	İzmir	Kemer Sokağı
7- Bursa Ateş (Buhar) Değirmeni	Bursa	
8- Büyükada Dakîk Değirmeni	İstanbul	Büyükada
9- Paşalimanı Dakîk Fabrikası	İstanbul	Paşalimanı
10- Patrikyos Mahdûmı	İzmit	
11- Pelitas Mahdûmları ve Madencidis Birâderler	İstanbul	Kasımpaşa
12- Terakkî-i Dakîk Fabrikası	Bandırma	
13- Tiryandafilopulos Yorgi Değirmeni	İstanbul	Pendik

¹⁵⁴ Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki, s. 34-42.

¹⁵⁵ Geniş bilgi için bkz. BOA, Sadaret Divan Mukavelenamer (A.DVN.MKL.), 50/20, 11 Şaban 1328 (18 Ağustos 1910); BOA, BEO., 3786/283907, 23 Receb 1328 (31 Temmuz 1910).

¹⁵⁶ Manisa’da Balyozoğlu Fabrikası dışında günlük 100 kentâlin altında üretim potansiyeline sahip buhar değirmeni inşa girişimleri de söz konusuydu. BOA, BEO., 393/29419, 22 Şevval 1311 (28 Nisan 1894).

14- Çinçini Dakîk Fabrikası ¹⁵⁷	İzmir	Darağaç
15- Hasköy Değirmenleri	İstanbul	Hasköy
16- Hasırzâde Hacı Hüseyin Efendi ve Şürekâsı	Uşak	
17- Selamet Fabrikası	İstanbul	Hasırcılar
18- Turpçuoğlu Değirmeni	Bursa	
19- Tuzakoğlu Yuvanaki ¹⁵⁸	İzmir	Darağaç
20- Askerî Tahniye Fabrikası	İstanbul	Unkapanı
21- Frankopulo Dimitri Değirmeni	İstanbul	Kemeraltı
22- Karmanyola M.	İzmir	Darağaç
23- Kadıköy Değirmeni	İstanbul	Kadıköy
24- Korpi Demostin B.	İstanbul	Cibali
25- Göksu Değirmeni	İstanbul	Cibali
26- Magnifiko Alfons	İzmir	Darağaç
27- Numûne-i İktisâd Şirketi	Manisa	
28- Vantorato Panayot Değirmeni	İzmir	Sinekli
29- Hacı Vasilyo ve Şürekâsı	İstanbul	Darıca
30- Yaralızâde Dakîk Fabrikası ¹⁵⁹	Manisa	
31- Yorgalo Biraderler Değirmeni	İzmir	
32- Beşiktaş Matba'a, Mukavva, Doğrama ve Dakîk Fabrikası (Talî)	İstanbul	Beşiktaş
33- Hamzazâdeler Mensûcât ve Dakîk Fabrikası (Talî)	Uşak	

Kaynak: *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 34, 35. 41. Bu tabloda günlük 10 ton ve üzeri hububat öğüten değirmenler vardır.

¹⁵⁷ İzmir'de Alsancak civarında Darağacı'ndaki arsa üzerine un fabrikası inşasına ruhsat verildiği ve fabrika için talep olunacak alet ve edevatın gümrük vergisinden muafiyetle Osmanlı tebaası olan Nikola tarafından verilen dilekçeye dair Şuray-ı Devlet Tanzimat Dairesi bir mazbata hazırlamıştır. BOA, İ.TNF., 8/12, 7 Şaban 1316 (21 Aralık 1898). Nikola'nın ilgili değirmene (fabrika) dair ruhsat talebi için ayrıca bkz. BOA, Dahiliye Nezâreti Mektubi Kalemi (DH.MKT.), 2193/110, 16 Zilhicce 1316 (27 Nisan 1899).

¹⁵⁸ İzmir'de Darağacı'nda Tuzakoğlu Yuvanaki tarafından yapılan buhar değirmenine (un fabrikası) ait aletlerin ithalat vergisinden muaf tutulmasına dair bkz. BOA, BEO., 2857/214219, 2 Cemazeyilevvel 1324 (24 Haziran 1906); BOA, ŞD., 1223/10, 14 Rebiülahir 1324 (7 Haziran 1906)

¹⁵⁹ Manisa'da Yaralızâde Hacı Ahmed Ağa'nın inşa ettiği un fabrikası için ithal ettiği makinelerden gümrük vergisi alınmamasını talep etmiştir. BOA, ŞD., 1202/4, 9 Rebiülahir 1312 (10 Ekim 1894); BOA, İ.RSM., 3/46, 15 Receb 1312 (12 Ocak 1895).

Tablo 6'dan da anlaşılacağı üzere değirmenler; İstanbul'da 14, İzmir'de 9, Manisa'da 3, Bursa'da 3, Uşak'ta 2, İzmit ve Bandırma'da birer tanedir. Ancak Hicrî 1317 (1899/1900) tarihli Aydın Vilayet Salnamesi'ne göre İzmir'de çeşitli enerji kaynaklarıyla çalışan 13 tane modern un değirmeni vardı.¹⁶⁰ 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde İstanbul'da bulunan büyük buhar değirmenlerinin sayısı 13 idi.¹⁶¹ Bu açıdan istatistikte belirtilen sayı, değirmenlerin üretim potansiyeli dikkate alınarak verilmiştir. Bu rakamlar belirtilen bölgelerdeki bütün buhar değirmenlerini kapsamamaktadır. Günde 10 tonun üzerinde buğday öğüten değirmenler sayım listesine eklenmiştir. 31 değirmenden 19'u (%61,2) Teşvîk-i Sanâyi Kânûnu'ndan yararlanmış olup 5'i İstanbul'da, 3'ü İzmir'de, 1'i Manisa'da, 2'si Bursa'da ve 1'i Uşak'tadır. 12 değirmen ise adı geçen kanundan istifade edememiştir. Buradaki 33 değirmenin 28 tanesi 1870 yılından sonra kurulmuştur.¹⁶² Bu durumda ülkedeki değirmencilik endüstrisi 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren ciddi bir gelişme yaşamıştır.

1913 yılında İzmir'de Faipeas değirmeni mevcut ise de 1915 yılı başlarında yandığı için istatistiğe dahil edilmemiştir. Diğer taraftan 1914 yılı sonlarında İstanbul'da Hasırcılar mevkiinde bulunan Selamet Değirmeni ve 1864'de inşa edilmiş olan matbaa, mukavva ve doğrama fabrikasının bir kısmını teşkil eden ve listede *müessesât-ı tâliye* olarak zikrolunan Beşiktaş Değirmeni de tamamlanarak 1915'te işlemeye başlamıştır.¹⁶³

1913 yılında aslî olarak kaydedilen 31 değirmenden biri Harbiye Nezâreti'ne, biri Evkaf Nezâreti'ne (9 numara),¹⁶⁴ geriye kalan 29 değirmen ise gerçek kişilere ait özel mülkiyetti. Bu değirmenlerden 6'sı (7, 8, 9, 12, 25, 30 numaralı) kiraya verilmiş, 2

¹⁶⁰ 1317 Aydın Vilayet Salnamesi, s. 115.

¹⁶¹ *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 145, 146.

¹⁶² *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 36, 37. Buhar değirmeni inşa etmek isteyen çok sayıda girişimci Teşvîk-i Sanâyi Kânûnu'ndan faydalanmak için başvurmuştur. Ancak başvuruların bir kısmı olumlu netice alırken bir kısmı da reddedilmiştir. Silivri'de un fabrikası bulunan A. Estamoli'nin Teşvîk-i Sanâyi Kânûnu'ndan yararlanma talebi kabul edilmiştir. BOA, BEO., 4358/326799, 10 Receb 1333 (24 Mayıs 1915). Priştinyeli Ahmed İlyas Efendi'nin Ankara'daki un fabrikasının Teşvîk-i Sanâyi Kânûnu'ndan istifade etmesi yönünde karar verildiği görülmüştür. BOA, BEO., 4383/328721, 5 Muharrem 1334 (13 Kasım 1915).

¹⁶³ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 35.

¹⁶⁴ Evkaf Nezâreti'ne ait Üsküdar Paşalimanı'ndaki buhar değirmeni için bkz. İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlîde Sultan Evrakı, Numara: 00794, 01133, 04731, 04797, 02226, 00751, 01224, 04061.

değirmene (23, 24 numaralı) askerî idare tarafından el konulmuş, 23 değirmen ise sahipleri tarafından çalıştırılmıştır.¹⁶⁵

Yukarıdaki listede bulunan değirmenlerden üçü (19, 22, 30 numaralı) 1913 yılında, beşi (3, 5, 16, 26, 30 numaralı) ise 1915 yılında üretime geçici süreliğine ara vermiştir. Bu değirmenlerin çalışmamasının sebebi, Osmanlı Devleti'nde değirmencilik endüstrisinin gelişimini de etkileyen yakıt (kömür, benzin vs.) ve buğday eksikliğidir. Sanayi sayımına konu olan değirmenlerin çoğu İstanbul ve İzmir'de bulunuyordu. Bunlar ekseriyetle un üretimi için kullanılmış olup içlerinde diğer sanayi kollarında faaliyet gösterenler de vardı. Manisa'da bulunan değirmenler un üretiminin yanı sıra makarna ve zeytinyağı üretimi de yapıyorlardı.¹⁶⁶

Buhar değirmenlerinin geleneksel Osmanlı üretim kalıplarını yıkarken oldukça zorlu ve karmaşık bir serüvene takıldıkları anlaşılmaktadır. Burada dikkat çekilmesi gereken nokta ise; buhar değirmenlerinin sadece un üretiminde değil aynı zamanda zeytinyağı üretimi, tekstil ve birçok endüstri kolunda da kullanılmasıdır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren buhar gücüyle çalışan değirmenlerin Osmanlı dünyasında ilgiyle karşılandığı görülmüştür. İlerleyen zamanlarda geleneksel değirmencilerin işlerine engel olduğu düşüncesi ve bu değirmenlerin bacasından çıkan dumanlar halkın şikâyetiyle karşılaşsa da bu değirmenlerin un sıkıntısına çare olacağı düşüncesi ağır basmaktaydı. Bunun için değirmencilik sektöründe ciddi adımların atıldığı da bir gerçektir. İstanbul, Selanik, İzmir ve Beyrut gibi liman kentlerinde kurulan buhar değirmenlerinin üretim hacmi yüksekti. Sonraki tarihlerde bu kentlerdeki buhar değirmenlerinde kullanılan silindirli/valsli öğütme sistemi çağının gerisinde değildi. Ancak ulaşım altyapısının yeterince gelişmemiş olması, buhar değirmenlerinde kullanılacak kömür ve buğdayı temin etmekte yaşanan sorunların çözülememesi ve bazı teknolojik imkânsızlıklardan ötürü Osmanlı değirmenciligi hiçbir zaman Amerika veya Avrupa'daki değirmencilik endüstrisi gibi uluslararası piyasalarda adından söz ettirememiştir.

¹⁶⁵ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 35-36.

¹⁶⁶ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 35.

2.2. Geleneksel Değirmenleri Buhar Değirmenlerine Dönüştürme Çabaları

Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyıl ile birlikte sanayileşme ve makineleşme süreci hız kazanmıştır. Bu şartlar altında buhar değirmeni işletmeciliği sermayedarlar için kârlı bir iş alanı olarak görülmeye başlandı. Yeni değirmenlerdeki başarıyı gören eski değirmen sahipleri değirmenlerini buhar değirmenlerine dönüştürmek için bir çaba içerisine girdiler. Aslında değirmen sahiplerinin tesislerini buhar değirmenlerine dönüştürmesi anlaşılır bir durumdu. Zira tahıllar hem daha hızlı öğütülüyor hem de elde edilen kazanç artıyordu. Kentin geleneksel değirmencilik metotlarını hızla gelişen un üretim teknikleriyle dönüştürmesi gerektiğine inanan İstanbul'daki at değirmeni işletmecisi Yakup Bey, 1851 yılında Hasköy'de bulunan tuğla harmanı ve Kalafatçılar yanıyla hamam iskelesi bitişiğindeki eski değirmenin yerine üç taşlı bir buhar değirmeni inşa etmek istemiştir. Yakup Bey'in bu girişimi esnasında İstanbul'da un sıkıntısı çok büyüktü. Kentte çok sayıda bulunan ve ekmekçi esnafı için üretim yapan at değirmenleri ihtiyacı karşılamaktan uzaktı. Bu yüzden Marsilya, Romanya ve başka yerlerden un ithal ediliyordu.¹⁶⁷ Bu açıdan yetkililer tarafından İstanbul'un un piyasasına olumlu katkı sunması beklenen değirmenin inşası uygun görülmüştür. Un ithalatının ortaya çıkardığı zararlara istinaden geleneksel değirmenlerin buhar değirmenlerine dönüştürülmesi çözüm olarak düşünülmüştür.¹⁶⁸ Ayrıca bu dönüşüm neticesinde kentin un üretimiyle özdeşleşen

¹⁶⁷ Aslında un ithalatı her zaman başvurulan bir çözümdü. Cihan Harbi sonrasında İstanbul'daki un stoklarının erimesi üzerine bir buhranın ortaya çıkmaması için 1920'de Meclis-i Vükelâ tarafından ABD ve başka yerlerden un ithalatı yoluna gidilmesi kararı alınmıştı. Savaş koşullarının yıkımı altında kentteki buhar değirmenlerinin işleyemez duruma gelmesi hükümeti böyle bir yola sevk etmişti. Çünkü buhar değirmenlerini çalıştıracak kömür ve buğday temin etmek artık mümkün değildi. İlk aşamada Amerika'dan alınacak un miktarı 1.000 tondur. Antlaşmaya göre 15 gün içinde 5.000 ton un daha Osmanlı hükümetine teslim edilecekti. 63 kiloluk çuvallar halinde 1.000 tonluk unun fiyatı nakliye ücretiyle birlikte 200.000 lirayı aşırıyordu. Bu ücret Osmanlı İtibarı Millî Bankası tarafından ödenecek ve satın alınan unlar hükümetin belirlediği depolarda muhafaza edilerek uygun fiyata satılacaktı (bkz. Ek 13). BOA, Dahiliye Nezâreti İdare-i Umumiye Evrakı (DH.İ.UM.EK.), 120/33, 9 Ramazan 1338 (27 Mayıs 1920).

¹⁶⁸ “Yakup Bey'in Hasköy'de vakı mutasarrıf olduğu bir bab değirmenin hedmiyle yerine üç taşlı bir aded vapur değirmeni inşası hususuna müsaade buyrulması istidasına dair bi't-takdim ba ferman-ı ali canib-i seniyyü'l-cevanib-i nezâret-penahilerine havâle ile li ecli't-tezekkür meclis-i nâfiaya ita buyrulan işbu arz-ı hali üzerine keyfiyet dermiyan ve müzakere olundukda eğerçi Dersaadet ve bilad-ı selasede bu kadar habbazan değirmenleri mevcud ise de bunlarda tahn olunagelen dakikin adem-i kifayesinden dolayı peyderpey Marsilya Vatikan taraflarından ve mahall-i saire-i malumeden külliyetlü un getirilip satılmakda olduğuna nazaran Dersaadet'de ve hatta bu misillü vapur değirmenlerinin tekessürü hiç olmaz ise bu yüzden vuku bulan idhalatın olsun mümkün mertebe takliline medar olacağından gayrı daha nice menafi-i mülkiye ve milliyeyi müstelzim göründüğüne binaen senevi iki bin beş yüz gurusu ticaret hazinesine resm-i ruhsatiye verilmek üzere saye-i mamuriyet-vaye-i hazret-i tacdaride icra-yı iktizasına bakılması münasib gibi tasavvur ve mütalaa olunup mahall-i mezkûre dahi öyle bir değirmen inşasında mevkice bir güne mahzuru olmadığını mübeyyin civar mahallat eimme ve muhtarları taraflarından verilen ilmuhaber merbuten takdim kılınmış” BOA, İ.MVL., 206/6593, 5 Cemazeyilahir 1267 (8 Nisan 1851).

beygir değirmenlerinde meydana gelen hayvan ölümlerinin de son bulması amaçlanmıştır.

Geleneksel öğütme yönteminin terk edilerek at değirmenlerinin buhar değirmenlerine dönüştürüldüğü bir yer de Beykoz'du. Burada at değirmenlerinin yanı sıra su değirmenleri de vardı. Bu kez bir müteşebbis değil devletin üst makamlarında görev alan bir bürokratin değirmeni söz konusuydu. Meclis-i Vâlâ azası İzzet Paşa, Beykoz Nahiyesi'ne bağlı İncirköyü'nün Paşabahçe mevkiindeki 8 taşlı at değirmenini, 4 taşlı bir buhar değirmenine dönüştürmek için dilekçe vermişti. Mesele muhtelif devlet dairelerinden görüşüldükten sonra at değirmeninin buhar değirmenine dönüştürülmesine izin verildi. Değirmenin yanı sıra aynı yerde yapılması planlanan peksimethanenin de inşasının uygun olacağı belirtilmiştir.¹⁶⁹

Buhar değirmenlerinin yaygınlaşması, geleneksel değirmenleri tamamen ortadan kaldırmadı. *Bârgîr* (at) değirmenlerinin İstanbul'un çeşitli semtlerinde yapımına devam edildi. Buhar değirmenlerinin çevreye verdiği rahatsızlıktan dolayı tercih edilmeyen mahallerde devletin teşvikiyle at gücüyle çalışan değirmenlerin yapılması söz konusuydu. 1852 yılında Kaloseb ve Agob adlı tüccarlar Ortaköy'de Dere isimli mahalde 2 taşlı bir at değirmeni inşa etmek için dilekçe vermişlerdi. Yapılan incelemeler neticesinde ilgili değirmeninin çevreye herhangi bir zararının olmayacağı tespit edilmiş ve inşa edilmesi uygun görülmüştür.¹⁷⁰

Bazı bölgelerde ise geleneksel değirmenlerin büyütülüp un fabrikasına dönüştürülmesi yönünde eğilimler de vardı. Aslında değirmende kullanılan enerji kaynağı değiştirilmiyordu. Ama değirmenin bütün aksamı modern bir hale getiriliyordu. Bu yöndeki gelişmelerde bölgesel nüfus artışları ve buna bağlı olarak ortaya çıkan un ihtiyacı etkiliydi. Trabzon tüccarından Yelkencizâde Ömer Efendi tarafından 1872 yılında verilen bir arzuhalde, Canik Sancağı'nın merkezi olan Samsun'da un fabrikası inşa edilmek istendiği belirtilmektedir. Ömer Efendi daha önce işlettiği su değirmenini un fabrikasına

¹⁶⁹ "Beykoz nahiyesine tabi İncirköyü'nde Paşabağçesi nam mahalde leb-i deryada vakı uhde-i bendeganemde olan sekiz taşlı bir bab bârgîr değirmeninin saye-i madelet-vaye-i hazret-i şâhânedede vapur değirmenine tahvili fevaid ve muhassenatı mücib olacağı ve emsali iktizasından bulunduğu derkar olmasıyla değirmen-i mezkûrun emsali misillü vapur değirmenine tahvil ve tebdil olunmak üzere binasının inşası için nizamına tevfikân iktiza eden bir kuta ruhsat tezkiresinin itası emrine müsaade-i aliyyeleri erzani buyrulmak babında emr ü ferman hazret-i menlehü'l-emrindir." BOA, İ.MVL., 216/7163, 22 Ramazan 1267 (21 Temmuz 1851).

¹⁷⁰ BOA, İ.MVL., 234/8159, 13 Cemazeyilahir 1268 (4 Nisan 1852).

dönüştürmek arzusundaydı. Değirmenci, verdiği arzuhalde, Samsun Kazası'nda kendi tasarrufunda bulunan arazi üzerinde inşa edeceği un fabrikasının bölge insanının un ihtiyacını gidereceğini belirtmiş ve bu tesis için Avrupa'dan getireceği değirmen malzemesi için devletten yardım talep etmiştir. Şûrâ-yı Devlet'te hazırlanan mazbatada mezkûr değirmenin un fabrikasına dönüştürülmesinin memlekete yarar sağlayacağı belirtilmiştir. Ancak yapılmak istenen un fabrikası buharla değil su gücüyle çalışacaktı. Bunun için bölge sakinlerinin su sıkıntısı çekmemesi önem taşıyordu. Böyle büyük bir tesisin ihtiyaç duyacağı su fazla olacağı için gerekli önlemlerin alınması hükümet tarafından istenmiştir.¹⁷¹ Karadeniz sahil kesiminde böyle büyük bir un fabrikasına ihtiyaç duyulmasının en önemli nedenlerinde biri 19. yüzyılda sıklaşan göç dalgalarıdır. Osmanlı Devleti ile Rusya'nın Kafkaslar ve Balkanlar'daki çatışması Karadeniz kıyılarına doğru göçlere sebebiyet vermişti. Bu açıdan un kıtlığının ortaya çıkması olağandı.¹⁷² Değirmenci Ömer Efendi, un sıkıntısını gidermek için yapacağı tesisin masraflı olacağını belirtmiş ve hükümetten bazı imtiyazlar talep etmiştir. Buna göre değirmenci, inşa etmeyi planladığı mezkûr değirmende üretilip, ihraç edilecek undan 7 sene müddetle gümrük vergisi alınmamasını istemiştir. Ancak Ömer Efendi'nin imtiyaz talebi olumlu karşılanmadı, yalnız inşaat ruhsatı verildi.¹⁷³

Bu örnekler geleneksel değirmenlerin buhar değirmenlerine dönüştürülmesiyle ilgili taleplerin oranı hakkında kesin bilgi vermese de girişimlerin sınırlı kaldığını göstermektedir. Aslında bu durumun ortaya çıkmasında devleti yeni teknolojileri kullanma noktasında sınırlayan, bu yönde kararlar vermeye zorlayan nedenler olduğunu düşünmek gerekir. Zira devlet buhar değirmenlerini önemsemekle birlikte geleneksel değirmenlerin teknoloji değiştirmesi noktasında mütereddittir. Bunda en büyük sebep geleneksel değirmenci esnafını koruma güdüsü, un piyasasının buhar değirmeni işletmecilerinin tekeline girmesini istememesi ve çevresel faktörlerdir. Aynı zamanda geleneksel değirmenleri herkesin dönüştürme imkânı da yoktu.

¹⁷¹ BOA, ŞD., 1827/31, 8 Muharrem 1291 (25 Şubat 1874).

¹⁷² "...dakik fabrikası bulunmadığı ve mevcûd olan değirmenlerin adem-i kifâyeti hasebiyle mesele-i mâziyede ve muhâcirin-i Çerakisenin bu taraflara hîn-i vürûdunda ta'yînâtlarına muktezî hinta vesâirenin tahmî maddesince haylice müşkilât çekildiği ma'lûm bulunduğuna nazaran zikr olunan fabrikanın bu havalice inşâ ve ikmâli derece-i lüzûm ve ehemmiyetde bulunduğu anlaşılmış" BOA, ŞD., 1827/31, 8 Muharrem 1291 (25 Şubat 1874).

¹⁷³ BOA, ŞD., 1827/31, 8 Muharrem 1291 (25 Şubat 1874).

2.3. Osmanlı Devleti'nde Teknoloji Transferi Meselesi ve Değirmencilik Teknolojisi

Medeniyet tarihi boyunca toplumlar arası teknoloji transferi sürekli yaşanmıştır. Tarihi çok eskilere dayanan teknoloji transferi modern öncesi dönemlerde savaşlar, göçler ve tüccarların ticarî faaliyetleri esnasında veya bir bölgeden başka bir bölgeye yerleşen zanaatkârlar vasıtasıyla gerçekleşmiştir. Müslümanlar 751 yılında Çinlilerle giriştikleri Talas Savaşı'nda kâğıt yapım teknolojisini öğrendiler. Haçlı Seferleri neticesinde birçok teknolojik yenilik Avrupa'ya taşındı. Akdeniz ticareti, Doğu dünyasında ortaya çıkan yel değirmenlerini Batı dünyası ile tanıştırdı.¹⁷⁴

Avrupa'da nitelikli işçi ve teknolojik aletler için rekabet Orta Çağ boyunca devam etti. Rönesans ve Reform ile birlikte Avrupa'nın su enerjisiyle büyüyen un, kumaş ve maden endüstrilerinde çalıştırılmak üzere nitelikli iş gücü ihtiyacı artmaya başladı. 17. yüzyılla birlikte ekonomileri iyice büyüyen Avrupalı devletler teknoloji casusluğuyla sistematik olarak ilgilendiler. Fakat sanayileşme yolunda hızla ilerleyen devletler, teknolojilerini ve yetişmiş teknisyenlerinin deneyimlerini paylaşmamakta kararlıydı. Başta İngiltere olmak üzere Avrupalı devletler, nitelikli iş gücü göçü ve teknolojik aletlerin ithalatını yasaklayan kanunlar çıkardılar.¹⁷⁵

Sanayi Devrimi sonrasında devletler arası teknoloji transferi öncüllerinden farklı olarak çok hızlı ve yoğun bir şekilde gerçekleşmiştir. İngiltere, Sanayi Devrimi'ni ilk defa gerçekleştiren ülke olarak önemli bir teknoloji ihracatçısı konumuna yükselmiştir. Sanayi Devrimi öncesinde ekonomisi büyük oranda dokumacılığa bağlı olan İngiltere, kıta Avrupası'na sürekli yün kumaş ihraç ediyordu. Tarımsal üretim ve değerli madenlerin olmadığı ülkede dokuma tezgâhlarının işleme ve buradan çıkan ürünlere pazar bulunması hayati önemdeydi. Yün imalatçılarına koruma altına alıp saf yün ihracını yasaklayan İngiltere, dışarıdan nitelikli işçi temin etmekten geri durmuyordu.¹⁷⁶

Tüm yasaklamalara rağmen hızla büyüyen ve gelişen teknoloji devletlerin sınırlarını aşır evrensel olma yolunda ilerlemişti. Sanayileşme faaliyetlerine geç katılan devletler, Batı dünyasında gelişen teknolojiye ulaşmanın yollarını aramaktan geri durmamışlardı. Batı

¹⁷⁴ John M. Hobson, *Batı Medeniyetinin Doğulu Kökenleri*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2015, s. 136.

¹⁷⁵ Stephan R. Epstein, "Property Rights to Technical Knowledge in Premodern Europe, 1300-1800", *The American Economic Review*, 94/2 (May 2004), s. 382-387.

¹⁷⁶ Sanayi Devrimi'nin Avrupa'daki siyasî ve sosyal olaylarla bağlantılı bir okuması için bkz. Eric J. Hobsbawm, *Devrim Çağı (1789-1848)*, Ankara: Dost Kitabevi, 2019.

Avrupa’da ortaya çıkan buharla çalışan makineler 19. yüzyıl boyunca dünyanın geri kalanına yayıldı. Teknoloji talep eden devletler Batılıların sanayileşme deneyimini tatbik etmek için modern makinelerin tek başına yeterli olacağı yanılgısına düştüler. Avrupa’dan çok sayıda uzman, tekniker, işçi ve mühendis buhar makineleriyle birlikte dünyanın dört bir yanına dağıldı. Neticede Batı tipi sanayileşme/fabrikalaşma hayaliyle çıkılan bu yolda tam bağımlılıktan öteye bir yol kat edilemedi.¹⁷⁷

19. yüzyılın ortasından itibaren teknoloji transferinin hukukî altyapısı bakımından önemli gelişmeler yaşandı. Makinelerin patent ve mülkiyet haklarının oluşturulması, teknoloji transferini kolaylaştırdı. İngiltere bu dönemde nitelikli işçi göçü ve teknolojik aletlere uyguladığı ihracat yasağını kaldırdı. 1843’den sonra İngiliz girişimci ve sermayedarları modern teknolojiyle birlikte dünyanın farklı noktalarında üretim tesisleri kurdular.¹⁷⁸

Avrupa’da sanayi ve teknolojinin birlikte gelişmesi Osmanlıları da bu yönde bir girişime sevk etti. Osmanlılar, teknolojik yeniliklere her zaman ilgi duyuyor ve bununla alakalı heyetleri Avrupa’ya göndermekten geri durmuyorlardı. Hatta Avrupa başkentlerine gönderilen sefirlerin bir misyonu da teknolojik yenilikleri yakından takip etmektir. 18. yüzyılın son çeyreğinden başlayarak Avrupa’dan Osmanlı Devleti’ne yeni buharlı makineler, alet, edevat, parça ve yetişmiş işgücü taşındı. Bu teknoloji transferi büyük oranda devletin inisiyatifinde gelişti. Devlet askerî modernizasyon için 1790 ile 1804 yılları ve 1826 ile 1830 yılları arasında kurduğu fabrikaların makinelerini Avrupa’dan ithal etti.¹⁷⁹

Batı dünyasından askerî ihtiyaçlar doğrultusunda yapılan teknoloji transferi önemliydi. Bunun yanında ulaşım, gıda, tıp, haberleşme ve dokumacılık alanında da ciddi oranda teknoloji transferi söz konusuydu.¹⁸⁰ Bu modern makineler sayesinde Osmanlı vatandaşlarının günlük yaşantısı görece kolaylaştı ve yeme-içme, giyim-kuşam kültürleri değişime uğramaya başladı. 19. yüzyıl boyunca Osmanlılar, ithal ikameci bir anlayışla

¹⁷⁷ Edward Beatty, “Approaches to Technology Transfer in History and the Case of Nineteenth Century Mexico”, *Comparative Technology Transfer and Society*, 1/2 (January 2003), s. 168.

¹⁷⁸ Rahmi Deniz Özbay ve Yaşar Bülbül, “Osmanlı Devleti’nde Bir Teknoloji Transferi Yöntemi Olarak Yabancı İşgücü İstihdamı”, *Tülin Aren Armağanı*, Der.: İ. Keskin, M. Hanefi Kutluoğlu, S. Pamuk, İstanbul: Pamuk Yayıncılık, 2009, s. 195.

¹⁷⁹ Donald Quataert, *Manufacturing And Technology Transfer In The Ottoman Empire 1800-1914*, İstanbul: The ISIS Press, 1992, s. 29; Özbay ve Bülbül, “Osmanlı Devleti’nde Bir Teknoloji Transferi Yöntemi Olarak Yabancı İşgücü İstihdamı”, s. 197.

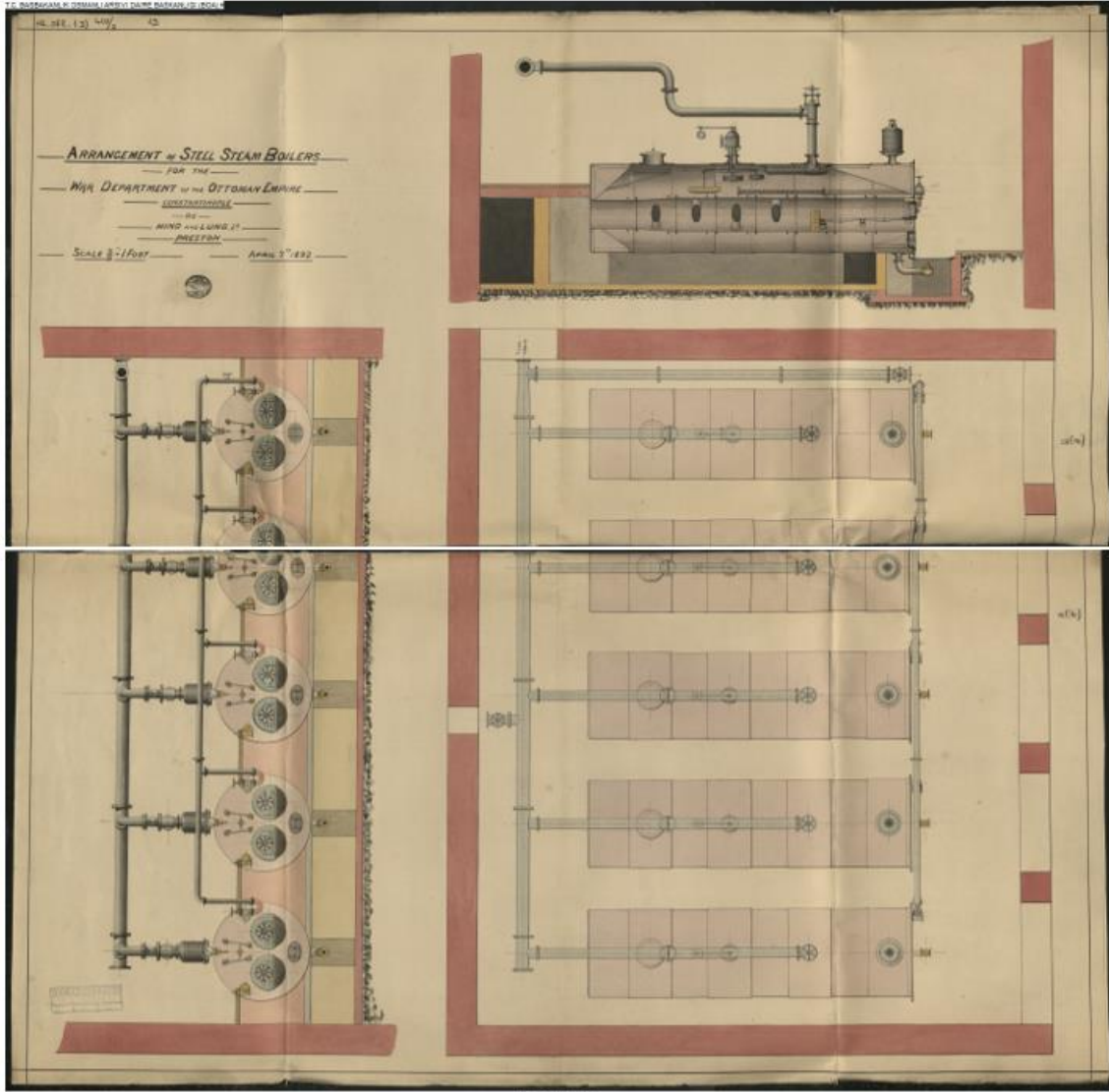
¹⁸⁰ Quataert, *Manufacturing And Technology Transfer In The Ottoman Empire 1800-1914*, s. 1.

dışarıdan getirdikleri buhar makineleri, teknisyen ve mühendislerle “fabrika-i hümâyun”lar denen bir dizi üretim tesisi kurdular. 19. yüzyılın ilk yarısında kurulan fabrikaların neredeyse bütün teknolojileri Avrupa’dan temin edilmiş ve devletin kontrolünde faaliyete geçmişlerdir.¹⁸¹

Osmanlılar, gelişen değirmencilik teknoloji karşısında kayıtsız değillerdi. Buharlı değirmen teknolojisine büyük önem verdiler ve İstanbul’da buhar makinelerinin gösterildiği sergiler tertip ettiler. Değirmencilik teknolojisine ait aletlerin ülkeye gelmesini kolaylaştırıcı hukukî düzenlemeler yaptılar. Modern makinelerin kullanılacağı değirmenlerin yapılmasını teşvik ettiler. Avrupa’dan gelecek olan değirmen makinelerine gümrük vergisi muafiyeti getirdiler. Bu imtiyazlar yerli ve yabancı çok sayıda yatırımcının iştahını kabartacak cinstendi.¹⁸²

¹⁸¹ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda 19.yy’ın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişim Üzerine” *Toplum ve Ekonomi Dergisi*, 3, s. 27-56; Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul: Dergâh Yayınları, 2005, s. 252.

¹⁸² Quataert, *Manufacturing And Technology Transfer In The Ottoman Empire 1800-1914*, s. 10, 11. Ticaret ve Nâfia Nezâreti 7 Şubat 1907 tarihinde Aydın Vilayeti dâhilinde bulunan Alaşehir’in Helailli mevkiinde Dimitri Misailidi’nin tasarrufunda mühendis Frederik Keller tarafından inşa olunacak un fabrikası için ruhsatnâme vermiştir. Bu değirmende kullanılmak üzere Avrupa’dan getirilecek olan alet-edevatın (bkz. Ek 23) gümrük vergisinden muafiyeti talebi Şûrâ-yı Devlet Maliye Dairesi ve Meclis-i Mahsus-ı Vükela tarafından uygun görüldükten sonra padişahın onayına sunulmuştur. Buhar değirmeni veya aynı anlama gelecek şekilde dakik fabrikası için Avrupa’dan getirilecek olan malzeme listesine bakıldığında Osmanlı Devleti’ndeki değirmencilik endüstrisinin mahiyeti daha iyi anlaşılır. BOA, İ.RSM, 27/17, 25 Safer 1325 (9 Nisan 1907).



Resim 16: Unkapanı'ndaki Değirmen İçin Hind and Lund Şirketinden Sipariş Edilen Buhar Makinesi ve Kazanı

Kaynak: BOA, Hariciye Nezâreti Belgrat Sefareti (HR.SFR.3.), 401/2, 07 Mart 1892.

Osmanlı Devleti'nde inşa edilmek istenen buhar değirmenleri için Avrupa'dan çok sayıda değirmencilik teknolojisi satan şirket ile anlaşmalar yapılmıştır. Değirmenlerde kullanılan alet-edevat çoğunlukla İngiltere'den temin edilmiş, bu durum 19. yüzyılın sonlarına kadar devam etmiştir. İngiltere merkezli Rankin ve İssigonis firmalarından temin edilen un değirmeni makineleri tamamen otomatikti ve bu makinelerle üretilen unlar oldukça hijyenikti. Bu firmaların Batı Anadolu'daki un değirmenleri için yaptığı makinelerden elde edilen buhar, Osmanlı Devleti'nin tamamında un değirmenleri için kullanılan buhar gücünün %7,7'sine, Batı Anadolu kullanılan buhar gücünün ise 17,9'una

tekabül ediyordu.¹⁸³ Hind and Lund şirketi ise İstanbul'daki değirmenlerin teknolojik donanımını sağlamak için çok aktifti. Özellikle kamuya ait değirmenlerin teknolojik gereksinimlerini giderirdi (bkz. Resim 16).¹⁸⁴ Sonrasında Alman, İsviçre ve Fransa fabrikalarında üretilen değirmencilik makineleri kullanılmaya başlanmıştır. Özellikle içten yanmalı motorlar Almanya'dan temin ediliyordu. Büyükada'da yer alan buhar değirmeni tamamen Fransız ekipmanıyla donatılmıştı.¹⁸⁵ Bazı değirmenlerde Osmanlı Devleti'nde üretilen değirmencilik makinelerine de rastlanıyordu. Özellikle küçük kapasiteli buhar değirmenlerde yerli üretim malzemeler kullanılıyordu. Büyük buhar değirmenleri ise ithal malzemeleri tercih ediyordu.¹⁸⁶

Batı'da 19. yüzyılın son çeyreğinde hızla yaygınlaşan silindirli/valsli değirmencilik sistemi, sahip olduğu avantajlar nedeniyle Osmanlı Devleti'nde de karşılık bulmakta gecikmemiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren buhar gücünün değirmencilik endüstrisinde açtığı yeni çığırklar daha da gelişerek yüzyılın sonlarına doğru taşlı öğütme sistemiyle birlikte silindirli/valsli öğütme sistemine sahip değirmen teknolojisi de kullanılmaya başlanmıştır.¹⁸⁷ Silindirli/valsli değirmen teknolojisi için ihtiyaç duyulan makine ve aletler çoğunlukla Avrupa'dan temin ediliyordu (bkz. Tablo 7).

Tablo 7: Paşalimanı Buhar Değirmeninde Silindirli/valsli Öğütme Sistemini Kurmak için Londra'dan Getirilen Alet-Edevat Listesi

Adet	Cins
9	Vals
4	porika yer eleği
4	karamuk ayıran makine
2	yıkama makinesi

¹⁸³ Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 164.

¹⁸⁴ BOA, HR.SFR.3., 389/46, 16 Haziran 1892; BOA, HR.SFR.3., 389/66, 15 Eylül 1892; BOA, HR.SFR.3., 389/83, 5 Kasım 1892; BOA, HR.SFR.3., 421/9, 28 Nisan 1894; BOA, HR.SFR.3., 421/17, 26 Kasım 1894; BOA, HR.SFR.3., 444/16, 15 Ocak 1895.

¹⁸⁵ Büyükada'da inşa edilen dakik fabrikası (buhar değirmeni) için tüccardan Tantavizade Halim Efendi tarafından talep edilen alet ve edevatın vergisiz gümrükten geçişine dair Şûrâ-yı Devlet kararı için bkz. BOA, İrade Ticaret ve Nâfia (İTNF.), 2/17, 26 Şevval 1310 (13 Mayıs 1893).

¹⁸⁶ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 37; BOA, İ.MMS., 117/5010, 25 Rebiülahir 1308 (8 Aralık 1890); BOA, HR.SFR.3., 389/46, 16 Haziran 1892; BOA, HR.SFR.3., 389/66, 15 Eylül 1892; BOA, HR.SFR.3., 389/83, 5 Kasım 1892; BOA, HR.SFR.3., 421/9, 28 Nisan 1894; BOA, HR.SFR.3., 421/17, 26 Kasım 1894; BOA, HR.SFR.3., 444/16, 15 Ocak 1895; *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 37,38.

¹⁸⁷ BOA, İ.RSM., 12/14, 29 Cemazeyilevvel 1318 (24 Eylül 1900).

2	kuruducu ve ısıdıcı
2	zikzak elek
1	grader elek
1	evreka ta'bir olunur beraskur (?) elek
4	toz ayıran makineler
2	Kalbur
1	damız eleği
1	otomatik kantar
1	Mıknatıs
2	makine pervanesi
17	elevatör alt ve üst takımları ve 3000 / 510 aded kova ile ma'an
10	askur (?) vidalar
1600	metre ipek
3100	metre kayışlar muhtelif ölçülerde
500	kıstak muhtelif ölçülerde
150	metre mil yirmi parça

Kaynak: BOA, İ.RSM., 12/14, 29 Cemazeyilevvel 1318 (24 Eylül 1900).

1913 ve 1915 yılında yapılan sanayi sayımlarında, değirmenlerde kullanılan aletlerin 107'sinin (%7,5) Osmanlı Devleti'nde bulunan fabrikalar tarafından imal olduğu görülüyor ki (bkz. Tablo 8) bunların büyük kısmı İzmir'de üretilmiştir. Özellikle taşrada bulunan küçük değirmenler, valsler dışındaki aletleri İzmir'deki fabrikalardan alıyorlardı.¹⁸⁸ Değirmencilerin bu durumdan memnun oldukları gözlenmiştir. Büyük değirmenler ise bazı küçük parçalar hariç kullandıkları makinelerin çoğunu ithal ediyorlardı. Özellikle İngiltere, Almanya ve İsviçre değirmen aletleri temin edilen ülkelerdi. İstanbul'daki değirmenler önceleri İngiliz, sonrasında Alman malı makineler kullanırken, İzmir'deki değirmenler İsviçre malı makineler kullanıyorlardı.¹⁸⁹

¹⁸⁸ İmparatorluğun birçok bölgesinde buhar değirmenlerinde yerli üretim değirmen aletleri de kullanılıyordu. BOA, İ.MMS., 117/5010, 25 Rebiülahir 1308 (8 Aralık 1890).

¹⁸⁹ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 37-38.

Tablo 8: 1913/15 Sanayi Sayımlarında Değirmenlerde Kullanılan Makineler

Numer o	Makinelerin ismi	Yekûn	Yerli olanlar	Numer o	Makinelerin ismi	Yekûn	Yerli olanlar
1	Zikzak	43	7	8	Üstüvanî elek	234	36
2	Evreka	79	9	9	Santrifüj elek	164	7
3	Lavaj (yıkama)	47	9	10	Pelançister	63	-
4	Buğday fırçası	35	6	11	İrmik sasuru	105	5
5	Karamak makinesi	138	4	12	Kepek fırçası	29	-
6	Vals (silindir)	289	-	13	Kollektör	37	-
7	Taş	158	24		Yekûn	1421	107

Kaynak: *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 37.

Sanayi istatistiğine göre İstanbul’da bulunan değirmenler, iki tanesi hariç değirmencilik teknolojisi konusunda çağın gelişmiş şartlarına uygun değillerdi. Tesisat ve işleyişlerinde bir düzen yoktu. Kaza ve yangın halinde çalışanların muhafazasına yönelik tedbirler yetersizdi. İzmir’deki değirmenler bunun aksine son sisteme uygun olarak dizayn edilmişlerdi. İç kısımlardaki değirmenler ise bölgesel ihtiyaçları karşılamaktan uzaktı.¹⁹⁰

Bu bağlamda ülkedeki buharlı değirmen teknolojisinin ithal bir teknoloji olduğu anlaşılmaktadır. Zaten Osmanlı sanayiinin genel yapısı da benzerdir. Bu değirmencilik teknolojinin ortaya çıktığı ilk zamanlarda teknik aksam büyük oranda Avrupa’dan ithal

¹⁹⁰ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 37-38.

edilmiş olmakla birlikte sonraki yıllarda imparatorluk dahilinde de küçük çaplı değirmen makinelerinin üretildiği gözden kaçmamalıdır. Ancak bu yeterli bir üretim değildi. Ülkedeki değirmencilik teknolojisinin dışa bağımlı bu yapısının değirmencilik endüstrisinin gelişmesinin önündeki en büyük engellerden biri olduğu saptanmıştır. Zira değirmenlerde kullanılan bir makinenin bozulması durumunda değirmendeki üretim belirsiz bir tarihe kadar duruyordu.

BÖLÜM 3: MODERN İŞLETME OLARAK BUHAR DEĞİRMENLERİ: FİNANSMAN, ÖRGÜTLENME VE ÜRETİM KAPASİTELERİ

3.1. Maliyet ve İşletme Açısından Buhar Değirmeni: İzmir Halkapınar ve İstanbul Üsküdar'da İnşa Edilen Buhar Değirmeni Örneği

1850 yılında İzmir Halkapınar'da yapılan buhar değirmeniyle (bkz. Resim 17) alakalı sayısal verilere dayalı ayrıntılı bir lâyiha mevcuttur. Taşbasmalı olan bu ayrıntılı fizibilite 8 sayfadır.¹⁹¹ Lâyhada buhar değirmenin inşa maliyeti ve işletilmesiyle alakalı bilgiler mevcuttur. Osmanlı Devleti'nde buharlı değirmen teknolojisine neden ihtiyaç duyulduğu sorusunu daha iyi anlamamıza imkân verdiği için bu lâyihanın ve ilgili işletmenin yakından incelenmesi yerinde olacaktır. Lâyihaya göre İzmir ve çevresinde bulunan geleneksel su ve yel değirmenleri buralarda yaşayan insanların un ihtiyacını karşılamaktan uzaktır. Bundan dolayı kentte ihtiyaç duyulan un, gerek deniz yoluyla başka yerlerden gerekse de karayoluyla Anadolu'nun içlerinden temin ediliyordu. Fakat getirilen unların hem düşük kalitede olması hem de yol masraflarından dolayı fiyatının artmasından dolayı bir buhar değirmeni inşa edilmesi zorunlu hale gelmiştir. İnşa edilecek değirmen 12 taşlı, 60 beygir gücünde ve yıllık 420 bin keyl (10.775.520 kg.) 24 saatte ise 1400 keyl (35.918,4 kg.) buğdayı öğütecek kapasitede tasarlanmıştı. Bu değirmen için İzmir ve çevresinde 15 senelik imtiyaz hakkı tanınmıştı. Bu süre zarfında başka kimse bu havalide bir buhar değirmeni inşa edemeyecekti. Değirmen şirketi bu imtiyaza karşılık

¹⁹¹ *Bi-Avnihi Te'âlâ Medîne-i İzmir'de Kumpanya Vechile İnşâsına Ruhsat-ı Seniyye Erzân Buyrulmuş Olan Vapur Değirmenin Tafsil-i Keyfiyetini Mübeyyin Lâyiha*, Fî 15 C sene 1265 (8 Mayıs 1849), Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, Kayıt No: 2713, Yer No: 1688. Bugün, Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi'nde yer alan bu lâyihanın kayıt numarası A/1688'dir. Bu çalışmada lâyihanın orijinal taş baskısı kullanılmıştır. Bu lâyihanın transkripsiyonu daha önce Musa Çadircı tarafından da yapılmıştır. Bkz. Musa Çadircı, "Tanzimat Dönemi'nde İzmir", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, s. 81-87. Ayrıca bu lâyihanın kullanıldığı başka bir çalışma için bkz. Arıkan ve Martal, "İzmir'de İlk Buharlı Un Fabrikası", *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, s. 1-22. Bu lâyihanın analizine geçmeden önce Osmanlı Devleti'nde "lâyiha" geleneğine bakmakta fayda var. Arapça asıllı bir kelime olan lâyiha, düşünülen bir şeyin yazıya dökülmesi, rapor haline getirilmesi anlamına gelir. Lâyihalar taslak ve rapor olarak ikiye ayrılırdı. Rapor şeklindeki lâyihalar ise üç ayrı gruba ayrılırdı. Birinci grupta herhangi bir konu hakkında kişi veya kurumlar tarafından yazılan ıslahat raporları yer alırdı. İkinci grupta bir teftiş veya memuriyet sonrasında tespit edilen hususların yazıldığı raporlar yer alırdı. Üçüncü grupta ise herhangi bir mesele hakkında görüş bildiren raporlar vardır. Bu çalışma açısından önem teşkil eden, taslak şeklindeki lâyihalardır. Burada incelenecek buhar değirmeni lâyihası bu gruba girer. Nizamnâme, kanunname, talimatname ve şartname gibi belgeler de bu gruba girer. Taslak şeklindeki lâyihalar kamu kurumu, şahıs veya şirketler tarafından hazırlanarak resmî makamlara sunulurdu. Mübahat S. Kütükoğlu, "Lâyiha", *TDV İslam Ansiklopedisi-Cilt 27*, Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2003, s. 116.

Evkâf-ı Hümayûn'a yıllık 8 bin kuruşluk vergi verecekti. Şirketin değirmeni inşa etmesi, işletmesi ve hisse sahiplerinin kâra geçmeleri için bu 15 senelik imtiyaz yeterli görülmüştür. İngiltere ve Avrupa'nın diğer memleketlerinde bulunan çok sayıdaki modern değirmen ve değirmencilik şirketleri hakkında sözlü ve yazılı olarak yapılan araştırmalar neticesinde değirmenin inşasına başlanacaktı. Bu değirmenin senede 300 gün işleyebileceği hesap edilmişse de beklenmedik arızalar çıkacağından bu süre 260 gün olarak öngörülmüştü. Değirmende buğdayın kilesi (25,656 kg.) 18 kuruş olarak hesap edilmişti. Bu buğdaydan öğütülerek elde edilen has unun her kıyyesi (1.283 kg.) 46 paraya satılması planlanmıştı. Bolluk zamanlarında buğdayın kilesi 15 kuruşa kadar düşse dahi şirketin kârına herhangi bir zarar gelmeyecek ve has unun kıyyesi (1.283 kg.) 40 paraya kadar satılabilecekti.¹⁹²



Resim 17: İzmir Halkapınarı Mevkiinde Bulunan Buhar Değirmeni

Kaynak: <https://i.pinimg.com/originals/6f/00/5a/6f005a30488abbf8f01b72f5ce338228.jpg> (E.T.: 20 Eylül 2019).

Lâyihanın başka bir yerinde buhar değirmenleriyle klasik değirmenler, üretim kapasitesi ve maliyet açısından karşılaştırılmıştır. Buradaki hesaplamalara göre buhar değirmenlerinde imal olunan unların her bir kıyyesinin (1,283 kg.) maliyeti 2 parayı geçmemektedir. Bu, geleneksel değirmenlerde iki katına çıkmaktadır. Ayrıca klasik (âdi)

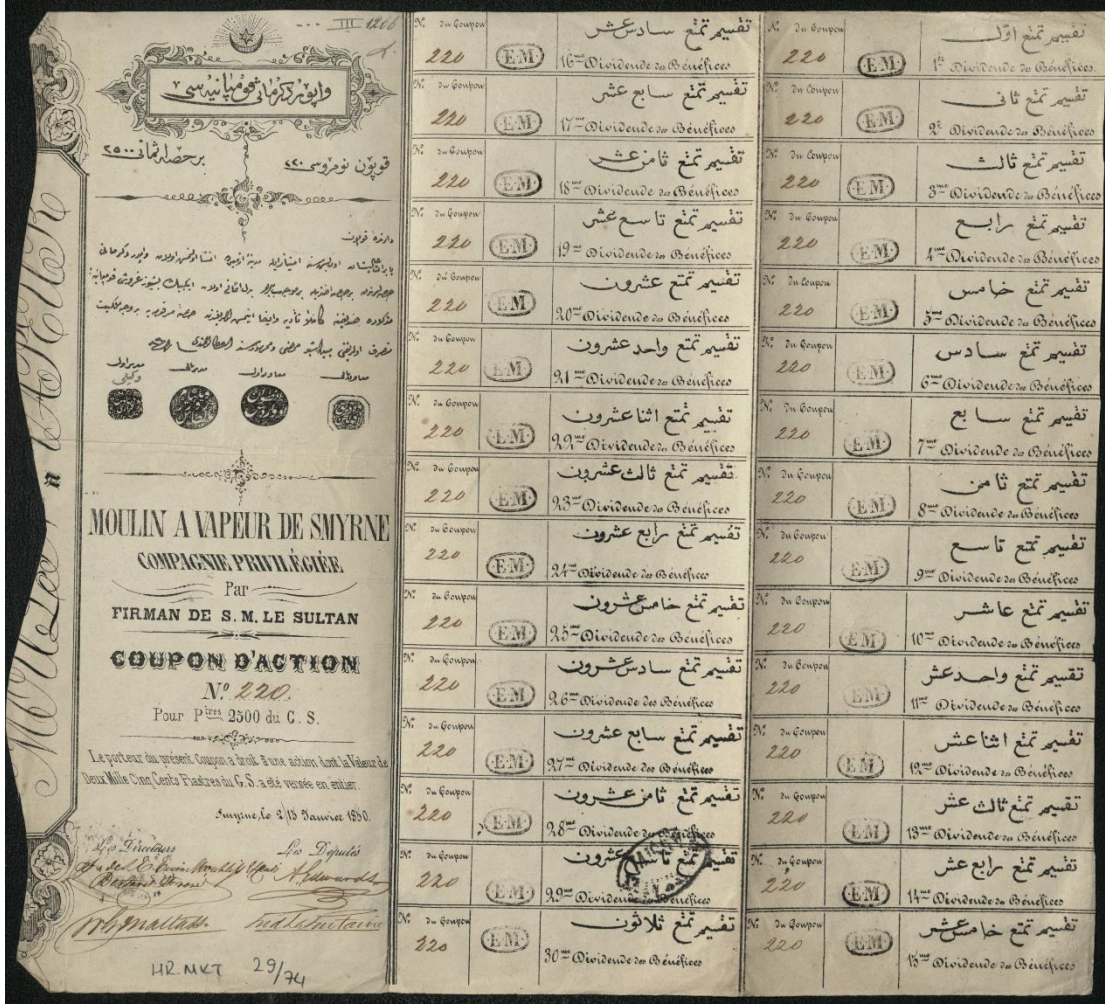
¹⁹² *Lâyiha*, s. 2-3.

değirmen günlük 20 kile (513,12 kg.) buğday öğütürken buhar değirmeninin her çift taşından günde 120 kile (3.078,72 kg.) ile geleneksel değirmenlerin 6 katına kadar buğday öğütülmektedir. Klasik yöntemlerle üretim yapan değirmen sahiplerinin sermayesinin bulunmaması sebebiyle öğüttükleri buğdayı parça parça, uzun vadeli aldıklarından ellerindeki unları pahalı satmak durumundaydılar. Bunlara nispetle sermayesi olan bir buhar değirmeni kumpanyası, buğdayın fiyatı ne olursa olsun yine de yıllık külliyatlı bir kâr elde etmektedir. Lâyhada İstanbul'daki bir buhar değirmeninden bahsedilmektedir ki bu, buhar değirmenlerinin Osmanlı dünyasında bilindiğini gösteriyor. Buna göre, İstanbul'da 58 beygir kuvvetinde 10 taşlı bir değirmeni iki müteşebbis devletten 800 bin kuruşa kiralarak işletiyorlardı. Değirmenin inşa masrafları ve faiz giderlerine rağmen işletmecilerine ciddi oranda kâr bıraktığı belirtilmiştir.¹⁹³

Lâyhaya göre İzmir'de teşkil olunacak değirmenin sermayesi 5 bin kese akçe olacaktı. Bu sermayenin toplanması için 1.000 adet hisse senedi (bkz. Resim 18) hazırlanacak ve her hisse 5 kese akçeye satılacaktı. Hisseyi alan kişilere kolaylık olması için 5 kese akçe 10 taksite kadar bölünebilecekti. Değirmen inşa edildikten sonra müdürlerle birlikte hesap ve diğer işlere yardım edecek iki müdür muavini de olacaktı. 10 aylık bir zaman zarfında değirmenin binasının tamamlanarak üretime hazır hale gelmesi öngörülmüştü. Hisse sahiplerine müdür ve muavinlerinin imzasıyla kupon denilen senetler verilecekti. Eğer hisse sahipleri ilk taksiti ödedikten sonra diğer taksitleri ödemediye güçlük yaşarsa hisseleri kumpanya tarafından satışa çıkarılacaktı. Değirmenin müdür ve yardımcıları hisse sahiplerinin çıkarlarını korudukları ve değirmenin zarar etmesini engellemekle meşgul olacaklarından iki müdüre ikişer binden 4 bin ve muavinlerin her birine biner kuruştan aylık 2 bin kuruş maaş tahsis olunacaktı. Bu maaş dışında değirmen müdürleri işletmeyi ciddi manada kâra geçirirse kendilerine ikramiye verilecekti. Hisse sahipleri paylarını satmak isterseler kumpanya yönetim kuruluna bunu bildirmeleri gerekecekti. Hisse sahiplerinden biri öldüğünde hissesi mirasçılara geçecekti.¹⁹⁴

¹⁹³ *Lâyiha*, s. 3-4.

¹⁹⁴ *Lâyiha*, s. 4-5.



Resim 18: İzmir Buhar Değirmeni Hissedarlarına Verilen Kupon (Hisse Senedi) Örneği

Kaynak: BOA, Hariciye Nezâreti Mektubi Kalemi Evrakı (HR.MKT.), 29/74, Rebiülahir 1266 (Şubat/Mart 1850).

Lâyhaya göre değirmenin yıllık hasılatı 8.080.800 kuruş olarak hesaplanmıştı. Buna karşı yıllık masrafın ise 7.106.396 kuruş olacağı tahmin ediliyordu. Ayrıca değirmendeki aletlerin tamiri veya başka masraflar için elde edilen kârın onda biri (97.440 kuruş) ihtiyât akçesi olarak kumpanya sandığında tutulacaktı. Bütün bu masraflar çıktıktan sonra geriye kalan 876.964 kuruşun net kâr olacağı düşünülmüştü. Değirmenin hesapları altı ayda bir müdür ve muavinleri tarafından detaylı incelemeye tabi tutulacak ve hisse sahiplerine hisseleri oranında kâr payı verilecekti.¹⁹⁵

Değirmenin İnşaat ve Donanım Masrafları	
Masraf Kalemi	Kuruş

¹⁹⁵ Lâyiha, s. 5-7.

İngiltere'den getirtilecek buhar çarkları	620.000
Kazan ve diğer malzemeler	180.000
Arsa alımı ve bina inşaatı	450.000
Yıllık devredecek sermaye	1.250.000
Toplam	2.500.000

Değirmenin Yıllık Geliri	
Gelir Kalemi	Kuruş/yıllık
Değirmende üretilen undan elde edilen yıllık gelir	7.534.800
Değirmende üretilen kepekten elde edilen yıllık gelir	455.000
Toplam	8.080.800

Değirmenin Yıllık Gideri	
Masraf Kalemi	Kuruş/yıllık
Öğütme ücreti	6.552.000
Maaş masrafları	240.360
Evkâf-ı Hümâyûn Hazînesi'ne ödenecek yıllık vergi	8.000
Satın alınan zahire ücreti ve satılan un için ödenen komisyon ücreti	131.030
Yağ masrafı	30.000
Yakıt masrafı (kömür)	120.000
Sigorta masrafı	24.996
Toplam	7.106.396

Değirmende Çalışan Personel ve Maaşları		
Adet	Personel	Kuruş/aylık
1	Baş müdür	2.000
2	Müdür yardımcısı	2.000
1	Defter kâtibi	1.800
1	Değirmen ustası	2.500
1	Sadefkâr (marangoz)	1.500

2	Sadefkâr yardımcısı (kişi başı aylık 500 kuruş)	1.000
4	Değirmen taşı bileyici (kişi başı aylık 250 kuruş)	1.000
4	Kazancı (kişi başı aylık 250 kuruş)	1.000
4	Değirmenci (kişi başı aylık 250 kuruş)	1.000
6	Hamal/işçi (kişi başı aylık 80 kuruş)	480
1	Timurcu (demirci)	900
1	Timurcu kalfası	350
2	Değirmen çarkçısı (birine 1500 diğerine 1000 kuruş)	2.500
30	Toplam	20.030

Buhar değirmeni kumpanyası komitesi tarafından 5 Mayıs 1849 yayınlanan ilannâmeye göre Mart ayında başlaması gereken değirmen inşaatı, havaların kötü gitmesi ve hissedarlar tarafından kumpanyanın yönetim kurulu için seçilmesi gereken müdür muavinlerinin tayin edilmemesi üzerine gecikmiştir. Sonrasında yapılan müdür muavinliği seçiminde Mösyö Edvar ile Mösyö Lafonten açık ara farkla seçilmişlerdir. Ancak hâlâ değirmenin faaliyete geçirilmesine bazı sorunlar engel oluyordu. Hisse senetleri taksitlerinin tahsilinde sıkıntılar yaşandı. Ödemelerin gecikmesinden dolayı Mart ile Nisan ayı taksitlerinin birden tahsiline mecbur olundu. Gecikmeli de olsa 1849 aralık ayının başında zikrolunan değirmenin yapımı tamamlanmış ve yakın zamanda üretime geçeceği belirtilmiştir.¹⁹⁶

Buhar değirmeniyle alakalı 16 Eylül 1850 tarihinde İzmir’de Fransızca basılan bir gazetenin yazarı olan Mösyö Eduvars bir arıza kaleme almıştır. Mösyö Eduvars göre İzmir buhar değirmeni için hazırlanan lâyhada değirmenin inşası için harcanacak tutarın 1 milyon 250 bin kuruş olduğu beyan edilmiş olsa da değirmen için 2 milyon 500 bin kuruş harcanmıştır. Bu durumda değirmenin işletilmesi için ayrılan 1 milyon 250 bin kuruşluk sermaye de değirmen inşasına harcandığı için değirmeni işletecek sermaye yok olmuştur. Bunun dışında mezkûr değirmenin bitmesi halinde işletilmesine yetecek sermayesi bulunmadığı ve sonradan ilave edilen 500 bin kuruşluk sermayenin değirmeni işletmeye yetmeyeceği belirtilmiştir. Mösyö Eduvars hazırladığı raporda, padişahında hisse sahibi olduğu değirmenin yetersiz sermaye nedeniyle işletilememesinin büyük

¹⁹⁶ *Lâyiha*, s. 7-8.

zararlar doğuracağına dikkat çekmiştir.¹⁹⁷ Nitekim buhar değirmeni açıldıktan kısa bir zaman sonra ekonomik sorunlarla boğuşmaya başladı. 11 Kasım 1850 tarihli bir tezkirede kumpanyanın artan masrafları için hükümetten faizle 750 bin kuruş borç alındığı kumpanya müdürünün Meclis-i Vâlâ'ya gönderdiği mektupta beyan olunmuştur. Ayrıca İzmir'deki buhar değirmeninin masraflarının hissedarlar tarafından karşılanması gerektiği dile getirilmiştir.¹⁹⁸

İzmir'de inşa edilen buhar değirmeninin 1851 yılının Temmuz ve Aralık ayları arasındaki altı aylık ticaret hesabı tesisin verimliliği hakkında önemli bilgiler vermektedir (bkz. Tablo 9). 31 Mart 1852 yılında değirmen şirketi yöneticileri tarafından kaleme alınan bu raporda İzmir'deki buhar değirmeninde 6 aylık süre zarfında öğütülen buğday miktarı, satılan un ve kepek miktarı, buğday fiyatları, buhar kazanı için tüketilen kömürün fiyatı, çalışanların aylık ücretleri, tamirat masrafları, makinelerin bakım masrafları ve şirket hissedarlarının kâr miktarı hakkında bilgiler verilmektedir. Ayrıca raporda kurulduğu günden raporun yazıldığı zamana kadarki süreçte değirmenin karşılaştığı sorunlar, hissedarların durumu, hükümetin şirkete dönük siyaseti ve değirmenin geleceğine dair öngörüler yer almaktadır. Raporda İzmir valisine gönderilmek üzere değirmen yöneticileri tarafından hazırlanmış bir protesto yazısı da yer almaktadır.¹⁹⁹

Tablo 9: İzmir Buhar Değirmeninin 1851 Yılıının İlk Altı Ayındaki Hesap Cetveli

Akçe	Kuruş	Akçe	Kuruş	
		55	106359	Hesâb numero birden bâkî kalan mevcûd hinta esmânı / keyl 6135
		<u>1</u>	<u>2566028</u>	Mezkûr altı ay zarfında mübâya'a olunan hinta bahâsı / keyl 12860002
		56	2672383	
			<u>611128</u>	Kânûn-ı evveli âhirinde ya'ni işbu hesâbın tensîk ve tanzîm olduğu gün mevcûd olan 26961 keyl hinta esmânı tenzîl

¹⁹⁷ BOA, HR.TO., 413/18, 24 Eylül 1850.

¹⁹⁸ BOA, Sadaret Amedi Kalemi Evrakı (A.AMD.), 24/95, 06 Muharrem 1267 (11 Kasım 1850).

¹⁹⁹ BOA, Sadaret Divan Kalemi Evrakı (A.DVN.), 76/75, 17 Cemazeyilahir 1268 (8 Nisan 1852).

96	2061218			Cem'an altı ay zarfında tahn olunmuş olan hıntanın esmânı yirmi yük altmış bir bin iki yüz on sekiz guruş doksan altı akçe
			288120	Temmuz ayında fûruht olunan dakîk
			295200	Kezâlik Ağustos ayında
			350620	Kezâ Eylül ayında
			402640	Kezâlik Teşrîn-i evvelde
			333760	Kezâ Teşrîn-i sâîde
			359600	Kezâlik Kânûn-ı evvelde
	2386520		2019940	Cem'an vukiyye ki fiyat-ı mütesevvi'adan yirmi üç yük seksen altı bin beş yüz yirmi guruş sunmuşdur
<u>46</u>	<u>112438</u>			98160 vukiyye mevcûd dakîk esmânı
46	2498958			
		98	25369	Fûruht olunan kepek esmânı
		7	8173	Mevcûd kepek esmânı
<u>5</u>	<u>33543</u>			
51	2532501			Cem'an yirmi beş yük otuz iki bin beş yüz guruş elli bir akçe
		4	4939	Ba'zı zarar
		31	34436	Mesârifât-ı müteferrika ve mağaza kirâsı
		0	80900	Ma'den kömürü bahâsı
		17	2630	Ufak tefek ta'mîrât

		30	164097	Cem'an mâhiyeler
		<u>40</u>	<u>95597</u>	Amele yevmiyeleri ucûrâtı ve revgan-ı zeyt ve revgan-ı çerviş vesâir çarh mesârifleri
		22	382600	Cem'an üç yüz seksen iki bin altı yüz guruş yirmi iki akçe
51	2532501			Ber müceb-i bâlâ dakîkden hâsıl olan
		96	2061218	Ber müceb-i bâlâ hinta esmânı
		22	382600	Mesârifât
		18	2443819	
		<u>33</u>	<u>88600</u>	Hâsıl olan altı aylık temettu' ki beher hisseye yedişer yüz otuz dokuz guruş isâbet eder.
		51	2532501	

Kaynak: BOA, A.DVN., 76/75, 17 Cemazeyilahir 1268 (8 Nisan 1852).

Yukarıda gösterilen altı aylık hesaba göre her değirmen hissesine 739 kuruş ticaret (kâr) hâsıl olmuşsa da bu hesabın yayınlandığı tarihten beri birçok masrafın önü alınmış olduğundan kâr oranının daha da artacağı belirtilmiştir. Diğer taraftan mezkûr değirmen günlük en az 1.200 kile (30.787,2 kg.) buğday öğütme kapasitesine sahipti. Bu hesabın yayınlandığı tarihe kadar ise günlük 700 kile (17.959,2 kg.) un satılıyordu. Bunun dışında satışlar günden güne artmış ve günlük 1.000 kile (25.656 kg.) civarına varmıştı. Değirmenin üretimi ve kâr oranıyla ilgili hazırlanan raporda; ilk olarak değirmenin işletilmesi için hissedarların rızalarıyla iki üç bin kese akçe borçlanmaya gidildiği, ikinci olarak değirmende çalışan işçi, memur ve diğer çalışanların ekseriyetle Hristiyan dinine tabi olmasından dolayı pazar gecesinden pazartesi sabahına değin tatil olarak işlemediğinden senede 75 günlük bir kaybın olduğu, bu durumun değirmeni zarara uğrattığı belirtilerek artık pazar ve yortu günleri de dâhil değirmenin gece gündüz çalıştırılacağı belirtilmiştir. Aynı raporda değirmende işçi fazlalığının olduğu, bundan dolayı birtakım memur ve işçinin işine son verildiği, maaşlarda indirimle gidildiği

belirtilmiştir. Ancak bütün bu önlemlere rağmen değirmenin zarar etmesi üzerine değirmen müdürleri sorumluluğu hükümetin uyguladığı politikaya bağlamıştır. Değirmenin sürekli zarar etmesinin ve yatırdıkları sermayenin karşılığını alamamanın verdiği kırgınlıkla değirmen hissedarları İstanbul'da bulunan Şirket-i Hayriyye vapurlarının kâr oranını örnek göstererek değirmenin kiraya verilmesini talep etmişlerdir.²⁰⁰ Ancak, hissedarlara verilen cevapta, İstanbul'daki buharlı vapurların kısa süreli kazanç sağladığı kabul edilse de uzun vadede çürüyen bu gemilere nazaran belki yüzlerce yıl ayakta kalacak değirmenin daha makul bir yatırım olduğu anlatılmaya çalışılmıştır. Değirmendeki sorunların geçici olduğu, bunlar çözüldüğü zaman %20-25'lik oranda kâr getirisi sağlayacağı, bundan dolayı kiralanmasının hatalı bir tercih olacağı belirtilmiştir. Ancak müdürlerin değirmenin geleceğiyle alakalı yetkileri olmadığı için hisse sahiplerinin taleplerinin dikkate alınması lüzumlu görülmüştür. Böylece hisselerini %10 faiz getirili bir şekilde kiralamak isteyen hisse sahipleri hisselerini Galata'da bulunan tüccar Lafonten'in mağazasına teslim edeceklerdi. Ancak bundan önce değirmende eskimiş ambarların tamiri, yeni bir mağaza ve ahırın yapımı ve değirmende ihtiyaç duyulan birtakım çarkların satın alınması gerekmiştir. İzmir valisi bu değirmenle alakalı "narh maddesi" uyarınca değirmenin boş kalması halinde kentin içine düşeceği ekmek sıkıntısına dikkat çekmiştir.²⁰¹ Değirmen yöneticileri İzmir valisinin bu uyarısı karşısında, değirmenin "narh maddesi" üzerinden un vermeye devam etmesi halinde zarar edeceğini belirtmişlerdir. Bunun dışında ekmekçi, katmerci ve uncu esnafına satılan unun bedeli olan 800 kese akçenin bu esnaf grupları tarafından zamanında ödenmediği belirtilmiştir. Değirmenin zarar etmeden üretimine devam etmesi için mevcut narh üzerinden 4 paralık bir zam istenmiştir.²⁰²

²⁰⁰ "...Hissedârândan ba'zıları şimdiye kadar bu kadar akçe verdik ve bir gün temettu'a destres olamadık işte şirket-i hayriye vapurları Dersa'âdete vüsûl bulur bulmaz der'akab senevî iki bin yüz kîse icâre ile ilzâm ve ihâle olundu değirmân dahi bârî âhara icâr olunsun da az çok temettu'ımı görelim." BOA, A.DVN., 76/75, 17 Cemazeyilahir 1268 (8 Nisan 1852).

²⁰¹ "...İzmir cânibinden tevârüd eden mekâtib meâllerinde âcizlerinin İzmir'den müfâratimden sonra İzmir'e cârî olan narh-ı nân eğerçe hâlî üzere kalacak olur ise artık İzmir'e hinta gitmenin ihtimâli olmayup kahta düşeceğini İzmir vâlisî devletlü paşa hazretleri bi't-tefekkür tarih-i mezkûrdan iki gün akdem nâ-hakk ve hakkâniyet üzere nân-ı azîze müceddeden narh vaz' etmiş ve şimdiye kadar değirmâna târî olan zararı her ne kadar tazmîn etmez ancak ba'de-ezîn vâkî' olacak zararı vikâye etmiş olacağı mekâtib-i mezkûre meâllerinden istibât kılındıysa da fimâba'd narh mâddesi şunun bunun re'yiyle vaz' olunmayarak bir esâs-ı kavî tahtına idhâliyle bundan sonra ihtilât vâkî' olmamasına dâir icâb eden arâiz müdürler tarafından Bâb-ı âlîye takdîm olunmakda bulunmuşdur." BOA, A.DVN., 76/75, 17 Cemazeyilahir 1268 (8 Nisan 1852).

²⁰² BOA, A.DVN., 76/75, 17 Cemazeyilahir 1268 (8 Nisan 1852).

Anonim şirket suretiyle inşa edilen değirmen, ilk başlarda hissedarlar tarafından oluşturulan bir yönetim kurulu marifetiyle idare edilmiş fakat 1852 yılında işlerin kötü gitmesi üzerine hissedarlar değirmeni 5 yıl müddetle hissedarlardan biri olan Maltas'a kiraladılar. Maltas, yıllık kira bedeli olarak 300 bin kuruş verecekti. Bunun dışında değirmenin tamir masrafları ve ihtiyat sandığı için ise yılda 60 bin kuruş ödeyecekti.²⁰³ Bu şahıs da işin altından kalkamayınca hissedarlar Meclis-i Vâlâ'ya başvurdu. Meclis de durumun araştırılması ve şirketin üretime devam etmesi için özel bir komisyon teşkil etti. Bu komisyon bir yandan şirketin geçmiş dönem hesaplarını incelerken diğer yandan değirmenin satış işlemleriyle alakalı düzenlemeleri yapmıştır.²⁰⁴

İzmir'deki buhar değirmeninin 1854 yılında geçici bir süreliğine üretime ara verdiği görülmektedir. İzmir'deki un sıkıntısına çare olarak düşünülen buhar değirmeninin faaliyetlerini durdurması ve bölgedeki su değirmenlerinin de mevsimsel şartlardan dolayı buğday öğütememesi üzerine kentte ciddi bir un sıkıntısı yaşanmıştır. Un fiyatlarının günden güne artması üzerine şehrin yerli ve yabancı sakinlerinden oluşan Meclis-i Umumi soruna çare bulma arayışına girdi. Bu kurul ilk aşamada İzmir'in çevre bölgelerinde un temini için harekete geçtiği halde provizyonist politikaların hâlâ etkili olduğu Osmanlı dünyasında bu girişim olumlu sonuçlanmadı. Bunun üzerine halk sokaklara dökülerek hükümet konağı önünde buğday fiyatlarındaki artışı ve un sıkıntısını protesto etmiştir. Nihayetinde büyük umutlarla kurulan bu değirmen Osmanlı sanayileşme deneyiminin kronik hastalığına yakalanmaktan kurtulamadı. Sermaye eksikliği, yönetimdeki aksaklıklar, teknolojik yeniliklere ayak uyduramama, teknik sorunların üstesinden gelememe ve değirmene ürün girdi/çıktısını kontrol altında tutamama gibi nedenlerle İzmir'de açılan bu buhar değirmeni iflas etmiştir. Âtıl kalan değirmen binası sonrasında kente gelen bekâr işçilerin ikâmethânesine dönüşmüştür.²⁰⁵

Üsküdar Paşalimanı'ndaki buharlı un değirmeni (bkz. Resim 19), Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) inşa edilmiştir. Bu değirmen çoğunlukla "Beylik Un Değirmeni", "Paşalimanı Un Fabrikası", "Paşalimanı Dakîk Fabrikası" gibi isimlerle anılmaktadır. Değirmenin inşa edildiği yerde III. Selim döneminde inşa edilmiş zahire

²⁰³ BOA, A.AMD., 39/12, 21 Şevval 1268 (8 Ağustos 1852).

²⁰⁴ Arıkan ve Martal, "İzmir'de İlk Buharlı Un Fabrikası", s. 17-19.

²⁰⁵ Arıkan ve Martal, "İzmir'de İlk Buharlı Un Fabrikası", s. 16-19.

ambarları vardı.²⁰⁶ Değirmenin bulunduğu yerin sahil alanı ve çevresi Osmanlı döneminde önce Öküzlimanı, daha sonra Paşalimanı olarak adlandırılmıştır. 1766'da Abdurrahman Ağa Camisi'nin inşa edilmesiyle bölgede yeni yapılaşmalar ortaya çıktı. Sultan III. Mustafa'nın (1757-1774) silahtarlığını yapmış olan Abdurrahman Ağa'nın vakfına ait kıyı şeridi boyunca III. Selim döneminde 1798 ve 1808 yıllarında hububat ambarları inşa edildi. Sahildeki yapılarla arkasındaki bostan alanı için 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Silahtar Abdurrahman Ağa Vakfı, İsmihan (Esmehan) Sultan Vakfı ve Sultan Abdülaziz'in annesi Pertevniyal Vâlide Sultan Vakfı arasında mülkiyet anlaşmazlığı çıktı. Neticede 5 Kasım 1861 tarihinde ambarların arkasındaki değirmenin inşa edildiği bostan mahalli Pertevniyal Vâlide Sultan Vakfı'na bağlandı. Bazı kaynaklarda değirmenin 1858 yılında yapıldığı iddia edilse de²⁰⁷ arşiv belgelerine göre 1863 yılında Üsküdar'da Paşalimanı'nın beylik zahire ambarları yanında ve arka tarafında olup Vâlide Sultan Vakfı'na kayıtlı bulunan *hâlî bostan* yerinin üzerine *Sâbit Vapur Makinelerine Mahsûs Nizamnâme*'ye uygun olarak İstinye ve Beykoz'daki buhar değirmenleri gibi çevreye zararı olmayacak şekilde ve kirası Vâlide Sultan Vakfı'na gelir kaydedilmek üzere buharlı un değirmeni yapılması için gerekli izinler alınmıştı.²⁰⁸ Netice

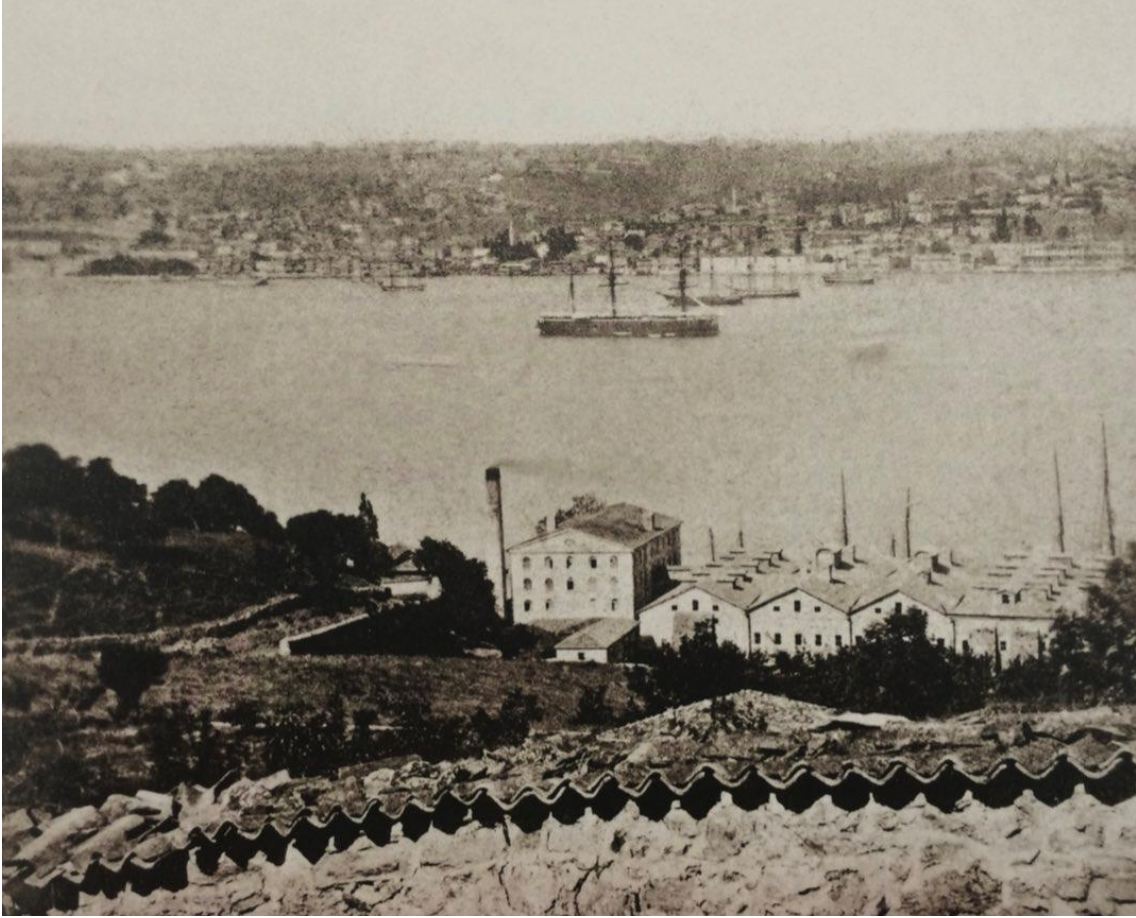
²⁰⁶ Osmanlı Devleti yöneticileri Üsküdar'da tahıl ambarı inşa edilmesi için İmparatorluk Tersanesi'ndeki mimar Nikoli Kalfa'nın da aralarında bulunduğu heyetten bir rapor hazırlanmasını istedi. Buna göre kıyı şeridinde 4.306,2 m² alana tahıl depolanacak birtakım ambarların inşası için çalışmalar başlatıldı. Planlanan 8 tahıl ambarının toplam kapasitesi 12 yük (1.200.000 kile) olacaktı. Ambarlar için 8-10 geminin rahatlıkla rıhtıma yanaşabileceği taştan yapılmış bir iskele inşa edilecekti. Baş mimara, Öküz Limanı'nda yapılacak tahıl ambarlarının planını çizmesi emredildi. Devletin toplam harcaması 800 kese akçe olarak hesaplanmıştı. Başlangıçta, devlet inşaat sürecini adım adım bitirmeye karar verdi. Bu nedenle ilk adımda üç tahıl ambarı inşa etmeyi uygun gördü. Tahıl ambarını Öküz Limanı'nda inşa etmenin en önemli sebepleri arasında bölgenin ikliminin tahılın çürümelerini engelleyecek nitelikte olması vardı. Ayhan Han, "Spatial Organization at Bosphorus: The Piers and Granaries (1750-1815)", Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012, s. 65-66.

²⁰⁷ *Ticaret ve Ziraat Nezareti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 36-37.

²⁰⁸ BOA, İ.DH., 517/35194, 25 Cemazeyilevvel 1280 (7 Kasım 1863); 10 Kasım 1863 tarihinde Pertevniyal Vâlide Sultan Vakfı için Paşalimanı'nda miri zahire ambarı arkasında bir adet değirmen inşa olunması için padişahın talep olunan iznin verildiğine dair Şehremaneti'ne bir tezkire yazılmıştır. "*Mehd-i ulyâ-yı saltanat devletlü ismetlü sultân-ı aliyetü'ş-şân hazretleriçün Paşalimanı'nda kâin mirî zahire anbârı arkasına bir bâb değirmen inşâ olunması hususunun hâkâpây-ı cenâb-ı pâdişâhiden istizân olunmasını âmir râhe-zib-i ta'zîm olan tezkire-i aliyeye-i kerîmileri meâl-i âlisi ma'lûm-ı çâkerî olup tıbkı emr ü iş'âr-ı sâmilere üzre sultân-ı müşârun ileyhâ hazretleriçün mahall-i mezkûre bir bâb değirmen inşâ olunması hakkında irâde-i seniyye-i şehinşâhî müte'allık ve şeref-sudûr buyrularak tezkire-i âlisi tahrîr ve tesyîr olunmuş idüğü muhât-ilm-i âli-i kerîmileri buyruldukda emr ü irâde hazret-i men lehü'l-emrindir*" İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlide Sultan Evrakı, Numara: 04731, 28 Cemazeyilevvel 1280 (10 Kasım 1863). Mezkûr değirmen için ayrıca bkz. Eliaçık, "Bayerische Staatsbibliothek'te Pertevniyal Valide Sultan Vakfına Ait Arşiv Belgeleri" s. 67-88.

de değirmenin inşaatına Mayıs 1864 yılında başlanmış Kasım 1864 yılında ise üretime hazır hale gelmiştir.²⁰⁹

Değirmenin inşa edilip işletilmesi için İstanbul'da ikamet eden beratlı Avrupa tüccarı Canato Kotyadi, İstanbul'da ikamet eden beratlı Avrupa tüccarı Kostaki Keşanlı, İngiltere vatandaşı olup İstanbul'da ikamet eden Ligoraki Kopa ve Yunan devleti vatandaşı tüccar Pavlo Barbi adlı müteahhitlerle vakıf kaymakamı arasında bir inşaat sözleşmesi imzalanmıştır.²¹⁰



Resim 19: Pascal Sebah'ın Objektifinden, 1870'li Yıllarda Paşalimanı Un Değirmeni ve Zahire Ambarları

Kaynak: M. Sinan Genim, *Konstantiniyye'den İstanbul'a XIX. Yüzyıl Ortalarından XX. Yüzyıla Boğaziçi'nin Anadolu Yakası Fotoğrafları IV. Cilt*, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Kitapları, İstanbul, 2012.

²⁰⁹ İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlîde Sultan Evrakı, Numara: 01133, 1 Zilhicce 1280 (8 Mayıs 1864).

²¹⁰ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlîde Sultan Evrakı, Numara: 00794, 5 Şevval 1280; İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlîde Sultan Evrakı, Numara: 01133, 1 Zilhicce 1280 (8 Mayıs 1864).

Sözleşmeye göre, değirmenin yapılacağı arsanın deniz tarafında uzunluğu 32 arşın 18 parmak, genişliği 18 arşın, toplam alan 571 arşın olacaktı. Değirmen için çizilen plan ve harita dikkate alınarak 4 kat tahta döşemeli ve etrafı taş ve tuğla duvarlarla çevrilecekti. Yapının temeli bir arşın 18 parmak zeminden yukarı olacak ve buhar makinesini taşıyacak kuvvette olacaktı. Buhar makinesine göre giriş ve döşemesi yapılarak değirmen taşı konulacak kesimin altına büyük taşlarla som telleri konulacaktı. Bu alanın uzunluğu 18 arşın, genişliği 6 arşın 6 parmak olacaktı. Onun bitişiğinde buhar makinesi kazanlarının konulacağı alan 19 arşın uzunluğunda, 10 arşın 18 parmak genişliğinde olacaktı. Bunun üstüne taş ocaklı yapı şeklinde bir kat çıkılacaktı. Bu yapının toplam kaplayacağı alan 316,5 arşın olacaktı. Her iki yapının toplam alanı ise 888 arşın 6 parmak olarak hesaplanmıştı. Tesiste kullanılmak üzere denizden su almak için bir kuyu kazılacaktı. Sözleşmeye göre bu tesisin yapımına 1864 yılında mayıs ayının başında başlanacak ve takriben 4 ay içinde bitirilecekti. Tesisin inşaatı bittikten sonra 2 aylık süre zarfında da Avrupa'dan getirilecek makinelerle donatılacaktı. Bütün bu işlemler 6 ay sürecek, tesis çalışmaya hazır biçimde 1864 yılı Kasım ayının başlarında teslim edilecekti. Değirmen aynı tarihten itibaren aylık 20 bin kuruş Pertevniyal Vâlide Sultan Vakfı'na ödeme yapacak ve çiftlik hayvanları için ise aylık 1.000 kıyye kepek verecekti. Değirmenin inşası için yapılan bu kontrattan 3 ay sonra değirmen inşaatında kullanılmak üzere tüccarlara 120 bin kuruş borç verilecekti. Değirmen bittikten sonra 1864 yılı kasım ayından itibaren bu borcun karşılığı olarak 12 ay boyunca aylık 10 bin kuruş vakfa ödeme yapılacaktı. Kira antlaşması 15 yıl geçerli olacaktı. Bu 15 yıllık süre zarfında gerek değirmen çarkları gerekse de kazan, makine ve diğer masraf kalemlerinin hepsi değirmeni işleten tüccarlara ait olacaktı.²¹¹ Bunun dışında değirmende çevreyi rahatsız edecek miktarda duman çıkması engellenecekti. Bunun için duman filtresi kullanılacaktı.²¹² Değirmen bu 15 senelik zaman zarfında işlesin veya işlemez sözleşme geçerliliğini koruyacaktı. Vakıf temsilcileri aylık kiraya zam yapmayacaklardı. Bu 15 yıllık süre tamamlandığında vakıf temsilcileri ve değirmen işletmecileri kira süresini uzatmak için bir araya geleceklerdi. Eğer anlaşma sağlanırsa kira bedeli konuşulup sözleşme yenilenecekti. Anlaşma sağlanamazsa değirmen işletmecileri değirmendeki

²¹¹ İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlide Sultan Evrakı, Numara: 01133, 1 Zilhicce 1280 (8 Mayıs 1864).

²¹² İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlide Sultan Evrakı, Numara: 01133, 1 Zilhicce 1280 (8 Mayıs 1864).

malzemelerini başka bir işletmeciye devredebilecekti. Bunun için değirmende bulunan malzemelerin fiyatını gösterir bir keşif defteri hazırlanacaktı. Yukarıda isimleri zikredilen 5 kişilik ortaklar dışında değirmene işletmeci alınmayacaktı. Ortaklardan biri vefat ederse veya müşkül duruma düşerse ortaklar onun hissesini kendi aralarında alabileceklerdi. Değirmende çalışan işçiler dışında yabancı kimse değirmende kalamayacaktı. Bu şartlar dâhilinde değirmen işletmecileriyle vakıf temsilcileri arasında sözleşme imzalanmıştır.²¹³

1883 yılında çıkan bir yangın sonucu kullanılmaz hale gelen Pertevniyal Vâlide Sultan Vakfı'na ait un değirmeninin tekrar işletmeye açılması için 1887 yılında gazetelere verilen ilan neticesinde İtalya devleti tebaasından tüccar Mösyö Nikola Kastelli ve Yunan devleti tebaasından değirmenci Mösyö Yorgi Nikoforaki ile sözleşme imzalanmıştır. Sözleşmeye göre, değirmen kiracıları sözleşme gereği 8 taşlı bir öğütme sistemi (bkz. Plan 4) için gerekli olan alet-edevatı tedarik edip 10 ay içinde değirmeni faaliyete geçirmek zorundaydılar. Bundan dolayı vakıftan, yeniden yapım masrafları için tüccarlara 5.500 Osmanlı lirası verilecek ve 10 aylık tamir süresinden itibaren 6 yıl müddetle her ay 100 Osmanlı lirası kira ödeyeceklerdi. Bu 100 liranın 50 lirası kira bedelidir, geriye kalan 50 lira ise daha önce değirmen masrafları için verilen 5.500 liradan düşülecekti. Geriye kalan 1.900 lira da vakfa ödendikten sonra değirmen ve içindeki bütün alet-edevat çalışır halde vakfa devredilecekti. Evkaf Meclis İdâresi müzekkiresinde olduğu gibi; değirmen kiracılar tarafından son sistem üzere inşa olunacak, lazım gelen alet-edevat ve diğer masraflar için tahminen 5.000 lira ve 6 senelik bir zaman zarfında küçük masraflar için 500 liradan fazla olmamak, olursa vakıf tarafından kabul edilememek ve gerekli alet-edevat gerek Avrupa'dan gerekse Osmanlı hükümetince tedarik edilerek yerlerine konulacaktı. Bu esnada vakıf yetkilileri tarafından yapılan işlemlerin inşaat sözleşmesine uygun olup olmadığına dikkat edilerek ona göre kabul veya red olunacak ve işin sonunda uzman kişiler tarafından inşaat alanı ve değirmen malzemesinin sözleşmeye uygunluğunun kontrol edilmesi, eğer eksiklikler varsa temin ettirmek ve eksiklik olmayıp ancak keşif defterinde yazılı alet-edevattan cins, numara ve eşkâline uymayanların keşif defterine uygun olarak yeniden alınması sağlanacaktı.²¹⁴ Müteahhit tarafından lüzum görülmezse bu çeşit alet-edevatın kıymet ve masrafı

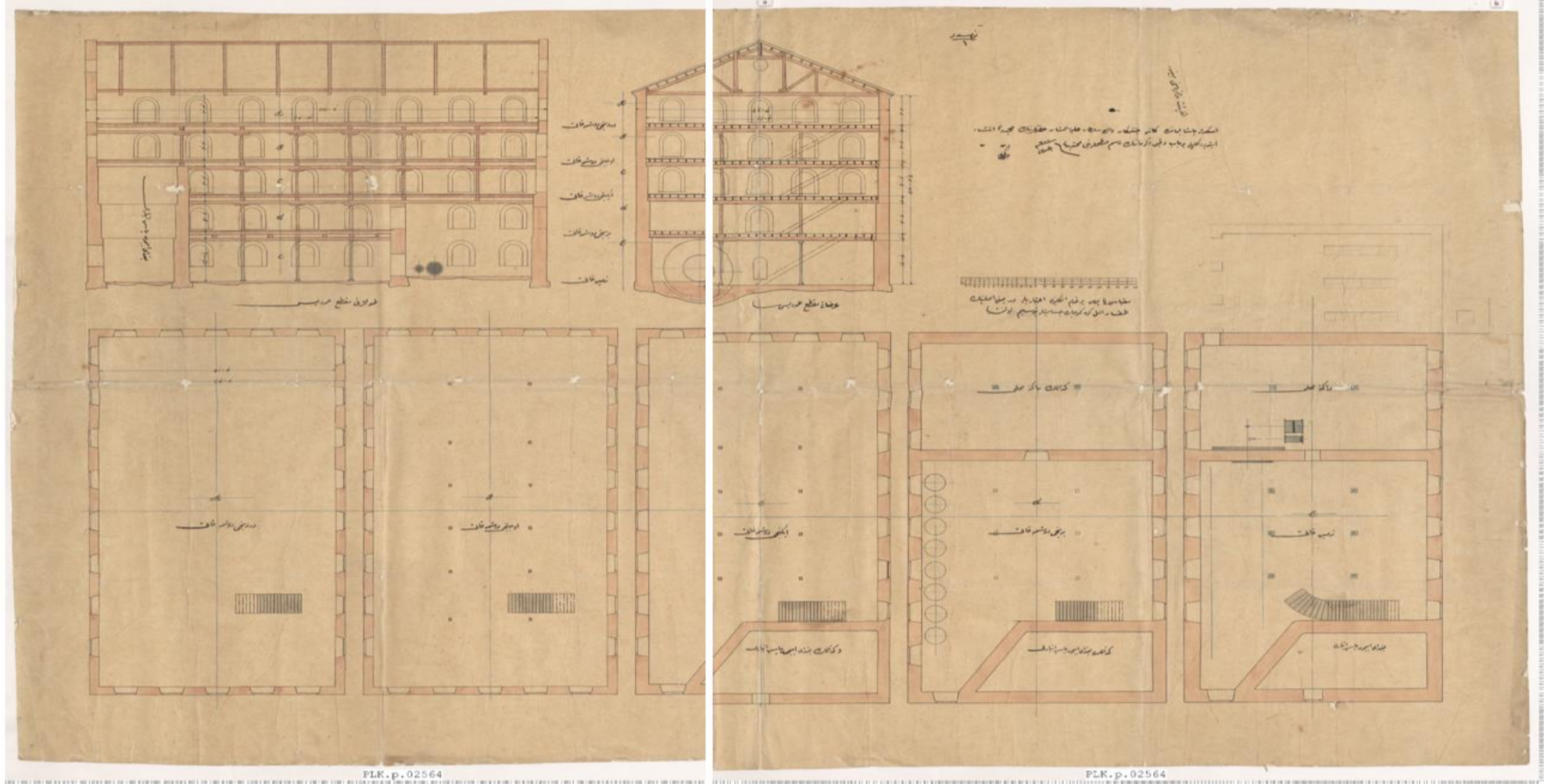
²¹³ İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlide Sultan Evrakı, Numara: 01133, 1 Zilhicce 1280 (8 Mayıs 1864).

²¹⁴ BOA, Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.), 44/47, 21 Şevval 1306 (20 Haziran 1889).

uzmanlar tarafından takdir edilecek fiyatla kabul olunacaktı. İnşaatın her ne olursa olsun 10 ayda bitirilmesi, kira bedelini inşaatın başlamasından sonra on birinci aydan itibaren alınması ve kiracılar değirmeni faaliyete geçirmemiş olsalar bile kirayı ödemekle yükümlü olmaları, eğer kiracılar inşaatı bitiremezlerse uzmanlar tarafından tespit edilecek alet-edevat ve diğer masraf kalemlerinin yarısının vakfa bağışlanması, yarısının da vakıf tarafından 6 yıllık bir zaman zarfında kiracılara ödenmesi sağlanacaktı. Kiracılar yazıldığı biçimde inşaatı, yeni alet-edevatı kendi namlarına sigortalamak istedikleri takdirde ücreti kendileri verecek ve sözleşmenin geçerli olduğu 6 senelik zaman zarfında bir kaza sonucunda değirmen yanarsa kiracılar masrafları vakıftan değil sigorta şirketinden talep edecek, eğer sigorta şirketi bir ödeme yapmazsa masrafları vakıf karşılamayacaktı. Kiracılar bu sözleşmeyi başka kimseye hiçbir şekilde devir ve havale etme ve mezkûr değirmenin alet-edevatını rehin veya sair bir suretle başka kimseye terk etme hakkına sahip olamayacaktı. Kiracılar tarafından değirmene dışarıdan bir ortak alınmak istenirse vakfa bilgi vermeleri gerekecek ve 6 yılın sonunda değirmen kiracılar tarafından işler halde vakfa bırakılacaktı. Değirmenin önündeki bir bâb sâhilhâneyi kiracılar isterlerse aylık üçer lira ücretle kiralayabileceklerdi. Bütün bu sözleşme maddeleri değirmenci Yorgi Nikoforaki tarafından kabul edilmiştir.²¹⁵ Değirmende kullanılmak üzere Avrupa'dan ithal edilecek malzemeler için gümrük vergisinden muafiyet talebine olumlu bakılmamıştır.²¹⁶

²¹⁵ BOA, ŞD., 113/12, 11 Rabiulevvel 1306 (15 Kasım 1888).

²¹⁶ BOA, MV., 44/47, 21 Şevval 1306 (20 Haziran 1889). Pertevniyal Vâlîde Sultan Vakfı'ndan olan ve daha önceden yanan Üsküdar Paşalimanı'ndaki un değirmeninin yeniden inşa edilmesi için düzenlenen ve üzerinde *Bâb-ı Âlî Dâire-i Sadaret Mektubi Kalemi* anteti bulunan bir mukavelename de yapılmıştır. İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlîde Sultan Evrakı, Numara: 04797.



Plan 4: Yangından Sonra Yeniden İnşa Edilen Üsküdar Paşalimanı Un Değirmeni Planı

Kaynak: BOA, PLK.p., 2564.

1899 yılına gelindiğinde Paşaliman'ndaki buhar değirmeninin işletmecileri, tesisin üretim hacmini arttırmak için taşlı sistemden silindirli/valsli öğütme sistemine geçmek istemişlerdir. Bunun için Londra'dan gerekli makineleri ithal etmişlerdir (bkz. Ek 14).²¹⁷ Değirmen sahip olduğu yeni teknolojik donanım ile imparatorluk yıkılıncaya kadar da önemli bir un üretim merkezi olmaya devam etmiştir. Ancak yangınlar, işletmeden kaynaklı sorunlar ve lojistik meseleleri yüzünden değirmenden istenilen verim alınamamıştır.

Buhar değirmenlerinin icat edilmesinden sonra Avrupa'dan Osmanlı Devleti'ne ithal edilmesi, 19. yüzyılda hız kazanan sanayileşme ve fabrikalaşma süreciyle doğru orantılı olmuştur. Nitekim İzmir Halkapınar'ı ve İstanbul Üsküdar'daki buhar değirmenleri de bu sürecin bir yansımasıydı. Bu örneklerden anlaşılacağı üzere buhar değirmenlerinin inşa edilerek işletilmesi için sermaye ve yetişmiş iş gücü gerekiyordu. Bu açıdan Halkapınar'ı ve Paşalimanı'nda buhar değirmeni kurma hakkı alan kişiler her ne kadar Osmanlı vatandaşı olsa da borç ve hisse senetlerinin önemli kısmının yabancı sermayedar ve gayrimüslim Osmanlı tebaasının kontrolünde olduğu görülmüştür. Değirmencilik endüstrisine yatırım yapacak sermayedar bulmanın zorluğu, bu tesislerin kurulması için gerekli olan makineler ithal edilirken ihtiyaç duyulan bilgi ve donanım yetersizliği ve yetişmiş iş gücünün olmaması buhar değirmenlerinin yabancı yatırımcıların kontrolünde kurulmasına neden olmuştur.

3.2. Osmanlı Devleti'nde Şirketleşme Olgusu ve Değirmencilik Anonim Şirketleri

Klasik dönem Osmanlı dünyasında sermayenin işletilmesi hususunda mudârebe, müşâreke ve mufâvaza olarak adlandırılan iş ortaklığı uygulamalarına dayalı bir yapı mevcuttu. Bu tip iş ortaklıklarını modern şirketlerden önemli bir farkı vardı ki o da ortaklığın hükmi bir şahsiyet oluşturmamasıydı.²¹⁸ Reform çağının siyasî ve sosyal manada deklarasyonu kabul edilen Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile birlikte Osmanlı siyasî rejimi ve iktisadî düzenini zorlayan kapitalist ekonomi modelinin ortaya çıkardığı modern şirketler imparatorluğun büyük kentlerinde görünür olmaya başladı. Osmanlı modernleşme çabaları içinde varlık bulan bu şirketler için hukukî düzenlemeler

²¹⁷ BOA, İ.RSM., 12/14, 29 Cemazeyilevvel 1318 (24 Eylül 1900).

²¹⁸ Murat Çizakça, *İslam Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 4-6; Servet Taşdelen, *Piyasa Ekonomisinin Yarış Atları: Anonim Şirketlerinin Tarihi Üzerine*, Ankara: ÜPV Yayıncılık, 2006, s. 149.

yapılmıştır. 1850 yılında *Kâunnâme-i Ticaret* adıyla bir yasa çıkarıldı. Osmanlı ticaret hukuku ve muhasebe düşüncesinin modernizasyonu için önemli bir yasal düzenleme olan bu kanunname de şirket türlerinin tarifi, şirketlerin kayıt tutma metodu ve muhasebesiyle alakalı hükümler yer almaktaydı. Şirketlerin varlıklarını yasal bir zeminde sürdürerek meşruiyetlerini teminat altına alan hükümlerin, 1876 tarihli ilk Osmanlı anayasası kabul edilen Kanun-i Esasi’de de yer aldığı bilinmektedir. Buna göre ilgili anayasanın 13. maddesinde *Tebaa-i Osmaniye nizam ve kanun dairesinde ticaret ve sanat ve felahet için her nevi şirketler teşkiline mezundur* hükmü yer almıştır. Yapılan bu yasal düzenlemeler Osmanlı dünyasında kurulan şirketlerin uluslararası platformda güvenilirliğini artırırken dışarıdan gelecek sermaye için de güven vermekteydi.²¹⁹

Osmanlı esnafının bu yeni durum karşısında devlet destekli bir şirketleşme hareketi içinde olduğu görülür. 1864 tarihli “İslah-ı Sanayi Komisyonu”nun yürüttüğü faaliyetler neticesinde etkisi gittikçe azalan esnaf gruplarının bir kısmı şirketleşme yoluna gitti. Devlet yeni ortaya çıkan bu şirketleri koruma politikası gütmekteydi. Buna göre şirketlerin kuruluş sermayesinin toplanması için hisse senetleri çıkarılacak, uygun yer ve arsa tahsis edilecek, Avrupa’dan modern buharlı makineler getirtilecek, gümrük ve vergi muafiyeti uygulanacaktı. Sanayileşmenin getirdiği seri ve ucuz üretimin Osmanlı esnafını/üreticisini sıkıştırdığı bir zamanda bu hamleler çok sayıda yerli menşeli şirketin kurulmasına vesile oldu.²²⁰ Bu meyânda; Dökümcüler Şirketi (1868), Demirciler Şirketi (1868), Şimşekler Şirketi (1866), Debbağlar Şirketi (1866), Kumaşçılar Şirketi (1868), Saraçlar Şirketi (1867) gibi çok sayıda esnaf şirketi kuruldu ve devlet tarafından çeşitli imtiyazlarla desteklenen bu şirketlere sermaye akışı teşvik edildi. Fakat hammadde ve uygun pazar yokluğu ile birlikte Batı’dan gelen ürünlerle rekabette yetersiz kalınması gibi

²¹⁹ Koray R. Yılmaz, “Geç Kapitalist Gelişme Bağlamında Osmanlı’da Şirketler”, *Politik Ekonomik Kuram Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (2018), s. 29-30.

²²⁰ Avrupa’da doğan kapitalist ekonomi modelinin dünyanın geri kalanı üzerinde siyasi ve sosyal hegemonya kurmaya çalıştığı bir çağda Osmanlıların bu durumdan etkilenmemesi mümkün değildi. Kapitalist ekonomide ticaret akışının kurumsal bir çizgide hareket etmesini sağlayan şirketler ortaya çıkmıştır. Devasa boyutlardaki sermayesini sürekli arttırmayı hedefleyen şirketlerin belirmesiyle birlikte, uluslararası alanda egemen olan siyasi rejimler ve onların temsil ettiği iktisadi yapılar ortadan kalkmaya başladı. Bkz. Quinn Slobodian, *Küreselciler: İmparatorluğun Sonu ve Neoliberalizmin Doğuşu*, Çev.: Ahmet Fethi Yıldırım, İstanbul: Vakıf Bank Kültür Yayınları, 2020.

nedenlerden ötürü varlıklarını sürdüremeyen bu şirketlerin bir kısmı kapanırken bir kısmı da 1874 yılında Şehremaneti'ne devredildi.²²¹

Osmanlıların esnaf şirketleri kurma deneyimiyle beraber modern anlamda ilk anonim şirketler de 19. yüzyılın ikinci yarısında kurulmaya başlandı.²²² 1851 yılında buhar gücüyle çalışan gemilerden müteşekkil *Şirket-i Hayriye* adıyla bir anonim şirket kuruldu. Bu şirket, İstanbul'un iki yakasında artan nüfus ve ticaretin baskısı sonucu ortaya çıkmıştı. Şirketin kurulduğu zamana kadar İstanbul'un iki yakasındaki ulaşım iyi şartlarla sağlanamıyordu. Kayıkçı esnafına ait kayıklar ve Tersane'ye ait vapurlu gemilerle verilen ulaşım hizmeti yetersiz kalıyordu. İstanbul'un ekonomik hacminin genişlemesi, yükselen refah düzeyi, gelişen teknoloji ve güvenlik kaygıları neticesinde Ahmed Cevdet ve Keçecizâde Fuat paşaların öncülüğünde modern bir ulaşım sisteminin kurulması gerekli görüldü. Bu şirket, hukukî yapısı ve muhasebe sistemiyle Avrupa'daki muâdilleri gibi sermaye birikiminin ve refah seviyesinin yükselmesini amaç edinmekteydi. Şirketin kuruluşunda sermaye sahibi gruplar ile devlet bürokratlarının ilişkileri önemli olmuştur. Şirketin kuruluşu ile birlikte Boğaziçi'ne rağbet artmış, ticarî mallar ve insanlar daha güvenli ve sağlıklı koşullarda seyahat etme imkânı bulmuştu. Ayrıca denizyolu ulaşımındaki yüksek kârlılığı erken fark eden Batılı müteşebbislerle beraber Osmanlılar da bu alanda pay sahibi olmuştu.²²³

Osmanlı Devleti'nde ortaya çıkan ikinci anonim şirket örneği 1856 yılında kurulan Osmanlı Bankası'dır. Banka, Osmanlı tarihinde birçok ilklerin yaşanmasına neden olan Kırım Savaşı (1853-1856) sonrasında kuruldu. Bu savaş esnasında yaşanan ekonomik sıkıntılar ve dış borç meselesi, Osmanlıları uluslararası finans çevreleriyle uyumlu çalışmaya zorlamıştı. Bu açıdan Osmanlı Bankası 25 bin hisseli ve 500 bin sterlinlik sermayeyle ticaret bankası olarak kuruldu. Bankanın faaliyetleri mevduat bankacılığı, senet ve poliçe iskontosuyla sınırlıydı. Osmanlı Devleti'nin içine düştüğü malî krizlerin bankanın faaliyet alanını kısıtladığı bir dönemde dünyadaki hâkim ekonomik düzene ayak

²²¹ Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, s. 98; Yılmaz, *Geç Kapitalist Gelişme Bağlamında Osmanlı'da Şirketler*, s. 30, 31; Taşdelen, *Piyasa Ekonomisinin Yarış Atları: Anonim Şirketlerinin Tarihi Üzerine*, s. 157.

²²² Osmanlı Devleti'nde anonim şirketlerin ortaya çıkışı ve teşkilatlanması hakkında bkz. Murat Koraltürk, "Osmanlı Devleti'nde Şirketleşme, İlk Anonim Şirket ve Borsanın Kuruluşu", *Osmanlı Tarihi Ansiklopedisi-Cilt 3*, Ed.: Güler Eren, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, s. 443-448.

²²³ Şirket-i Hayriye ile alakalı geniş bilgi için bkz. Fatma Şensay, "Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi Taşımacılık Şirketi", *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Özel Sayı (Eylül 2018), s. 239-279.

uydurma çabası olarak 1863 yılında Osmanlı Bankası'ndan *Bank-ı Osmani-i Şâhâne*'ye geçilmiştir. Böylelikle 19. yüzyılın sonlarına doğru bankanın önemi artmış ve ticaret ile iş bankacılığı alanında gelişimini sürdürmüştür.²²⁴

Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya açılan önemli kapılarından biri olan İzmir, sahil kenti olmanın verdiği imkanlarla yükselen Batı sermayesiyle çok erken tanıştı. Avrupalıların buhar gücüyle çalışan fabrikalarına hammadde bulma çabasının arttığı bir zamanda Batı Anadolu'yu demir yoluyla İzmir Limanı'na bağlama fikri cazip geliyordu. Bu nedenle 1857 yılında Aydın ile İzmir arasında Osmanlı Demiryolu Şirketi kuruldu. Osmanlı Devleti'nin verdiği imtiyazla kurulan şirketin sermayesi 1 milyon 200 bin sterlindi. Buna göre şirket; demiryollarının yapılması ve yenilenmesi için gerekli olan malzemelerin ülkeye sokulması esnasında gümrük vergisi ödemeyecek, demiryolunun yapılması esnasında devlete ait orman, arazi ve madenler herhangi bir ücret ödenmeden kullanılacak, demiryolu hattının çevresinde bulunan 45 kilometre derinliğe kadarki arazilerde bulunan madenleri bir kereye mahsus vergi vererek işletebilecek, Osmanlı Devleti şirketin yönetimine müdahale etmeyecek ve aynı bölgede faaliyet gösterecek başka şirketlerin kurulmasına izin verilmeyecekti. Şirketin kurulmasıyla birlikte o zamana kadar deve, at ve katırlara dayanan geleneksel nakliye sistemi zamanla önemini yitirdi. Bu işlerle uğraşan toplumsal kesimler başka iş sahalarına yönelirken modern şirketler toplumsal ve ekonomik dönüşümlerin zeminini hazırlayacak bir rolü de üstlenmiş oluyorlardı.²²⁵

Osmanlı topraklarında gelişen şirketleşme olgusu, 1860'lı yıllardan sonra ulaşım ve finans kuruluşlarından sonra gıda, tekstil, mobilya, su ve yapı malzemeleri alanında da artış gösterdi. Bu açıdan 1865 yılında Filibe Pamuk İpliği ve Dokumacılık Anonim Şirketi kuruldu. Ayrıca Tubuni Mobilya Fabrikası, Dersaadet Tramvaylar Anonim Şirketi,

²²⁴ Osmanlı Devleti'nde bankacılık faaliyetleri ve uluslararası finans çevreleriyle ilişkileri için bkz. Edhem Eldem, *Osmanlı Bankası Tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999; Andre Autheman, *Bank-ı Osmani-i Şâhâne: Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Osmanlı Bankası*, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 2002.

²²⁵ Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2005, s. 19, 21, 23, 29, 39; Avrupa sermayesinin Batı Anadolu'daki faaliyetleri için bkz. Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul: Yordam Kitap, 2007.

Osmanlı Kibritleri Anonim Şirketi, Göksu Tuğla Fabrikası, Ahırkapı Fanila Fabrikası 19. yüzyılın ikinci yarısında anonim şirket mantığıyla kurulan diğer işletmelerdi.²²⁶

19. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde yabancı yatırımcıların Osmanlı Devleti'ne ilgisinin arttığı gözlenir. Belirli alanlarda faaliyet göstermek için imtiyaz alan büyük sermayeli şirketler kurulmuştur. Dünyanın her yerinde etkisini gösteren Avrupa ekonomik hâkimiyetinin Osmanlı siyasî ve ekonomik hayatını da etkilediği bir çağda kurulan Reji Şirketi (1884), Dersaadet Rıhtım Şirketi (1890), Anadolu Demiryolu Şirketi (1893) ve Ereğli Kömür Şirketi (1896) modernleşmekte olan imparatorluğun iktisadî ve sosyal yapısını şekillendirmesi açısından çok önemliydi.²²⁷

Osmanlı Devleti'nin uluslararası sermaye ve ticaret tekelleriyle kurduğu ilişki kısa sürede kurumsal anlamda da varlık buldu. İstanbul ve imparatorluğun diğer önemli ticarî merkezlerinde müteşebbislerin ihtiyaçlarına göre hükümetle diyaloga geçecek, taleplerini iletecek bir sivil oluşum olarak yerli ve yabancı ticaret odaları ortaya çıkmaya başladı. Bu açıdan 1880 yılında Dersaadet Ticaret Odası kuruldu. Ayrıca İstanbul'da İtalyan Ticaret Odası (1885), Fransız Ticaret Odası (1887), İngiliz Ticaret Odası (1891) ve Rus Ticaret Odası (1913) varlık buldu.²²⁸

Kapitalist ekonomik sistemin uluslararası alanda güç tekeli eline geçirmesiyle Osmanlı Devleti pre-kapitalist dönemdeki ekonomi modelini terk etmeye zorlandı. Bu açıdan Osmanlıların uluslararası ticaret hukuku ve nizamını kendi ülkelerine uyarlamaları modern şirketlerin teşkilini kolaylaştırdı. Emperyalizm çağında uluslararası meta ve sermaye hareketliliği şirketlerin kurulmasını zorlaştırırken, Osmanlı Devleti'nin tarımsal yapıya sahip oluşu, şirketlerin ihtiyaç duyduğu yetişmiş iş gücü teminini zorlaştırıyordu. Ayrıca bürokratik zorluklar, şirketlerin kurulmasını kolaylaştıracak ulaşım ve teknolojik gelişmelerin yetersizliği bu şirketleşme sürecini olumsuz etkiliyordu.²²⁹

²²⁶ Osmanlı Devleti'nde kurulan çok sayıda anonim şirketinin hikâyesi için bkz. Haydar Kazgan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme*, İstanbul: Vakıfbank Yayınları, 1999.

²²⁷ Osmanlı Devleti'nde yaşayan insanların Avrupa'nın ekonomik yayılmacılığı karşısında geliştirdikleri kazanç yolları, toplumsal statülerini koruma çabaları ve siyasî davranışlarını görmek açısından bkz. Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadî Yayılımı ve Direniş 1881-1908*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2017.

²²⁸ Yılmaz, *Geç Kapitalist Gelişme Bağlamında Osmanlı'da Şirketler*, s. 44-45.

²²⁹ Yılmaz, *Geç Kapitalist Gelişme Bağlamında Osmanlı'da Şirketler*, s. 46.

Osmanlı Devleti'ndeki şirketleşme olgusunun kendini gösterdiği sektörlerden biri de değirmencilikti. 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren ülkedeki değirmencilik endüstrisinde köklü değişiklikler meydana geldi. Her geçen gün büyüyen kentlerin un talebi buhar değirmenlerinin üretimi ve ithalat yoluyla giderilmeye çalışıldı. Hatta taşlı öğütme sistemi yerine silindirli/valsli öğütme sistemini benimseyen değirmenler ülkedeki un piyasasında etkin olmaya başladı. Ancak piyasa koşullarına bağlı olarak unun üretilmesinin yanı sıra pazarlanması da büyük meziyet gerektiriyordu. Bunun için ülkedeki bazı sermayedarların bir araya gelip un üretimi ve ticareti yapan anonim şirketler tesis ettikleri anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti'nde sanayileşme ve ekonomide millileşme çabaları bağlamında ortaya çıkan değirmencilik şirketlerinin bürokratik engellere takıldığı görülmektedir.

3.2.1 Selanik Sanayi ve Ticaret Osmanlı Anonim Şirketi

5 Ocak 1896 tarihinde Selanik'in önde gelen tüccar ailesi Allatiniler ile ortak olan Moiz Mumborgo ve Hanri Mezrahi adındaki tüccarlar, daha önce Selanik'te inşa edilen buhar değirmeninin bir Osmanlı anonim şirketine dönüştürülmesi için Ticaret ve Nâfia Nezâreti'ne başvurular. Sonrasında, Osmanlı anonim şirket kanunlarına uygunluğunun tetkiki için bu başvuru dilekçesi ve ekleri Şûrâ-yı Devlet'te yasa ve tüzüklerin incelendiği Tanzîmât Dâiresi'ne gönderildi.²³⁰ Burada değerlendirmeye alınan şirket başvurusu olumlu karşılanmış, bu tür şirketlerin Osmanlı Devleti için faydalı olacağı kanaati hâsıl olmuştu. Bu nedenle kurulmak istenen şirketin nizamnâmesinin içeriği (bkz. Ek 4) uygun görülmüş, sadece bazı maddelerin düzenlenmesi talep edilmiştir. Buna göre, şirketin kurulma maksadının sadece değirmencilik olduğu beyan edildiği halde şirket nizamnâmesinin 13. maddesinde *her nev' mu 'âmelât-ı ticâriye ve sanâ'iyeyi icrâ veya bunlara iştirâk edeceği* yazılmıştır. Dolayısıyla şirketin kuruluş dilekçesinde belirtilen

²³⁰ *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 576 (12 Ocak 1896), s. 6; “*Selanik’de Alatini değirmeni nâmiyle inşâ ettirmiş oldukları mathûnât fabrikasının bir Osmanlı anonim şirketine tahvili istid’âsına dâir Selanik tüccârından Alatini birâderler ile Moiz Mumborgo ve Hanri Mezrahi imzâlarıyla takdîm olunan arz-ı hâl ve merbutunun irsâliyle tastîr buyrulan tezkire-i sâmiye üzerine tanzîm kılınan nizamnâme-i dâhili lâyihasının lâyiha-i mezbûre mündericâtının bu misillü Osmânli anonim şirketler nizamnâmeleri için numûne ittihâz olunmak üzere ahîren hükümet-i seniyyece kararlaştırılan esâs ve nizâma muvâfakatini ve şirket-i mezbûrenin teşekkülündeki fevâid ve muhsenâtı tasdîkan nezâret hukûk müşâvirliğiyle meclis-i nâfi’adan ve ticâret idâresinden kaleme alınan müzekkireler ile berâber takdîm kılındığından bahisle icrâ-yı icâbına dâir ticâret ve nâfi’a nezâretinin şûrâ-yı devlete havâle buyrulan 19 Receb sene 1313 tarih ve dört yüz dört numarolu tezkiresi tanzîmât dâiresinde kırâat olundu.*” BOA, İ.TNF., 6/16, 3-1, 12 Şevval 1314 (16 Mart 1897).

esas amaçla nizamnâmede belirtilen hususların uzlaştırılması istenmiştir. Ayrıca nizamnâmenin 6. maddesinde şirketin sermayesinin on milyon franka kadar çıkmasının uygun olmadığı ve sermaye artışının kanun ve nizama göre yapılacağı belirtilmiştir. Bir diğer düzenleme talebiyse nizamnâmenin hisse senediyle ilgili 36. ve ihtiyat akçesini ilgilendiren 39. maddeleriyle alakalıydı. Bu düzeltme taleplerini, Allatini biraderlerin vekili Mösyö İzak Fernandez kabul etmiştir. Yapılan inceleme ve düzenleme işlemlerinin neticesinde 9 Mart 1896 tarihinde mezkûr şirket nizamnâmesinin temiz nüshası kapalı bir zarf içinde tekrar Ticaret ve Nâfia Nezâreti'ne gönderilecekti.²³¹ Şûrâ-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nin, şirketin nizamnâmesiyle alakalı gerekli düzenlemelerinden sonra 2 Ağustos 1896 tarihinde Meclis-i Mahsûs-ı Vükelâ, içindekileri uygun bulmuş ve bir kereliğine mahsus teslihat sandığı (kurtarma, borç para verme) için şirket sermayesinin %0,5'i derecesinde bir miktarın ödenmesi şartıyla ilgili başvuruyu padişahın onayına sunmuştur.²³²

Şirketin resmî olarak kurulması için gerekli padişah onayı gecikince 17 Ağustos 1896 tarihinde Allatinilerin vekili İzak Fernandez, Ticaret ve Nâfia Nezâreti'ne bir dilekçe yazarak şirket nizamnâmesinin Osmanlı Devleti'nin ilgili kurumları tarafından onaylandığını ifade etmiş ve padişah onayının ise henüz gelmediğini belirtmişti. Vekil, dilekçesinin devamında şirketin kurulması için herhangi bir sorun olmadığını da belirtip gerekli onayın verilmesini talep etmişti. Allatini kardeşlerin Selanik'te inşa ettikleri değirmenin anonim Osmanlı şirketine dönüştürülmesi sürecinin yavaş ilerlemesi üzerine Ticaret ve Nâfia Nazırı devreye girdi.²³³ Fakat Ticaret ve Nâfia Nazırı'nın da girişimlerinden sonuç alınamayınca bu sefer sadrazam devreye girdi ve önce 2 Aralık

²³¹ BOA, Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (Y.A.RES.), 83/109, 26 Cemazeyilahir 1314 (2 Aralık 1896).

²³² “Şûrâ-yı Devlet tanzîmât dâiresinin miyâne-i bendegânemizde kırâat olunan işbu mazbatasında tüccârdan Alatini biraderler ile Moiz Mumborgo ve Hanri Mirzahi tarafından Selanik'de inşâ etdirilen mathûnât fabrikasının bir Osmanlı anonim şirketine tahvilî istid'â olunup ol bâbda ticâret ve nâfi'a nezâretince tanzîm ve bâ tezkire irsâl olunan lâyiha mündericâtı Osmanlı anonim şirketleri hakkındaki nizamnâme-i dâhilî numûnesine muvâfık ve bu misillü şirketlerin memâlik-i mahrûse-i şâhânedede te'essüs ve tekessürü menâfi' ve muhsenâti müstelzim bulunmasına mebnî lâyiha-i mezkûrenin unvânı ve bazı maddeleri maksad ve maslahata göre ta'dil ve tashîh edilerek nüsha-i mübeyyizesinin gönderildiği dermiyân olunmuş ve lâyiha-i mezkûre mündericâtı yolunda görünmüş olduğundan ber müceb-i mazbata ifâ-yı muktezâsı ve Bâb-ı âlîde te'sisi muktezâ-yı irâde-i seniyye-i hazret-i hilâfet-penâhîden olan teshîlât sandığı için dahi bir defaya mahsûs olarak şirket-i mezkûreye aid sermayenin yüzde yarımı derecesinde bir meblağ ahz ve istifâsı husûsunun nezâret-i müşârun ileyhâya havâlesi bi't-tensîb lâyiha-i mebhûse leffen arz ve takdîm kılınmış ise de ol bâbda ve kâtibe-i ahvâlde emr ü fermân hazret-i veliyyü'l-emr efendimizindir.” BOA, İ.TNF, 6/16, 12 Şevval 1314 (16 Mart 1897).

²³³ BOA, Y.A.RES, 83/109, 26 Cemazeyilahir 1314 (2 Aralık 1896).

1896, sonrasında 14 Mart 1897 tarihinde padişaha gönderdiği arzda Selanik'teki değirmenin anonim şirkete dönüştürülmesi için padişahın kararının beklendiğini ifade etmişti.²³⁴ Sonuçta bu girişimler karşılık buldu ve padişah 16 Mart 1897 tarihinde Selanik Sanâyi ve Ticâret Osmanlı Anonim Şirketi'nin kurulmasını onayladı.²³⁵

3.2.2. İttihat Değirmencilik Osmanlı Anonim Şirketi

Bu şirket Priştineli İlyas Bey ve Osmanlı vatandaşlarından Banker Mihail Sifeneo, Savtiryos Esperidon, Esvazador Harnis ve Yunanistan tebaasından Değirmenci Aristodimo Kuzmano, değirmenci Niko Lazarkali, Osmanlı tebasından Bedros Gümüşyan Efendiler ve yine A. Kuzmano ve Şürekâsı arasında teşekkül etmiş komandit şirketin, anonim şirkete dönüştürülmesiyle kurulmuştur. Mezkûr şirket için 19 Temmuz 1910 tarihinde 7 bölüm ve 53 maddeden oluşan bir nizamnâme yayınlanmıştır (bkz. Ek 5). Nizamnâmenin birinci bölümünde şirketin teşkili, maksadı, taksimi/idaresi ve merkezi hakkında bilgiler yer almaktaydı. Buna göre şirketin kurumsal ismi *İttihâd Değirmencilik Anonim Şirket-i Osmaniyesi* olacaktı. Merkezi İstanbul'da olacak şirket ülkenin başka bir yerinde de şube açabilecektir. 30 yıl geçerli olacak bu nizamnâmede şirketin kuruluş amacı, Ayvansaray'daki buhar değirmenini işletmek ve zahire ticaretiyle uğraşmak şeklinde not edilmiştir. İkinci bölüm şirketin sermayesiyle alakalıdır. Her biri beş buçuk Osmanlı lirası kıymetindeki 8.560 hisse senedinin toplam bedeli olan 47.080 lira şirketin sermayesiydi.²³⁶ İhtiyaç halinde şirket sermaye artışına gidebilecek ve bu rakam en fazla 77.000 lira olacaktı. Nizamnâmenin ilgili bölümünde hisse senetlerinin ne kadarının kime ait olduğu da belirtilmekteydi. Nizamnâmenin üçüncü bölümü şirketin idaresiyle ilgili bilgiler vermektedir. Şirket 5 ile 11 kişiden oluşan bir idare heyeti tarafından yönetilecek ve bunlar 5 yıllığına seçilecekti. İdare meclisi azası olmak için en az 50 hisseye sahip olmak gerekti. İdare meclisinden birinin ölmesi veya istifa etmesi durumunda yerine geçici bir üye atanacak, bu kişi gelecek seçimlere kadar görev yapacaktı. Bu meclis içinden birini başkan veya başkan vekili olarak atayacaktı. İdare meclisi üyeleri net

²³⁴ BOA, Y.A.RES, 83/109, 26 Cemazeyilahir 1314 (2 Aralık 1896); BOA, I.TNF, 6/16, 12 Şevval 1314 (16 Mart 1897).

²³⁵ BOA, İ.TNF, 6/16, 12 Şevval 1314 (16 Mart 1897).

²³⁶ Ticaret ve Ziraat Nezâreti'nden Şûrâ-yı Devlet'e gönderilen 17 Nisan 1912 tarihli ve 29 numaralı tezkire, Nâfia, Maliye ve Maarif Dairesi'nde görüşüldükten sonra mezkûr şirketin nizamnâmesindeki 7. ve 12. maddeler için değişiklik teklifi yapılmıştır. Buna göre şirketin sahip olacağı hisse senedi 22.000 adet, bunların bedeli ise 121.000 lira olacaktı. Ayrıca şirketin sermayesi ihtiyaç halinde 170.000 liraya kadar artırılacaktı. BOA, A.DVN.MKL., 50/20, 11 Şaban 1328 (18 Ağustos 1910).

kârdan pay alacakları gibi mecliste buldukları günler oranında da ek ücret alacaklardı. Bunun miktarı şirketin genel kurulu tarafından tayin edilecekti. Şirketin idare meclisi her ay toplanacak ve alınan kararlar kaydedilecekti. Dördüncü bölümde şirketin genel kurulu anlatılmaktaydı. Buna göre genel kurulda yer almak için en az 10 hisseye sahip olmak gerekmektedir. Kurulun üyeleri idare meclisi tarafından atanmaktaydı. İlgili bölümde genel kurul üyelerinin yetkileri, görevleri ve alacakları ücretler de belirtilmiştir. Beşinci bölüm, yıllık hesap ve yapılacak işlerin ayrıntılı ve tahminî durumunu gösteren defterlerle alakalıydı. Altıncı bölüm elde edilecek kâr payı ve anaparanın durumunu açıklıyordu. Yedinci bölüm şirketin ihtiyat akçesi, sekizinci bölüm ise şirketin iflası veya feshiyle alakalı hükümleri içermektedir.²³⁷

Ayvansaray'da buharla çalışan değirmenin sahipleri olan Peyker ailesinden satın alınarak geliştirilen ve zahire ticaretiyle iştiğal etmek maksadıyla kurulan şirketin sermayesi, şirket nizamnâmesine uygun bir biçimde her biri beş buçuk Osmanlı lirası kıymetinde hamiline ait 8,560 hisse senedi bedeli olan 47,080 lira idi.²³⁸ Şirketin kurucuları önceki şirkete yatırdıkları sermayelerini yeni şirketin hisselerine yatırmışlardır.²³⁹

Şirketin teşekkülü 30 Temmuz 1910 tarih ve 273 numaralı tezkire üzerine 16 Ağustos 1910 tarihinde nezâretçe tebliğ edilmesiyle resmîyet kazandı. İlk beş yıl için, şirketin kurucularından oluşan idare meclisinin kararıyla 21 Eylül 1912 tarihinde meclis-i umûmiyye toplanmıştır. Bu toplantı neticesinde şirket sermayenin 77 bin liraya çıkarılması talep edilerek, şirket hisselerinin buna göre basılması istenmiştir. Ayrıca kurucular tarafından alınması mecburi olan 47.560 liralık hisse dışındakilerin meclis-i umûmiyyenin uygun göreceği şekilde parça parça satılmasına karar verilmiştir. Bu talep

²³⁷ BOA, A.DVN.MKL, 50/20, 11 Şaban 1328 (18 Ağustos 1910).

²³⁸ “Merkezi Dersa ‘âdetde olarak Ayvansaray’da kâin ve buhar ile müteharrik olup Beyker ailesinden iştirâ olunan değirmenin tevsi’iyle bunu işletmek ve zehâir ticâretiyle iştiğâl ve hükümet-i seniyye levâzımına aid iltizâmâta iştirâk ve bi’l-cümle teşebbüsât-ı mâliyye ve ticâriyye ve sanâ’iyye ile tevaggül etmek üzere otuz sene müddet ve kırk yedi bin seksen Osmanlı altını sermaye ile İttihâd Değirmencilik Anonim Şirket-i Osmaniyesi unvânı tahtında bir Osmânli anonim şirket teşkili zımında Priştineli İlyas Bey’le rüfekâsına ruhsat i ‘tâsi husûsuna 8 Cemâziye ‘l-âhir sene 1328 tarihli ve 69 numerolu tezkire-i devletleri üzerine Şûrâ-yı Devlet ve meclis-i mahsûs-ı vükelâ karârlarıyla bi’l-istizân irâde-i seniyye-i hazret-i pâdişâhî şeref-sudûr buyrularak nizamnâme-i dâhilinin dîvân-ı hümayûn kaleminden musaddak sûreti leffen savb-ı devletlerine irsâl kılınmış olmağla icrâ-yı icâbına himmet.” BOA, BEO, 3786/283907, 23 Receb 1328 (31 Temmuz 1910).

²³⁹ Ticaret ve Ziraat Nezâreti, Memâlik-i Osmaniye’de Osmanli Anonim Şirketleri, Hukuk Matbaası, İstanbul, 1334 (1918), s. 5. Anonim şirketlerle ilgili bu eserin tamamı Ramazan Balcı ve İsmail Sırma tarafından yayımlanmıştır. Bu çalışmada eserin orijinal nüshası kullanılmıştır. Yayımlanan çalışma için bkz. Ticaret ve Ziraat Nezâreti, Memâlik-i Osmaniye’de Osmanli Anonim Şirketleri, Haz.: Ramazan Balcı ve İsmail Sırma, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2012.

doğrultusunda nezâretçe şirketin sermayesi 77 bin liraya çıkarılmıştır.²⁴⁰ Şirketin birinci senesinde yaptığı işlemleri incelemek için idare meclisinin davetiyle şirketin genel kurulu 10 Nisan 1912 tarihinde toplandı. Bu toplantıya katılan hisse sahipleri 24, hisse miktarları ise 9.865 liradır. Toplanan heyet-i umûmiyyeye verilen idare meclisi raporuna göre şirketin faaliyet alanını genişletmek için temin ettiği 9.112 lira 85 kuruş kârdan bedelleri tamamen tahsil edilmiştir. 77 bin liralık hisselerle ilk aşamada %5'lik faiz oranı çıkarıldıktan sonra geriye kalan 5.262 lira 85 kuruştan %3 sermayedarlara, %10 idare meclisi üyelerine, %4,5'e yakın bir meblağ da kurucu hissedarlara verilmiştir. %7 ise ihtiyat akçesi olarak ayrılmıştır. Bunların dışında geriye kalan 900 lira olağanüstü ihtiyaçlar için şirket kasasına aktarılmıştır.²⁴¹

Şirketin ikinci olağan genel kurul toplantısı Nisan 1913 yılında yapılmıştır. Hesap cetvelleri ve idare meclisi raporu incelendiğinde aynı miktar sermayeyle elde ettiği kâr oranını geçen yıla göre %51 oranında arttırdığı anlaşılmaktadır. Şirketin faaliyetleri neticesinde elde edilen 13.986 lira 98 kuruş 75 para kârdan, şirket nizamnâmesi gereğince her hisseye %5 faiz olarak 3.850 lira ayrılmış, geriye kalan kısmın %7'si ihtiyat akçesi, %10'u idare meclisi azalarının ücretlerine, %6'dan fazlası hissedarlara, yani her hisseye 32,5 kuruş ve her kurucu hisseye de 44 kuruş kâr payı verilmiştir. Geriye kalan 670 lira olağanüstü ihtiyat akçesi olarak muhafaza edilmiştir. Bununla birlikte aynı genel kurulda şirket sermayesinin 44 bin lira daha arttırılması için heyet-i umûmiyye olumlu kanaat belirtse de²⁴² savaş koşullarında piyasalar sermaye artırımına uygun değildi.²⁴³

Üçüncü sene 8 Nisan 1914 tarihinde şirketin hesap işlemlerini incelemek için olağan genel kurul toplandı. Toplantıda kurula sunulan idare meclisi raporuna göre şirket yıl içindeki faaliyetlerini arttırmıştır. Bu seneki hesaba göre 27.302 lira 58 kuruş 20 para kârdan satışı yapılan 96.250 liralık sermayeye %5 faiz ayrılmıştır. Geriye kalan 22.490,08 liranın %10'u idare meclisi üyelerinin ücreti, %8'den fazlası hisse sahiplerinin kâr oranı,

²⁴⁰ BOA, İ.MMS, 151/21, 5 Cemazeyilahir 1330 (22 Nisan 1912).

²⁴¹ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti, Memâlik-i Osmaniye 'de Osmanli Anonim Şirketleri*, s. 5.

²⁴² "İttihâd değirmencilik anonim şirket-i Osmaniyesi nizamnâme-i dâhilisinin yedinci maddesinde muharrer sermaye-i şirketin yüz yirmi bir bin liraya ve on ikinci maddesinde muharrer şirket sermayesinin nihâyet yüz yetmiş bin liraya iblâğ edileceği sûretinde ta 'dîl ve tashîhi meclis-i vükelâ karârıyla tensîb edilmiştir." BOA, İ.MMS, 151/21, 5 Cemazeyilahir 1330 (22 Nisan 1912).

²⁴³ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti, Memâlik-i Osmaniye 'de Osmanli Anonim Şirketleri*, s. 5-6.

%7'si ihtiyat akçesi olarak verilmiş, geriye kalan 6.854 kûsur liranın inşaat ve diğer masraflar için amortisman hesabına yatırılması kararlaştırılmıştır.²⁴⁴

Şirketin dördüncü sene faaliyetleri için 10 Nisan 1915 tarihinde bir araya gelindi. Toplantı 34 hissedar, 468 oy, 1.514 hisse ve 46.827 lira sermayeyle yapıldı. Toplanan genel kurula sunulan rapora göre yıl içinde yapılan ticaretten elde edilen kâr oranı geçen yıla göre 7 bin lira azalarak 19.959 lira 99 kuruş olmuştur. Kâr oranındaki bu azalmanın nedeni olarak hammadde fiyatlarındaki artışın yanı sıra değirmenin hükümet hesabına işletilmesi mecburiyetinden kaynaklandığı rapor edilmiştir. Belirtilen kârdan sermayeye %5 faiz ayrıldıktan sonra geriye kalan 15.147,40 liranın yüzde 10'u idare meclisi üyeleri ücreti, %7'si ihtiyat akçesi, her hisseye 23 kuruş kâr oranı ve kurucu hisselerine 30 kuruş verilmiştir. Geriye kalan 6.597,34 lira geçen yıllardaki gibi bir yıldan fazla kullanılan ve yıpranmış, aşınmış malzemelerin iyileştirilmesi için ayrılmıştır.²⁴⁵

Şirketin beşinci genel kurul toplantısı, Cihan Harbi esnasında 12 Nisan 1916 tarihinde yapılmıştır. Toplantı 16 hissedar, 751 oy, 55.489 lira ile gerçekleşti. İdare meclisi raporuna göre Cihan Harbi nedeniyle şirketin kârı 3 bin kûsur lira düşmüştür. Şirket borçları için önceki yıllardan biriktirilen ihtiyat akçesinden 1.607 lira 19 kuruş kullanılmak zorunda kalınmış ve hisse senelerinin 6 numaralı kuponlarına 27,5 kuruş ödeme yapılmıştır. Yakıt fiyatlarının haddinden fazla artması sebebiyle hem şirket masraflarını karşılamak hem de şirketin gelişimini sağlamak adına değirmen makinelerinin elektrik ile çalıştırılması için Harbiye Nezâreti aracılığıyla Berlin'de bulunan Almanya Elektriks Gezelşaft Kumpanyası ile antlaşma yapılmak üzere bazı girişimlerde bulunulmuştur. Böylelikle de şirketin kullanımda olan sermayesi 96.250 liraya ulaşmıştır.²⁴⁶

Altıncı ve son sene zarfında savaşın çıkmaza girmesi nedeniyle artan ihtiyaçlar doğrultusunda değirmenler askeriye'nin kontrolü altına alınmıştır. Böylelikle bu konudaki kanun gereğince kâr payı ve kira bedeli olarak belirlenen 13.528 liranın, şirketin banka ve çeşitli şahıslara olan borçlarının azaltılması amacıyla ayrılan kısımdan geriye kalan saf kâr oranı bilançosuna 9.151 lira eklenmiştir. Bu kârdan, tedavülde bulunan 17.500

²⁴⁴ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti, Memâlik-i Osmaniye'de Osmanli Anonim Şirketleri*, s. 6.

²⁴⁵ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti, Memâlik-i Osmaniye'de Osmanli Anonim Şirketleri*, s. 6.

²⁴⁶ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti, Memâlik-i Osmaniye'de Osmanli Anonim Şirketleri*, s. 6.

hisseye %5 faiz ödenmesi için gerekli olan 4.812 lira düşülmüş, geriye kalan 4.338 lira 61 kuruş ise kâr ve zarar hesabında bırakılmıştır.²⁴⁷

3.2.3. Şark Değirmenleri “Minotri Doryan (Minotrie d’Orient)” Osmanlı Anonim Şirketi

Merkezi İstanbul’da olmak üzere değirmencilik ve buna bağlı ticarî ve sınaî işler yapmak için Osmanlı Devleti tebaasından Farasule Anastasyadis ve Kostantin Memiko Efendiler tarafından Minotri Doryan namıyla bir şirket kurulması için 1921 yılının ilk yarısında Ticaret ve Ziraat Nezâreti’ne başvuruda bulunulmuştur. Başvuru dilekçesi incelenmek üzere Ticaret ve Ziraat Nezâreti’nden Şûrâ-yı Devlet’e gönderilmiş ve 4 Nisan 1921 tarihli ve 58/18 numarolu tezkire mezkûr şirketin vekili Viladimir Mırmıroğlu Efendi tarafından verilen iki kıta arzuhal ile birleştirilerek Mâliye ve Nâfia dâiresinde okunmuştur. Arzuhalde kurulmak istenen değirmencilik şirketinin aynı adla bundan dört yıl önce İsviçre’de kurulduğu, İstanbul’da da faaliyet gösteren bu yabancı şirketin bir Osmanlı şirketine dönüştürülmesinin amaçlandığı yazılmaktaydı. Bunun için şirketin nizamnâmesi (bkz. Ek 6) Osmanlı Devleti’nde yeniden tesis olunan anonim şirket nizamnâmesi tarzında düzenlenmiş ve ilgili nezârete yazı ile bildirilmiştir.²⁴⁸

Sonrasında, Şûrâ-yı Devlet’e verilen cevapta, 22 Haziran 1921 tarihli tezkirede aynı kurucular tarafından benzer maksat ve unvan altında, aynı merkezde 400 bin lira sermaye ile bir Osmanlı anonim şirketi tesis etmek için yeni bir nizamnâmenin hazırlandığı ve kurulmak istenen bu şirketin İsviçre’deki şirketle bir ilişkisi olmadığı, bu bilgilerin şirket vekili Mırmıroğlu Efendi tarafından onaylandığı bildirilmiştir. Yeniden teşkil edilecek şirketin nizamnâmesi ve unvanı daha önce İsviçre’de aynı ad ve maksatla kurulan şirketle benzer olup sermayeleri farklıydı. Her ne kadar iki şirket arasında benzerlikler olsa da bu durum şirketin kurulmasına bir engel teşkil etmemekteydi. İstanbul’da kurulmak istenen şirketin nizamnâmesi incelenmiş ve 13. maddesinin şirketin yönetim kurulu kararları doğrultusunda düzeltilmesi talep edilmiştir. Şirketin sermaye derecesine ve her hissenin sahip olduğu kıymete göre hissedarlardan ehil olanların idare meclisi üyeliğine

²⁴⁷ Ticaret ve Ziraat Nezâreti, *Memâlik-i Osmaniye’de Osmanlı Anonim Şirketleri*, s. 6.

²⁴⁸ BOA, A.DVN.MKL., 69/55, 13 Rebiülahir 1340 (14 Aralık 1921); BOA, ŞD., 1275/2, 27 Safer 1340 (30 Ekim 1921); BOA, BEO., 4699/352388, 22 Rabiulevvel 1340 (23 Kasım 1921); BOA, MV., 255/136, 11 Rabiulevvel 1340 (12 Kasım 1921); BOA, İrade Dosya Usulü (İ.DUİT.), 125/11, 10 Rabiulevvel 1339 (22 Kasım 1920).

seçilmesini sağlamak için nizamnâmenin 15. maddesinde idare meclisi azalarının sahip olacakları hisselerin adedi iki yüzden yüze, 24. maddede heyet-i umumiye azalarının sahip olacakları hisseler kırktan otuza, azami oyun derecesi ise elliden otuza indirilmiştir. Bunların dışında nizamnâmenin diğer maddeleri uygun görülmüştür. Gerekli çalışma ve düzenlemeler yapıldıktan sonra da nizamnâmenin son hali Vilademir Efendi'ye imzalatılarak 10 Ağustos 1921 tarihinde incelenmek üzere heyet-i umumiye takdim edilmiştir.²⁴⁹

Şirketin nizamnâmesi Osmanlı Devleti'nin anonim şirket kurallarına göre düzenlenmiş, Maliye ve Nâfia Dairesi tarafından şirketin heyet-i umumiyesine gönderilmiştir. Burada okunan nizamnâme Reşid Safvet Bey'in şirketin idare meclisinden bahseden 17. maddeyle idare meclisi azalığına tayin olacak kişilerin sahip olacakları hisse senedini belirleyen 15. maddeye itirazıyla karşılaştı. Safvet Bey, nizamnâmede yer alan bu iki maddeyle değirmencilik şirketinin şeffaflığının korunamayacağını, bu işin nihayetinde suiistimaller doğuracağını, devletin hissedarların haklarını koruyacak ve açıklık getirecek kanun maddeleri çıkararak Avrupa'daki şirket mantığının uygulanması gerektiğini vurgulamaktaydı.²⁵⁰ Safvet Bey'in itirazlarına karşılık, değirmencilik işinin Osmanlı dünyasında çok eski bir gelenek olduğu, bu açıdan suiistimallere neden olabilecek bir uygulamanın olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca değirmencilik sektörünün tabii olduğu kanunların ihtiyacı karşıladığı, şirketin yönetim kurulunun hisse senetlerinin arttırılmasının şirkette tekelleşmeye sebebiyet vereceği için zararlı olacağı dile getirilmiştir.²⁵¹ Yapılan bütün itiraz ve düzenlemeler neticesinde 11 Kasım 1921 tarihinde

²⁴⁹ BOA, ŞD., 1275/2, 27 Safer 1340 (30 Ekim 1921); BOA, BEO., 4699/352388, 22 Rabiulevvel 1340 (23 Kasım 1921); BOA, MV., 255/136, 11 Rabiulevvel 1340 (12 Kasım 1921); BOA, A.DVN.MKL. 69/55, 1-6, 13 Rebiülahir 1340 (14 Kasım 1921). Mezkûr şirketin başvurusu esnasında sunulan ve bazı maddeleri düzeltilen nizamnâme için bkz. BOA, İ.DUİT, 125/11, 10 Rabiulevvel 1339 (22 Kasım 1920).

²⁵⁰ "Reşid Safvet Bey cânibinden değirmencilik işi surf kendi sermayeleriyle mevâdd-ı ibtidâiyyesini iştirâ eden diğer şirketlerin iştiğâlâtına makîs olmayup müşterilerinin yani buğday müstahsil veya tâcirlerinin mallarını sermâye-i intifâ'ittihâz eden ve sû-i isti'mâlâta gâyet müsâ'id bir ticâret olduğundan ve devletin meclis-i idâre a'zâsıyla hesâbât müfettişlerinin mes'ûliyetlerine dâir kat'iyen bir kânûnı mevcûd bulunmadığından bu husûsda gerek hissedârânın gerek buğday müstahsillerinin hukûk ve menâfi'ini ve kavânîn-i sâire-i mevcûdenin tatbikini te'minen murahas a'zânın olsun tâbi'iyetini ta'yîn veya sâir bir sûretle bir kayd ilâvesi ve meclis-i idâre a'zâsının müddet-i me'mûriyetleri zarfında şirketin sandığına tevdi'edecekleri hisse senedâtı kâfi ve ciddî bir te'mînât teşkil etmediği ve tahvilâtı ihrâcî hâlinde şirketin tahvilâtı ashâbına o nisbetde te'mînât-ı munazzama irâesi lâzım geldiği ve ihtiyât akçesinin sûreti hıfz ve isti'mâli husûsunda sarâhate ihtiyâc olduğu ve müstahdemine temettu'dan bir hisse tefriki sûretiyle bazı cereyânların önü alınması melhuz olduğu Avrupa'da câri nizâmât-ı cedîdeye ibtinâen dermiyân ve işbu temenniyâtın sûret-i umûmiyede hükümet-i seniyyeye iblâğı teklîf olunmuş ise de bu re'y esbâb-ı âtiyeden dolayı ekseriyete iktirân edememiştir." BOA, İ.DUİT, 125/11, 10 Rabiulevvel 1339 (22 Kasım 1920).

²⁵¹ BOA, İ.DUİT, 125/11, 10 Rabiulevvel 1339 (22 Kasım 1920).

yayınlanan irâde-i seniyye ile merkezi İstanbul'da olmak üzere 50 yıl müddet ve 400 bin lira sermayeyle *Şark Değirmenleri 'Minotri Doryan' Osmanlı Anonim Şirketi* adı altında Farasule Anastasyadis ve Kostantin Memiko Efendiler tarafından değirmencilik şirketi kurulmuştur.²⁵²

Osmanlı Devleti'nde değirmencilik anonim şirketlerinin yapısına bakıldığı zaman, bünyelerinde barındırdıkları bir buhar değirmeni ile un ticareti yapmaya çalıştıkları anlaşılmaktadır. Burada ele alınan şirketlerin ortaklık yapıları, sermayeleri, faaliyet alanları, yönetimleri biçimleri ve kâr yapıları benzerlik göstermektedir. Şirketlerin yapısı incelendiğinde dönemin ekonomide millileşme söyleminin, Selanik'teki şirket dışında kalan iki şirketin, nizamnâmesini şekillendirdiği anlaşılmaktadır. Selanik'teki şirket 1897 yılında kurulmuş ve İttihat Terakki yönetimiyle özdeşleşen ekonomide millileşme politikaları bu dönemden çok sonra uygulamaya konulmuştu. Son olarak Cihan Harbi'nden kaynaklı sorunların şirketlerin gelişimini olumsuz etkilediği anlaşılmaktadır.

3.3 Buhar Değirmenlerinin Üretim Kapasitesi

19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin ekonomisi büyük oranda tarım üretimine dayalı olduğu halde iç piyasadaki talep karşılanamadığı için başta Rusya ve Romanya olmak üzere dışarıdan sürekli un ve tahıl ürünleri ithal ediliyordu. Ülkedeki un açığının farkına varan onlarca müteşebbis buhar değirmeni kurmak için girişimlerde bulunmuştur.²⁵³ Bu değirmenlerin üretim kapasitesi hem un ithalatı ile ilgili politikaları hem de buğday tarımını doğrudan etkilemiştir. İngiliz mühendis William Fairbairn'ın Rusya'nın Taganrog kentinden kullanılmak üzere tasarladığı 36 çift değirmen taşından oluşan buhar değirmeni saatte 180 (4.618,08 kg.) ile 200 (5.131,2 kg.) kile temiz kuru buğdayı öğütecek bir mekanizmaya sahipti.²⁵⁴ Yine William Fairbairn'ın Kırım Savaşı'nda İngiltere ordusu için yaptığı buhar değirmeni, resmî raporlara yansıdığına göre 24 saat boyunca aralıksız çalışması halinde 20 ton un üretme becerisine sahipti. Bu çalışma temposu aylarca aralıksız sürdü. 1 Ocak-31 Mart 1856 arasında üç aylık sürede

²⁵² BOA, İ.DUİT, 125/11, 10 Rabiulevvel 1339 (22 Kasım 1920).

²⁵³ Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 190, 191; *Bi-Avnihi Te'âlâ Medîne-i İzmir'de Kumpanya Vechile İnşâsına Ruhsat-ı Seniyye Erzân Buyrulmuş Olan Vapur Değirmeninin Tafsil-i Keyfiyetini Mübeyyin Lâyihâ*, s. 3-4; *Ticaret ve Sanayi Odası'nda Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor (29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340)*, s. 59-66.

²⁵⁴ Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills*, s. 127-129.

değirmende öğütülen buğday miktarı 1.776.780 lbs (799.551 kg.) idi. Aynı süreçte elde edilen un miktarı 1.331.792 lbs (599.306,4 kg.) idi. Bu unla pişirilen ekmek miktarı ise 1.284.747 lbs (578.136,15 kg.) idi.²⁵⁵ 1860'ların başında İsviçreli müteşebbis M. G. Krug'un Amasya'da yaptığı buhar değirmeni yılda yaklaşık 150.000 çuval un üretti. Üretilen unun çoğu Amasya, Samsun, Bafra, Çarşamba'da tüketiliyordu. Yılda 30.000 çuval un ise Karadeniz üzerinden başka yerlere gönderiliyordu. Ancak iç gümrük vergilerinin yüksek olması bu sektörün gelişimini olumsuz yönde etkiliyordu. Değirmende üretilen unun çuvalı 60 okaydı (76,968 kg.). Genellikle üç çeşit un üretilirdi. Birincisi hamur işleri için, ikincisi normal beyaz ekmek için ve üçüncüsü esmer ekmek için kullanılırdı. Değirmende kaliteli sert buğdaylar öğütülüyordu.²⁵⁶

İstanbul, sahip olduğu yoğun nüfus nedeniyle Osmanlı Devleti dahilinde un talebinin en yüksek olduğu kentti.²⁵⁷ Gümrük kayıtları 1860'lı yıllarda İstanbul'daki aylık un tüketiminin 450.000 (11.545,2 ton) kile olduğunu göstermektedir. Kentteki nüfus artışına bağlı olarak 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde kentteki un tüketimi artmıştır. Bu tarihlerde İstanbul ve kenar mahallelerinin toplam ekmek tüketiminin günde 400 bin kıyye (513.200 kg.) ile 467 bin kıyye (599.161 kg.) somun arasında olduğu tahmin edilmektedir. Her somun bir kilogramdı.²⁵⁸ Bu ağırlığın altında bulunan somunların satışı belediye tarafından yasaklanır ve üreticiye ceza kesilirdi. Ekmek konusunda denetimler sıkıydı. 75 kg.lık bir un çuvalından 100 (128,3 kg.) veya 102 (130,866 kg.) kıyye ekmek üretilirdi. Bu açıdan İstanbul'da sadece ekmek üretimi için günde 4 bin çuval un tüketilirdi. Bunların 500 çuvalı hastane ve çeşitli devlet kurumları için harcanırken geri kalanı halkın ihtiyaçları içindi. Bu nedenle İstanbul'da tüketilen toplam un miktarı yılda

²⁵⁵ Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills*, s. 137-138.

²⁵⁶ Cuinet, *La Turquie d'Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineur-Volume 1*, s. 749, 750.

²⁵⁷ Geniş bilgi için bkz. Mevlüt Camgöz, *Ekmek Buğday ve Şehir: 19. Yüzyıl Osmanlı İstanbul'unda İaşe Meselesi*, İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2017.

²⁵⁸ Devlet, İstanbul ahalisinin ekmek sıkıntısı çekmemesi için her dönemde ciddi önlemler almıştır. Bunun yanı sıra fırıncıların ürettiği ekmeğin gramajının eksik çıkması durumunda sorumluların cezalandırılması için gerekli yasal düzenlemeler yapılmıştır. *Dersâdet Zabıta-ı Belediye Talimâtı*, İstanbul: Arşak Garoyan Matbaası, 1328 (1912/1913), s. 26.

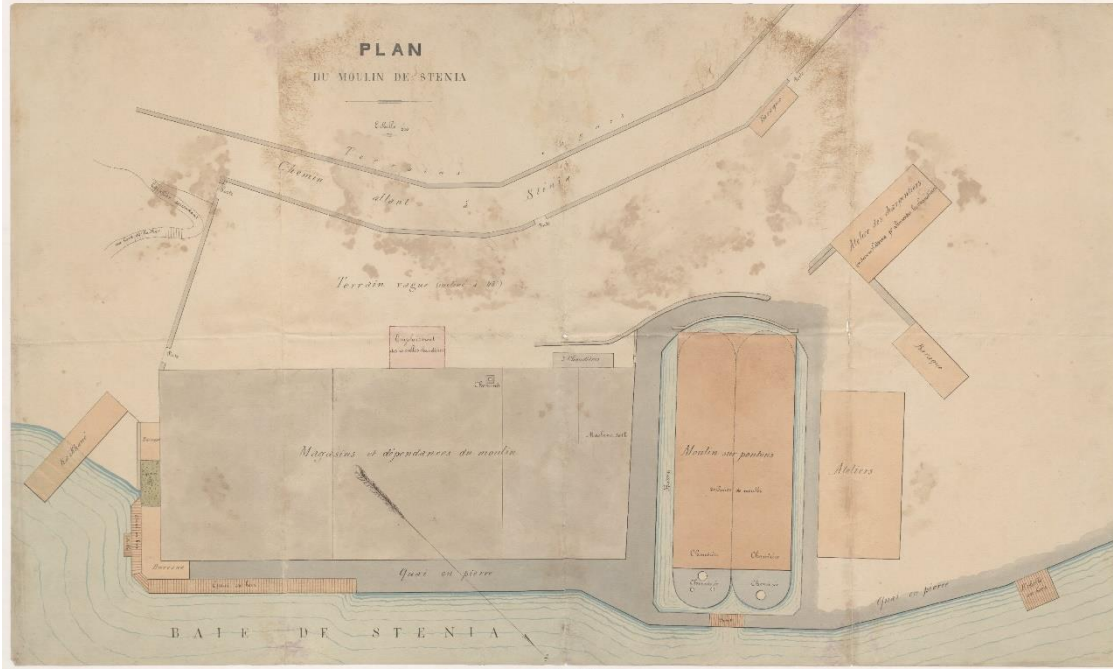
1.300.000-1.400.000 çuval arasında değişmekteydi.²⁵⁹ 1893 yılına gelindiğinde bu rakam 1.861.500-1.898.000 çuvala çıkmıştı.²⁶⁰

İstanbul'daki un talebini karşılamak için İstanbul'da 1860'larda buhar gücüyle çalışan 15 değirmen bulunuyordu. Bu değirmenlerden biri olan Bay Pigeon'a ait bulunan Stenya'daki (İstinye) buharlı değirmenin (bkz. Plan 5) aylık un üretim potansiyeli ise 120.000 (3.078,72 ton) kile idi. Bu da İstanbul'un aylık un tüketiminin 1/4'lük kısmına denk gelmekte idi. Buhar değirmenlerinin yanı sıra kentin kimliğiyle özdeşleşmiş at değirmenleri de üretime katkı sunuyordu. Bu değirmenlerde 500 civarında at, değirmen taşlarını çeviriyordu. Bunların günde 24 saat çalışarak un üretme kapasitesi 8.000-9.000 (205,248-230,904 ton) kile civarındayken aralıksız çalışmaları söz konusu değildi. Bu açıdan aylık 3.000-4.000 (76,968-102,624 ton) kile civarında un üretebiliyorlardı. Bazı durumlarda kaliteden ödün verilerek bu üretim günlük 8.000-9.000 (205,248-230,904 ton) kileye çıkmaktaydı. Kentte, İstinye'deki değirmen dışında kalan 14 buhar değirmenin 24 saat aralıksız çalışması durumunda 12.000-13.000 (307,872-333,528 ton) kile civarında un ürettiyorlardı. Bu açıdan buharlı değirmenlerin geleneksel yöntemlerle üretim yapan değirmenlere bariz üstünlüğü söz konusuydu.²⁶¹

²⁵⁹ “Dersaadet'te Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 1; *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 145-146.

²⁶⁰ 1893 yılında Galata ve Beyoğlu taraflarında günlük 290 bin kıyye (372.070 kg.), Üsküdar, Kadıköy, Makriköy (Bakırköy), Ayasofya ile Boğaziçi'ni teşkil eden bölge de ise günlük 137 bin kıyye (175.771 kg.) toplamda ise 467 bin kıyye (599.161 kg.) ekmek tüketilirdi. 75 kg.'lık bir çuval undan 90 kıyye (115,47 kg.) ekmek yapılırdı. Buna göre İstanbul ve Bilâd-ı Selâse'de her biri 75 kg. olmak üzere günlük 5.100-5.200 çuval un tüketilirdi. “Dersaadet'te Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 538 (21 Nisan 1895), s. 7.

²⁶¹ Selahaddin Bey, *Türkiye 1867 Evrensel Sergisi*, s. 75-76.



Plan 5: Stenia (İstinye) Değirmeni Planı

Kaynak: BOA, PLK.p., g.n. 2846.

İstanbul Hasköy’de de Bay Pigeon’un değirmenine benzer buharlı bir un değirmeni daha vardı. 8 çift değirmen taşına sahip bu değirmenin yanında aynı bölgede 3 çift değirmen taşına sahip köhne bir değirmen de vardı. Bu ikisinin günlük un üretim potansiyeli 1.000 (25,656 ton) kile civarındaydı. Bir diğer buharlı değirmen Cibali’deki M.B. Corpi’nin değirmeniydi. Söz konusu değirmende üretim gayet iyi bir teknolojiyle yapılmaktaydı. Değirmende mühendisler tarafından ustaca kurulan çarklar ve makaralar vardı. Bay Augier’in 1847 yılında Galata’da inşa ettiği buharlı değirmen ve fırın kentin un ve ekmek ihtiyacının karşılanmasına önemli bir katkı sunmaktaydı. Tesisin merkez fırını Galata’daki R.R.P.P. Lazarist binasında bulunuyordu. Değirmenin deposu ise Mumhane’deydi. İlk açıldığında 7,500 ton un bu değirmenin fırınlarında ekmek yapılmak üzere kullanılıyordu. İlerleyen zamanlarda değirmenin ve fırının kapasitesi arttırılmıştı, 15 ton un ve aynı miktarla ekmek üretimi söz konusuydu. Kırım Savaşı esnasında olağanüstü bir çalışma temposu yakalayan Bay Augier’in değirmen ve fırını ordunun ihtiyaç duyduğu ekmeği büyük oranda karşılıyordu. Bu süreçte günde 40.000 somun ekmek üretmekteydi. Bay Augier’in değirmen ve fırında üretilen ekmeğin kalitesi üst düzeydeydi. Bu durum değirmende öğütülen temizlenmiş ve ayıklanmış buğdayın

kullanılmasından kaynaklanıyordu. Değirmen yumuşak buğdayı Burgaz ve Varna'dan, sert buğdayı ise Rumeli'den tedarik ediyordu.²⁶²

19. yüzyılın sonlarında kentteki nüfus artmış ancak değirmen sayılarında bir düşüş söz konusu olmuştur. Bu dönemde İstanbul'da faaliyet gösteren 13 buhar değirmeni günde 6 bin çuvaldan fazla un üretme kapasitesine sahiptiler (bir un çuvalı ortalama olarak 75-76 kilo ağırlığındaydı).²⁶³ Ancak değirmenler Batı'daki muadilleriyle un piyasası üzerinde rekabet edecek kadar güçlü bir teknolojiye sahip değillerdi. Batı'daki büyük değirmenler taşlı öğütme sistemi yerine silindirli sistemi kullanıyorlardı. Buna karşılık İstanbul'daki değirmenler henüz bu teknolojik dönüşümü tam manasıyla gerçekleştirememişlerdi. Kentteki buhar değirmenlerinin yıllık toplam üretim potansiyeli 900 bin çuvaldan fazla değildi. Bu durum yıllara göre değişiklik gösteriyordu.²⁶⁴

Tablo 10: 1913/15 Sanayi Sayımlarında İstanbul'daki Değirmenlerin Üretim Hacmi

Mevki	Üretim (Ton)	İthâlât (Ton)	İhrâcât (Ton)	Tüketim (Ton)	Tüketim oranları üretimin yüzdesi (%)	Değirmenlerin 300 gün süreyle azamî üretimi (Ton)	Tüketim oranları azamî üretimin yüzdesi (%)
İstanbul	123.232,8	109.011,2	88,3	232.155,7	53,1	181.818	78,4

Kaynak: *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 41. Bu tabloda İstanbul'da günlük 10 ton ve üzeri hububat öğüten 14 değirmenden alınan veriler değerlendirilmiştir.

Tablo 10'dan da anlaşılacağı üzere İstanbul'da bulunan değirmencilik endüstrisi kentin un ihtiyacını karşılamaktan uzak bir performans sergilemiştir. 1913 yılında İstanbul'da

²⁶² Selahaddin Bey, *Türkiye 1867 Evrensel Sergisi*, s. 76.

²⁶³ "Dersaadet'te Değirmencilik", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 538 (21 Nisan 1895), s. 7.

²⁶⁴ "Dersaadet'te Değirmencilik", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 1; *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 145-146.

1.300.000 kişinin yaşadığı düşünülürse İstanbul'da aylık kişi başına un tüketimi 14,8 kg. civarındaydı. Avrupa'da kişi başına aylık un tüketimi aynı tarihlerde 20 kg idi. Sanayi istatistiği verilerine bakıldığı zaman İstanbul'da değirmencilik endüstrisinin yeterince verimli olmadığı anlaşılmaktadır.²⁶⁵

İngilizlerin Batı Anadolu'da inşa ettikleri buhar değirmenleri, un üretimi ve verimlilik açısından iyi seviyedeydiler. İzmir Menemen'de tüccar J. B. Gout'un un değirmeni en iyi örneklerden biridir. Gout, 1863 yılında çırçır fabrikası ile aynı yerde 10 taşlı modern buhar makineleriyle donatılmış bir değirmen kurdu. Tesis sahip olduğu iyi değirmen taşları sayesinde gelen tahıldan %91 oranında un ürettiyordu. 1913 verilerine göre Osmanlı dünyasında tahılların un haline getirilme oranının %78 olduğu bir ortamda elli yıl öncesinden bu kadar yüksek verime sahip bir değirmenin olması büyük önem taşıyordu.²⁶⁶

Düyûn-ı Umûmiyye memuru Fransız coğrafyacı ve oryantalist Vital Cuinet'in (1833-1896) *La Turquie d'Asie* adlı eserinde, 1890'lı yılların başında İzmir'de toplam 50 çift değirmen taşına sahip buharla çalışan 15 un değirmeninde günlük çeşitli kalitede 150 ton un üretildiğine işaret etmiştir. Bu un çoğunlukla İzmir ve Ege adalarında tüketilirdi.²⁶⁷ Batı Anadolu'daki tahıl ve un sıkıntısını fark eden İngiliz müteşebbislerin elindeki un değirmenlerinin günlük üretimi 1894 yılı verilerine göre 75 ton civarındaydı. Bu miktar

²⁶⁵ *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 146-149.

²⁶⁶ Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 183-185.

²⁶⁷ Cuinet, *La Turquie d'Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineur-Volume 3*, s. 410-411. Aydın Vilayeti merkez sancağında bir buharlı un değirmeni; merkez kazada meyan kökü işleyen 2 buhar değirmeni; Nazilli Kazası'nda biri meyan kökü, diğeri tahıl, pamuk ve yağ için olmak üzere 2 büyük buhar değirmeni; Saruhan Sancağı'nda pamuğu işlemek ve zeytinyağı yapmak için kullanılan 12 buhar değirmeni vardı. Ayrıca, geleneksel koşullarda üretim yapan sayısız küçük un değirmeni de vardı. Bunlar tüm sancakların köylerine yayılmış ve ana merkezlerden uzakta bu yerleşim yerlerinin un ihtiyacını sağlıyordu. Denizli Sancağı'nda su gücüyle çalıştırılan ve günde en az 55.000 okka (70.559 kilogram) her kalitede un üreten 60 çift değirmen taşı vardı. Bu değirmenler, Büyük Menderes'in tüm üst vadisini beslerdi. Vilayette buhar ve su değirmelerinin yanı sıra yel değirmenleri de üretime katkı sunardı. Menemen Kazası'nda 10 ile 12 arası yel değirmeni vardı. Cuinet, *La Turquie d'Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineur Volume 3*, s. 487, 588, 602, 612, 620. Bunların yanı sıra Hicrî 1331 (1912/1913) yılında hazırlanan bir raporda Menteşe Sancağı'na bağlı Muğla Kazası'nda su gücüyle çalışan üç taşlı bir un fabrikası, Milas Kazası'nda da enerji türü belirtilmemiş bir dakik (un) fabrikası vardı. *Ticaret ve Ziraat Nezâreti, Menteşe Sancağı'nın Ahval-i Ziraiyye ve Arziyyesi (Liva Ziraat Memuru Ali Rıza Bey'in Raporu)*, s. 90.

bölgede faaliyet gösteren 22 buhar değirmeninin günlük üretiminin yarısından fazlasına tekabül ediyordu.²⁶⁸

Tablo 11: 1913/15 Sanayi Sayımlarında İzmir'deki Değirmenlerin Üretimi Hacmi

Mevki	Üretim (Ton)	İthâlâ t (Ton)	İhrâcâ t (Ton)	Tüketi m (Ton)	Tüketim e oranla üretimin yüzdesi (%)	Değirmenleri n 300 gün süreyle azamî üretimi (Ton)	Tüketim e oranla azamî üretimin yüzdesi (%)
İzmir	43.550, 5	2.473, 4	479,3	45.543, 6	95,7	88.920	195,4

Kaynak: *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 41. Bu tabloda İzmir'de günlük 10 ton ve üzeri hububat öğüten 9 değirmenden alınan veriler değerlendirmeye alınmıştır.

1913 ve 1915 yıllarında yapılan sanayi sayımlarında da İzmir'deki buhar değirmenleriyle alakalı bilgiler mevcuttur. Bu sayımlarda İzmir'de günlük 10 ton ve üzeri hububat öğüten 9 değirmenden alınan veriler değerlendirmeye alınmıştır. Tablo 11'den de anlaşılacağı üzere İzmir'de bulunan değirmencilik endüstrisi kentin un ihtiyacını karşılayacak düzeydeydi. 1913 yılında İzmir'de 350.000 kişinin yaşadığı düşünülürse aylık kişi başına un tüketimi 10,8 kg. idi.²⁶⁹

İmparatorluğun önemli liman kentlerinden biri olan Selanik'teki Allatinilere ait buhar değirmeni, (bkz. Resim 20) sahip olduğu yüksek üretim kapasitesiyle Selanik'teki un ihtiyacını karşılamının yanı sıra Kuzey Afrika, Doğu Akdeniz kıyıları, İstanbul ve Balkanlar olmak üzere çok sayıda bölgeye un sevk ediyordu. Uluslararası piyasalarda Amerikan değirmencilik endüstrisi ve Avrupa'daki diğer ülkelerle rekabetin zor olduğu bir ortamda Allatini unlarının tercih edilmesinin başlıca nedeni kalitenin yüksekliğiydi. 19. yüzyılın son çeyreğinde Marsilya'dan getirilen unların, tadının kötü olması ve mide

²⁶⁸ Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 191-192.

²⁶⁹ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 41, 42. Bu tabloda belirtilen rakamlar İzmir'de günde 10 ton ve üzeri hububat öğüten 9 değirmenden alınan verilerdir.

iltihabına sebebiyet vermesi nedeniyle ithali yasaklanmış ve bu durum Allatini unlarının Osmanlı iç pazarında tercih edilen bir ürün olmasına sebebiyet vermiştir.²⁷⁰



Resim 20: 1889 Yılında Selanik Allatini Buhar Değirmeni

Kaynak: <http://thessaloniki.photos.vagk.gr/el/photos-gr/old-photos-gr/old-photos-streets-gr/777-old-photos-streets-091-gr.html> (E.T.: 20 Ekim 2020).

Allatini değirmeninde üretilen unların iç bölgelere ve Lübnan'a kadar pazar payı vardı. 1902 yılındaki kayıtlara göre günlük 200 ton un üreten tesis, hijyenik ve kaliteli unlarıyla adından sıkça söz ettirmekteydi. Teknolojik yeniliklere bigâne kalmayan Allatini değirmeni işletmecileri 1906 yılında İtalya'dan yeni değirmen makineleri getirttiler. Böylece üretim kapasitesini 40 bin kg. daha arttıran değirmen, net bir büyüme ivmesi kazandı. Değirmen, sahip olduğu yeni silindirli/valsli teknolojik aksamlarla Amerika ve Macaristan'daki muadillerinden geride değildi. Teknolojik yapısı ve üretim kapasitesi açısından Osmanlı coğrafyasındaki modern değirmenlerden biri olan tesisin en önemli dezavantajlarından biri büyük demiryolları ve şehirdeki limana uzak olmasıydı. 20. yüzyılın başına kadar kentteki hamallar loncasının, sanayi tesisleriyle liman arasında

²⁷⁰ İpek, *Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler*, s. 81.

ulaşım sisteminin kurulmasına izin vermemiş olması bu dezavantajın etkisini daha da derinleştiriyordu.²⁷¹

Selanik, kentte gelişen değirmencilik endüstrisi sayesinde önemli bir un üretim merkezine dönuşmüştü.²⁷² Osmanlı İmparatorluğu'nun birçok noktasında Selanik'ten giden unları görmek mümkün hale gelmişti.²⁷³ Özellikle Allatini değirmeninin ürettiği unlar acil durumlarda hemen sevk edilmeye hazırđı. Hükümet yetkilileri bunun bilincinde olarak Allatini değirmenine özel ilgi gösteriyorlardı. Nitekim 1891 yılında imparatorluğun çeperi tabir edilen bir bölgede yaşanan kıtlık dolayısıyla Allatini değirmeninden 360 bin kilogram un Bingazi'ye sevk edilmiştir. 1909 Adana Olayları sırasında halkın un sıkıntısı çektiği bir zamanda Allatiniler bir kez daha devreye girmiştir. Allatini değirmeninin yüksek miktarda artan un ihtiyacına cevap vermesinin sebebi sahip olduğu teknolojik donanım idi. Değirmen, Osmanlı coğrafyasında gerek ordu gerekse halk için önemli bir un üretim tesisiydi. Bu değirmen uzun yıllar Allatini ailesinin denetiminde hizmet vermiş, 1926 yılında ise Yunanlı bir grubun eline geçmiştir.²⁷⁴

1913 ve 1915 yıllarındaki sanayi sayımlarına konu olan değirmenlerden her birinin üretim kapasitesi 1913 yılında ortalama 9.016,9 ton iken, 1915 yılında bu rakam 11.227,2 tona çıkmıştır.²⁷⁵ Bu açıdan 1913'den 1915 yılına kadar %24'lük üretim artışı söz konusudur. Bu yıllar arasında İstanbul'daki değirmenlerin üretim miktarı %14,8 artmış, İzmir'deki değirmenlerde %16,7'lik bir azalma olmuş, diğer kentlerdeki değirmenlerde ise durum sabit kalmıştır. İzmir'deki değirmencilik endüstrisi kentin ihtiyacından fazla üretim kapasitesine sahipti. Bu açıdan kentte üretilen unların bir kısmı çevre bölgelere gönderiliyordu.²⁷⁶ 1913 yılında 479,3 ton un Şehir dışına gönderilmiştir. 1915 yılında savaş koşulları olduğu için ihracata yönelik üretim azalmış ve değirmenlerin üretim

²⁷¹ Geniş bilgi için bkz. İpek, *Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler*, s. 81-85.

²⁷² *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 604 (26 Temmuz 1896), s. 1.

²⁷³ Allatinilerin ürettikleri unları pazarlamak için kurdukları Şirket için bkz. BOA, Y.A.RES., 83/109, 26 Cemazeyilahir 1314 (2 Aralık 1896).

²⁷⁴ İpek, *Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler*, s. 83-85.

²⁷⁵ Bir değirmenin üretim kapasitesi 24 saatte öğüttüğü buğdayın miktarıyla ölçülüyordu. 1913 ve 1915 yıllarında yapılan sanayi sayımlarında değirmenlerin üretim potansiyeli net olarak ortaya konulmuştur. Buna göre 31 aslı değirmen 1.288, 2 tâli değirmen 25 ton olmak üzere 33 değirmenin günlük (24 saat) öğüttükleri buğday miktarı 1.313 ton olarak kayıtlara geçmiştir. İstatistiğe konu olan değirmenlerin günlük üretim miktarı 10 ile 200 ton arasında değişiyordu. Değirmenlerin yarısından fazlası 30 tondan az üretim yapıyordu. Ancak %9'luk bir dilim 100 tonun üzerinde üretim kapasitesine sahipti. *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 39, 40.

²⁷⁶ Cuinet, *La Turquie d'Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineur-Volume 3*, s. 410-411.

kapasitesinde düşüş yaşanmıştır. Değirmenler yıllık ortalama 300 gün çalışmıştır. Bu süre zarfında 1913 yılında öğütülen tahılın miktarı 198.372 ton olup elde edilen un miktarı 154.730,1 tondur. Ortalama bir kental (100 kg.) unun 140 kuruş olduğu hesap edildiğinde üretilen unun piyasa değeri 21.622.140 kuruştur. 1915 yılında ise ortalama 210.173,1 ton un elde edilmiş ve bir kental (100 kg.) un 160 kuruştan 336.276.960 kuruşluk bir değer ifade etmekteydi. Görülüyor ki değirmenler 1915 yılında, 1913 yılına nazaran daha fazla çalışmıştır. Ancak 1913 yılında İzmir Darağaç'taki Tuzakoğlu Yuvanaki ve Karmanyola M. İle Manisa'daki Yaralizâde Dakîk Fabrikası işlememiş, 6 değirmenin ise sahipleri ve hesap defterlerine ulaşamamıştır. 1915 yılında ise 5 değirmen çalışmamış, 2 değirmenin defterine ulaşamamış ve İstanbul Cibali'deki Korpi Demostin B. değirmeni de askerî idare hesabına çalıştığı için üretim cetvellerine ulaşamamıştır.²⁷⁷ Son olarak sanayi istatistiğine göre sayıma konu olan bütün değirmenler Alman usulüne göre öğütme yapıyorlardı. Genellikle 100 kg. yıkanmış buğdaydan 15 kg. birinci, 55 kg. ikinci, 4 kg. üçüncü ve 4 kg. dördüncü olmak üzere toplam 78 kg. dört cins un ile 6 kg. ince ve 15 kg. kalın kepek üretiliyordu.²⁷⁸

Buhar gücünün değirmencilik endüstrisine uyarlanmasının en önemli sebebi artan un talebidir. Bu taleple ilişkili olarak değirmenlerin üretim potansiyelinin artırılması hedeflenmiştir. Geleneksel değirmenlerin üretim hacmine bakıldığı zaman bir çift değirmen taşının (at değirmeni) günlük üretim kapasitesinin 20 kile (513,12 kg.) olduğu tahmin edilmektedir.²⁷⁹ Buhar değirmenlerinde ise bu rakam bir çift değirmen taşı için 120 kileye (3.078,72 kg.) çıkıyordu.²⁸⁰ Bu rakamlar bir kesinliği ifade etmemektedir. Hem geleneksel değirmenlerin hem de buhar değirmenlerinin günlük üretim miktarını düşüren veya arttıran çok faktör vardı. Ayrıca değirmenlerde öğütülen buğdayın una dönüşme oranı da sabit değildi. Bu durum değirmenin çalışma koşullarına ve buğdayın cinsine göre değişiyordu. Buharlı değirmen teknolojisinde taşlı sistem yerine silindirli/valsli sistemin kullanılmasıyla birlikte üretimin daha da arttığı görülmüştür. Buhar değirmenlerinin yüksek üretim potansiyeline rağmen ülkedeki değirmenlerin un

²⁷⁷ Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki, s. 39-41.

²⁷⁸ Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki, s. 41-42.

²⁷⁹ Mehmet İpşirli, "Osmanlı Devlet Teşkilatına Dair Bir Eser: Kavanin-i Osmanî ve Rabîta-i Asitane", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sayı 14 (1994), s. 12; Arif Bilgin, *Osmanlı Saray Mutfağı*, İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2004, s. 202-2010.

²⁸⁰ *Bi-Avnihi Te'âlâ Medîne-i İzmir'de Kumpanya Vechile İnşâsına Ruhsat-ı Seniyye Erzân Buyrulmuş Olan Vapur Değirmeninin Tafsîl-i Keyfiyetini Mübeyyin Lâyıha*, s. 3-4.

talebini karşıladığı söylenemez. Ancak bu durumun istisnaları da vardı. İzmir'deki buhar değirmenleri kentin un ihtiyacını karşılarken İstanbul'daki değirmenlerin yetersiz kaldığı görülmüştür.²⁸¹ Aslında İstanbul'daki değirmenlerin üretim potansiyeli kentin un ihtiyacı için yeterliydi. Fakat değirmenler tam kapasite çalışmadığı için bu talep karşılanamıyordu. Bunun sebebini de buğday, kömür ve teknolojik altyapının temininde yaşanan sıkıntılarda aramak gerekmektedir.

Osmanlı Devleti'nde kurak geçen yıllarda üreticinin topraktan istediği verimi alamaması ve üretimin bol olduğu dönemlerde tahılları öğütecek yeterlikte değirmen olmaması un ithalatını mecbur kılıyordu. Bu yüzden doğal koşullara bağlı olmadan yılın tamamında çalışan buhar değirmenleri inşa ederek yerel tahılları öğütmek kârlı bir iş gibi görünmüştü. Çünkü buhar değirmenleri, geleneksel değirmenlere oranla en az 6 kat daha fazla üretim potansiyeline sahipti.²⁸² Buhar değirmenleri geleneksel değirmenlere göre daha yüksek üretim kapasitesine sahipti ama pazar şartları (insanların alıştıkları geleneksel ürünleri tercih etmeleri, lojistik sorunlar) nedeniyle kapasite artışı sınırlı olmuştur. Özellikle Rusya ve Romanya'dan gelen ucuz unlarla rekabet zorluğu ve yerli buğdayların azlığı değirmencilik endüstrisinin üretim potansiyelini olumsuz etkilemiştir.

3.4. Değirmenlerde Çalışan İşçiler

Yüksek üretim potansiyeline sahip buhar değirmenleri için enerji ve hammadde ihtiyaçlarını gidermeleri kadar önemli bir konu da iş gücü meselesiydi. Değirmen makineleri temin edilip uygun bir mahalde değirmen inşa edilince, işletmek için emek gücüne ihtiyaç vardı. Osmanlı Devleti buhar değirmeni teknolojisini ithal ettiği zaman bu teknolojiyi kullanacak personelin de dışardan getirilmesi zarurî hale gelmiştir. İngiliz tüccar J. B. Gout İzmir Menemen'deki buhar değirmeninde beceri istemeyen işler için yerli işçiler çalıştırılırken üretim, makinelerin bakım ve onarımı için Avrupa'dan yüksek maaşlarla teknisyen ve mühendisler getirtmişti. Mühendislere aylık 15, teknisyenlere de aylık 8 sterlin ödeniyordu.²⁸³

²⁸¹ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 41-42.

²⁸² Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 190, 191; *Bi-Avnihi Te'âlâ Medîne-i İzmir'de Kumpanya Vechile İnşâsına Ruhsat-ı Seniyye Erzân Buyrulmuş Olan Vapur Değirmeninin Tafsil-i Keşfiyetini Mübeyyin Lâyıha*, s. 3-4; *Ticaret ve Sanayi Odası'nda Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor (29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340)*, s. 59-66.

²⁸³ Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 183-185.

Değirmenlerde çalışan işçiler ile değirmen sahipleri arasında verilen ücretler konusunda zaman zaman ihtilaflar söz konusuydu. Selanik'teki buhar değirmenleri Osmanlı Devleti'nin az gelişmişliğinin doğurduğu sıkıntıları her zaman enselerinde hissetti.²⁸⁴ Değirmenlerde yakıt temininde yaşanan güçlüklerin yanı sıra işgücü noktasında da problemler çıkıyordu. Hicrî 1307 (1889) tarihli Selanik Salnamesi'ne göre kentteki buhar değirmenlerinde 1197 işçi çalışıyordu. Çok sayıda (250 işçi) işçi çalıştıran Allatini değirmeninde 1909'da iki hafta süren bir grev yaşanmıştır. İşçiler yetersiz ücretlerden şikâyet ederek değirmendeki un üretimini durdurdular. Yapılan görüşmeler neticesinde 10-11 kuruş civarında olan işçi ücretleri 15 kuruşa çıkarılmıştır.²⁸⁵

İmparatorluk dahilinde buhar değirmenleri yaygınlaştıkça değirmenlerde çalışan işçi sayısı artıyordu. Değirmen işçilerinin sayısı arttıkça bunların örgütlenmesi noktasında birtakım gelişmeler söz konusuydu. Nitekim 1911 yılında İstanbul'daki değirmen işçileri *Umum Değirmen İşçileri Cemiyeti* adıyla örgütlenme girişiminde bulunmuşlardır. Cemiyetin kuruluş amacı, çalışma saatlerinin düzenlenmesi, işçilerin haklarının korunması ve çalışma şartlarının iyileştirilmesi olarak belirtilmişti. Aslında buhar değirmenlerinde çalışan işçilerin sendikalaşma isteği haklı sebeplere dayanıyordu.²⁸⁶ Zira bu değirmenlerin sahip olduğu makine aksamaları nedeniyle işçiler ağır yaralanmalı hatta ölümcül kazalarla karşı karşıya kalıyordu. Bu durumda işçiler haklarını savunacak ve iş güvenliği üzerine faaliyet yürütecek bir cemiyet oluşturmak istemişlerdir.²⁸⁷ Ancak Şehremaneti idaresi belediye kanunu gereği değirmen sahipleriyle işçiler arasındaki anlaşmazlıkların giderilmesinin kendi görevi olduğunu beyan ederek cemiyetin kurulmasına izin vermemiştir.²⁸⁸

²⁸⁴ Quataert, "Fabrika Bacalarından Tüten İlk Dumanlar", s. 195-198; Rozen, *Facing the Sea: The Jews Salonika in the Ottoman Era (1430-1912)*, s. 37-38.

²⁸⁵ Donald Quataert, "Selanik'teki İşçiler 1850-1912", *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler (1839-1950)*, Der.: Donald Quataert ve Erik Jan Zürcher, Çev. Cahide Ekiz, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998, s. 118.

²⁸⁶ Osmanlı Devleti'ndeki değirmencilik sektöründe sadece değirmen işçileri değil değirmen sahipleri de haklarını korumak ve piyasayı kontrol altında tutmak için 1891 yılında 6 değirmen sahibi *Değirmen Sahipleri Sendikası*'nı kurmuşlardır. "İstanbul'da Değirmencilik", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 483 (31 Mart 1894), s. 1; "Mahlût Dakikler ve Memleketimizde Değirmencilik", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 1164 (27 Nisan 1907), s. 1.

²⁸⁷ Unkapanı'ndaki buhar değirmeninde meydana gelen bir işçi kazası için bkz. *Sabah Gazetesi*, 2039 (30 Mart 1311/11 Nisan 1895).

²⁸⁸ Geniş bilgi için bkz. Kadir Yıldırım, *Osmanlı'da İşçiler (1870-1922): Çalışma Hayatı, Örgütler, Grevler*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2018.

1913 ve 1915 sanayi sayımlarında da işçi meselesi dikkatle irdelenmiştir. Sanayi sayımına konu olan günlük 10 ton ve üzeri hububat öğüten 33 değirmende çalışan işçiler kayıt altına alınmıştır (bkz. Tablo 12). Sanayi sayımına göre 1913 yılında değirmenlerde 71'i memur, 22'si ustabaşı ve 860'ı işçi olmak üzere 953 kişinin çalıştığı tespit edilmiştir. 1915 yılında 26 değirmende yapılan sayımda ise; 78 memur (direktör, veznedar, kâtib), 23 ustabaşı ve 1.136 işçi olmak üzere toplam 1.237 kişi çalışmıştır. Sanayi sayımında 33 değirmen olmasına rağmen (2'si tâli) o tarihlerde çalışmayan değirmenlerde istihdam olunan işçilere yer verilmemiştir. 1915 yılı verilerine göre değirmen işçilerinin 857'si (%69,3) İstanbul'da, 216'sı (%17,4) İzmir'de, 164'ü (%13,2) ise diğer şehirlerdeki (Manisa, Bursa, İzmit, Karamürsel, Bandırma ve Uşak) değirmenlerde çalışmıştır.²⁸⁹

Tablo 12: 1913/15 Sanayi Sayımlarında Değirmenlerde Çalışan İşçi Sayısı

11 Değirmen %35,5	25 işçiden az
13 Değirmen %41,9	25-50 arasında
2 Değirmen %6,5	50-75 arasında
1 Değirmen %3,2	75-100 arasında
3 Değirmen %9,7	100-125 arasında
Değirmen %3,2	125'den yukarı

Kaynak: *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 38.

1913 ve 1915 sanayi istatistiğine göre değirmenlerde çalışan memurların, ustabaşlarının ve işçilerin aldıkları ücreti hesaplamak mümkün değildi. Çünkü değirmenlerin hesap defterleri ayrıntılı ve kesin bilgi vermekten uzaktı. Sanayi sayımına konu olan 8 değirmenin hesap defterleri incelendiğinde, bir işçiye ödenen haftalık ücret 50 ile 120 kuruş arasında değişiyordu. Bahsedilen 8 değirmende 1913 yılında 480 işçiye 2.648.183 kuruş ödeme yapılmıştır. Buna göre bir değirmen işçisi yıllık 5.516 kuruş, haftalık 106,1 kuruş, günlük 15,1 kuruş almıştır. 1915 yılında ise 593 işçi için yıllık 3.498.820 kuruş ödenmiştir. Bu hesaba göre bir işçiye yıllık 5.900 kuruş, haftalık 113,4 kuruş, günlük 16,2 kuruşluk bir ödeme yapılmıştır. Yapılan hesaplamalar sonucu 1913 yılında bir değirmen

²⁸⁹ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 38.

işçisinin haftalık ortalama 104 kuruş ücret aldığı tespit edilmiştir. 1915 yılında ise 5 kuruşluk bir artış yaşanmış, değirmen işçisinin haftalık ücreti 109 kuruşa çıkmıştır.²⁹⁰

Aynı tesislerde çalışan memurların aylık ödemesi 2.000-2.500 kuruş arasında değişiyordu. 1913 yılında adı geçen 8 değirmende 32 memur için 436.760 kuruş maaş ödemesi yapılmıştır. Bu açıdan söz konusu tarihte bir memurun aylık aldığı ücret 1.135 kuruştur. 1915 yılında ise 35 memura 447.320 kuruş ödenmiştir. Bunun aylık ortalaması bir memur için 1.065 kuruştur. 1915 yılında memur maaşlarında azalma yaşanmasının sebepleri arasında Cihan Harbi'nden dolayı birçok kurumda çalışan memurların işsiz kalması ve düşük ücretle çalışmaya razı olmaları yer almaktadır. Ayrıca değirmenlerde çalışan memurların bir kısmı orduya dahil edilmiş, onların yerine daha az tecrübeli kişiler düşük ücretle çalışmaya razı olmuştur.²⁹¹

Osmanlı Devleti'ndeki sanayileşme ve fabrikalaşma süreciyle uyumlu olarak devlet ve özel teşebbüs tarafından çok sayıda buhar değirmeni inşa edilmiştir. Bu değirmenlerdeki üretim hacmine bağlı olarak çok sayıda işçi çalışmıştır. Geleneksel yöntemlerle üretim yapan değirmenlerde çalışan işçilerden farklı olarak çıkarların değiştiği yeni bir işçi-işveren ilişkisi doğmuştur. Bu yeni süreçte değirmenlerde çalışan işçilerin aldıkları ücretlerden memnun olmadıkları anlaşılmaktadır. Zira değirmen işçileri, işverenle yaşanan ücret uyuşmazlıkları sonucunda grev yapmaktan geri durmamışlardır. Bu durumun un üretimine olumsuz etki edeceğinin bilincinde olan devlet, değirmen işçilerinin örgütlü bir yapıda hareket etmesine müsaade etmemiştir.

²⁹⁰ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 38. Osmanlı Devleti'nde değirmen işçilerinin sendikalaşmak için bazı girişimleri söz konusuydu. BOA, DH.İD., 126/18, 22 Cemazeyilevvel 1329 (21 Mayıs 1911); BOA, Dahiliye Nezâreti Hukuk Müşavirliği Belgeleri (DH.HMŞ.), 4/1, 11 Rabiulevvel 1338 (4 Aralık 1919); BOA, DH.HMŞ.,4/4, 12 Cemazeyilahir 1338 (3 Mart 1920).

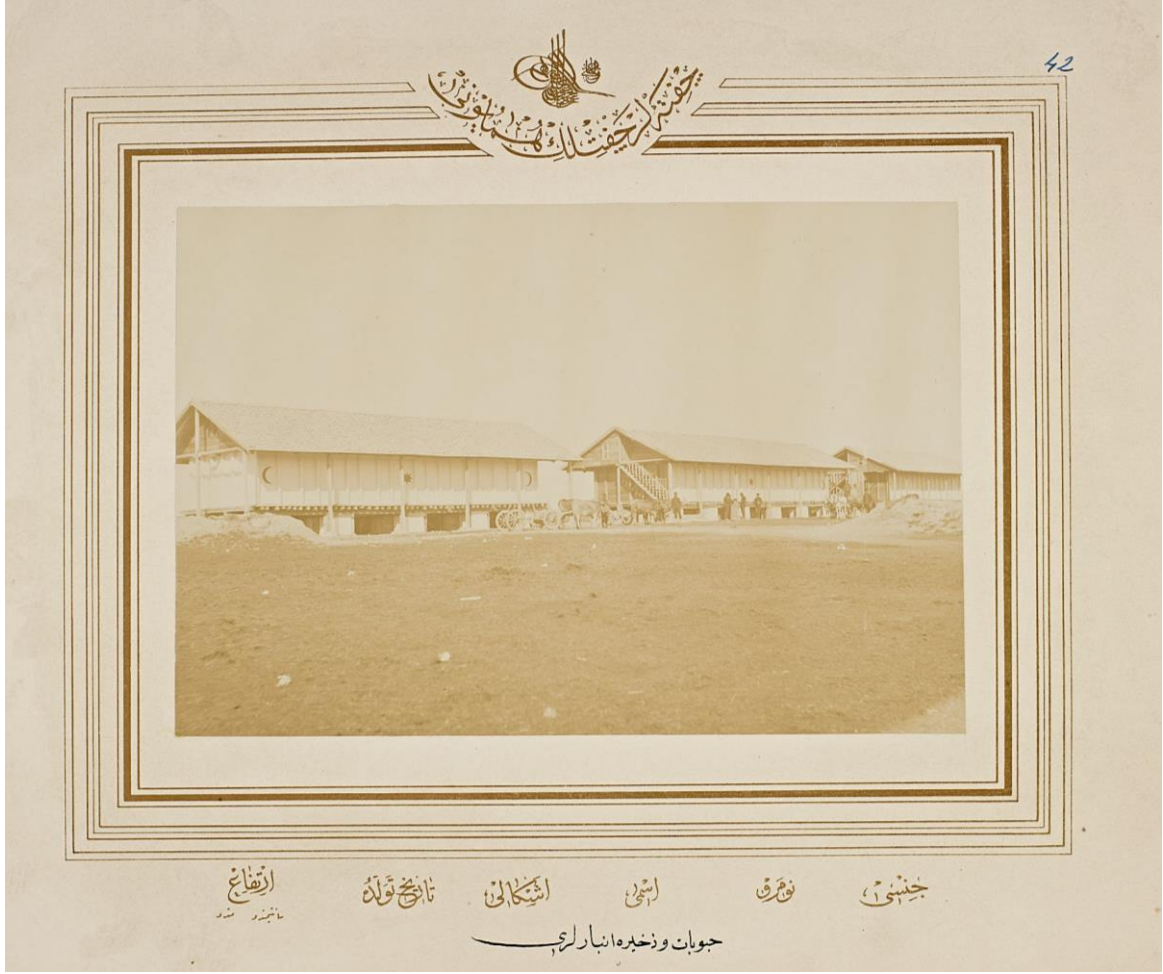
²⁹¹ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 38.

BÖLÜM 4: BUHAR DEĞİRMENLERİ VE LOJİSTİK SORUNLARI

4.1. Buhar Değirmenleri İçin Buğday Temininde Yaşanan Güçlükler

Osmanlı tarımı, buhar değirmenlerinde öğütülen buğdayın üretimi noktasında yetersizdi. Geniş ve verimli arazilere sahip imparatorluk topraklarında büyük miktarda hububat üretimi mümkünken tarımda makineleşmenin gelişmemesi üzerine bu avantajdan faydalanılamamıştır. Devlet bu durumun üstesinden gelmek için un ve buğday ithalatı yoluna gitmiştir. 1850 yılında Duran adlı bir tüccar padişaha sunduğu bir lâyhada, Osmanlı Devleti'nde değirmencilik endüstrisinin gelişmesi için genel olarak dört noktaya dikkat çekmiştir. İlk olarak kaliteli buğday üretiminin teşvik edilmesi, ikinci olarak bu buğdayların büyük değirmen tesislerinin inşa edileceği mahallere ulaşmasını sağlayacak bir ulaşım ağının kurulması, üçüncü olarak değirmenlerin ihtiyaç duyduğu buğdayları saklayacakları zahire ambarlarının (bkz. Resim 21) inşa edilmesi ve son olarak buhar değirmenlerinin yapılması idi.²⁹² Aslında 1850 senesi gibi erken bir tarihte dikkat çekilen bu uyarılar, sonrasında imparatorluktaki değirmencilik endüstrisinin gelişimine büyük etki edecekti.

²⁹² BOA, HR.TO., 411/64, 26 Mayıs 1850; Değirmencilik sektörünün gelişimi için önemli olan Zahire ambarları meselesi 20. yüzyıla başına gelindiğin de hâlâ çözülememişti. “Osmanlı Zirâi ve Memâlik-i Şâhâne’de Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 1193 (19 Kasım 1907), s. 1-2.



Resim 21: Çifteler Çiftlik-i Hümayunu: Hububat ve Zahire Ambarı

Kaynak: [http://katalog.istanbul.edu.tr/client/tr_TR/default_tr/search/detailnonmodal/ent:\\$002f\\$002fSD_ILS\\$002f0\\$002fSD_ILS:2381748/one?qu=Zahire+Anbar%C4%B1&lm=IUNEKABDUL](http://katalog.istanbul.edu.tr/client/tr_TR/default_tr/search/detailnonmodal/ent:$002f$002fSD_ILS$002f0$002fSD_ILS:2381748/one?qu=Zahire+Anbar%C4%B1&lm=IUNEKABDUL) (E.T.: 20 Şubat 2021).

Osmanlı Devleti'nde un piyasasında yaşanan sorunlar mevcut değirmenlerin ve ülkedeki tarım politikasının sorgulanmasına sebebiyet vermiştir. Yetkililer halkın un ihtiyacını karşılanması için tarımın geliştirilmesini gerekli görmüştür.²⁹³ Nitekim birer tarım ürünü olan buğday, çavdar, pirinç, mısır, arpa, yulaf ve susam gibi tahılların taneleri bol miktarda nişasta içermektedir. Bu tahıllar değirmenlerde öğütülüp insanların temel besin maddesi olan una dönüşürdü. 19. yüzyılda bu tahıllar, uluslararası ticarî mal olarak piyasalarda yer aldı. Yumuşak buğdaylara nispetle daha çok protein taşıyan ve beyaz somunların üretimini sağlayan gluten oranı yüksek olan sert buğday tipleri modern

²⁹³ “Dersaadet'te Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 1-2; “Osmanlı Zirâi ve Memâlik-i Şâhâne'de Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 1169 (1 Haziran 1907), s. 1-2; “Buğday ve Dakik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 1186 (28 Eylül 1907), s. 1-2.

değirmencilik endüstrisinin aradığı ürün haline geldi. Sert buğday insanların tüketim alışkanlıklarını etkilemesinin yanında değirmencilik endüstrisinde de radikal değişiklikleri tetikledi. 19. yüzyılın son çeyreğine kadar değirmen taşlarıyla yapılan öğütme işlemi, sert buğdayların piyasaya hâkim olması üzerine yerini silindirli/valsli öğütme sistemine bırakmak zorunda kaldı.²⁹⁴ Oysa Osmanlı Devleti'nde buhar değirmenlerinin hızla yaygınlaşmaya başladığı 1860'lı yıllarda çavdar, iklim koşullarından dolayı has buğdaya oranla daha fazla yetişiyordu. Çavdar, buğday ekiminin yapılmadığı soğuk ve deniz seviyesinden 1.000 metre yükseklikteki vadilerde rahatlıkla yetiştirilebilmekteydi. Ancak buhar değirmenlerinin ihtiyaç duyduğu hammadde çavdar değil ayıklanmış sert buğdaydı. Bu durum imparatorluktaki değirmencilik endüstrisinin her zaman sıkıntısını çektiği bir konu olmuştur. Buhar değirmenlerinin ihtiyaç duyduğu buğdayın ülkede yetiştirilmemesi ve yetiştirilse bile bunu değirmenlere ulaştırmak için ulaşım imkânlarının yeterince gelişmemiş olması değirmencilik endüstrisi için ciddi sorunlar doğurmuştur. Bu nedenle Osmanlı Devleti'ndeki buhar değirmeni sahipleri ithal buğdayla üretim yapmaya çalışmışlardır. Bu durumda ise gümrük vergileri ürünün fiyatını artırıyordu. Sonuç olarak bu da hem ekmeğin fiyatına etki ediyordu hem de ileri ki zamanlarda ithal unlar karşısında değirmencilik endüstrisinin rekabet direncini düşürecekti.²⁹⁵

19. yüzyılın ikinci yarısında itibaren buhar değirmenleri için buğday temin etmek üstesinden gelinmesi gereken önemli bir sorundu.²⁹⁶ Genelde ithal tahıl ürünlerinin kullanıldığı Selanik'teki Allatini ailesine ait buhar değirmeninde yerel buğdaylar pek tercih edilmiyordu. Osmanlı çiftçisinin, yetiştirdiği tahılları yeterince temiz ayıklayamaması modern makinelere sahip bu değirmen için risk taşıyordu. Bu nedenle bir tahıl ambarı olan Makedonya buğdayları bu değirmen için tercih edilmiyordu. İthal

²⁹⁴ Tahılların değirmencilik endüstrisini dönüştürmedeki rolü için bkz. Nigel S. Harris, *Wheat Flour Milling from Millstones to Rollers*, Horsham: United Kingdom 2017.

²⁹⁵ Selahaddin Bey, *Türkiye 1867 Evrensel Sergisi*, s. 71-75.

²⁹⁶ Hicrî 1309 (1891/1892) yılında Osmanlı Devleti'nde 200 bin ton buğday sarf olunmuş ve bu da takriben 40 milyon Osmanlı lirası tutmuştur. Aynı tarihte sadece İstanbul'un buğday ve un ihtiyacı için yabancı ülkelere 25 milyon lira ödemiştir. "Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne'de Değirmencilik", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 588 (4 Nisan 1896), s. 1-2. İstanbul'daki buhar değirmeni sahipleri değirmenlerde öğütmek üzere ithal edilecek buğdaylardan gümrük vergisi alınmaması için bazı girişimlerde bulunmuşlardı. BOA, DH.İ.U.M., 33/104, 28 Muharrem 1340 (1 Ekim 1921). İstanbul'daki buhar değirmenlerinin kullandığı buğday miktarı için bkz. BOA, Ticaret Nâfia, Ziraat, Orman, Meadin Nezâretlerine Ait Defterler (T.d.), g.n. 90.

buğdayların kullanılması kentte ciddi bir tahıl ticareti borsası meydana getirmişti.²⁹⁷ Buhar değirmenlerinin yaygın olduğu bir diğer kent olan İstanbul için ise devlet tarafından birden çok buğday tedarik noktası belirlenmişti. Tabii bu yerler o zamanki koşullara göre değişiklik gösteriyordu. 1894 yılındaki verilere bakıldığında Rusya, Tuna havalisi, Rumeli, Edirne, Varna ve Burgaz'dan İstanbul'daki buhar değirmenlerine buğday sevk edildiği görülmektedir.

Tablo 13: 1894 Yılında İstanbul'daki Buhar Değirmenleri İçin Buğdayın Temin Edildiği Yer ve Miktarı

Buğdayın Temin Edildiği Yer	Miktar (%)
Rusya Buğdayı	%50
Tuna Nehri Havalisi Buğdayı	%10
Rumeli ve Edirne	%30
Bulgaristan (Varna, Burgaz)	%10
Anadolu	-
Toplam	%100

Kaynak: “Dersaadet'te Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 2; *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 150-151.

Tablo 13'e göre 19. yüzyılın sonlarında İstanbul'daki değirmenlerin ihtiyaç duyduğu buğdayın yarısının Rusya'dan ithal edildiği görülmektedir. Elbette ki bu durumun ortaya çıkmasının geçerli sebepleri vardı. Rus buğdayının kalitesi ve Anadolu'daki tahılların durumu bu tablonun oluşmasını etkilemiştir. İstanbul'da Haydarpaşa'dan başlayan ve Anadolu'nun içlerine kadar uzanan demir yolu hattının vagonlar dolusu buğdayı kente taşımamasının en önemli sebebi belki de maliyet sorunuydu.²⁹⁸ Rusya'dan ithal edilen buğday Anadolu'daki buğdaya oranla hem daha hesaplı hem de daha iyi temizlenmişti.²⁹⁹ Buna rağmen kıtlık veya benzeri acil durumlarda Anadolu'dan buhar değirmenleri için buğday temin edildiğine dair kayıtlara da rastlanmaktadır.³⁰⁰

²⁹⁷ BOA, BEO, 4343/325672, 27 Rebiülahir 1333 (4 Mart 1915).

²⁹⁸ İstanbul'a gelen buğdaylar sadece kentteki buhar değirmenleri için kullanılmıyordu. İhtiyaç duyulması halinde Haydarpaşa garından başka bölgelerdeki buhar değirmenlerine de gönderilmesi söz konusuydu. BOA, DH.İ.UM., 2009/222, 20 Cemazeyilahir 1338 (11 Mart 1920).

²⁹⁹ “Dersaadet'te Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 2; *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 150-151.

³⁰⁰ BOA, DH.İ.UM., 8903/133, 3 Zilkade 1333 (12 Eylül 1915).

Tablo 14: 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Anadolu'dan İstanbul'a Gönderilen Buğdayların Masraf Cetveli

Şehir	1887	1890	1893	1894
Eskişehir	9-11 (kile/kuruş)	13-14 (kile/kuruş)	17-18 (kile/kuruş)	15-16 (kile/kuruş)
Ankara	7-9/8 (kile/kuruş)	9-10 (kile/kuruş)	14-15 (kile/kuruş)	13-14 (kile/kuruş)

Kaynak: “Dersaadet’te Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 2; *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 151.

Osmanlı hükümetinin buğday ve un tedarikinde gösterdiği hassasiyet çok önemliydi. Bundan dolayıdır ki 19. yüzyılın son çeyreğinde İstanbul dünya üzerinde ekmeğin en ucuz olduğu kentlerden biriydi. Anadolu’dan geçen demir yolu üzerinde yer alan Eskişehir ve Ankara’dan İstanbul’a buğday gönderildiği takdirde 1887 ile 1894 yılları arasında kile (25,656 kg.) başına 7 ile 16 kuruş arasında bir fiyat söz konusuydu. Bu fiyatın kile başına 6 kuruşu yol masrafıydı (bkz. Tablo 14).³⁰¹ Ancak iş bununla bitmiyordu. Eskişehir’den Haydarpaşa’ya gelen buğdayın Haliç’teki değirmenlere ulaşması için mavnalara da (yük taşıma teknesi) ücret ödeniyordu. Mavnacılar her bir vagon buğdayın nakliyesi için 60 ile 100 kuruş arası ücret talep etmekteydiler. Eğer iş ertesi güne sarksa 50 kuruş daha istiyorlardı. Çünkü tekneye yüklenen buğdayın hemen öğütülmesi söz konusu değildi.³⁰² Değirmen sahipleri piyasayı kontrol altında tutmak ve fiyatları arttırmak için kendi aralarında anlaşıp sınırlı sayıda değirmen ile öğütme işini yapıyorlardı.³⁰³ Yol masraflarının yanı sıra buğday değirmene getirildikten sonra tartı, hamal ücretleri ve vergiler de eklenince buğdayın maliyeti iyice artıyordu.³⁰⁴ Osmanlı Devleti’nde bir limandan diğerine taşınan buğday için de %8 oranında iç gümrük vergisi alınıyordu. Bu durumda, Rusya’dan deniz yoluyla getirilen buğdaylar daha ucuza mal oluyordu. Bu verginin 1 Mart 1893 tarihinde kaldırılmasından sonra Osmanlı limanları arasında buğday transferi kolaylaştı.³⁰⁵

³⁰¹ *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 151.

³⁰² “Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne’de Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 560 (22 Eylül 1895), s. 1-2.

³⁰³ “İstanbul’da Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 483 (31 Mart 1894), s. 1.

³⁰⁴ “Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne’de Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 560 (22 Eylül 1895), s. 1-2.

³⁰⁵ “Dersaadet’te Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 552 (28 Temmuz 1895), s. 2.

Miladî 1324 (1908/1909) yılında Rûsûmat Müdüriyet-i Umumiyesi tarafından yayınlanan istatistik Osmanlıların çok sayıda ülkeden farklı miktarlarda buğday ve un ithal ettiğini gözler önüne sermiştir (bkz. Tablo 15). Bunun dışında ilgili istatistiğe göre Osmanlı Devleti'nin Miladî 1324 (1908/1909) yılındaki buğday ihracatı 109.483 lira, buğday unu ihracatı ise 8.024 liraydı.³⁰⁶ 1913 yılı Dış Ticaret İstatistikleri'ne göre ise %83,2'si İstanbul'a olmak üzere 84.411.132 kuruş değerinde 98.483,5 ton buğday ithal edilmiştir. Buna karşılık %27,5'i İstanbul'dan gönderilmek üzere 7.846.341 kuruş değerinde 10.048,7 ton buğday da ihraç edilmiştir.³⁰⁷

Tablo 15: Miladî 1324'de (1908/09) Rûsûmat Müdüriyet-i Umumiyesi İstatistiğine Göre İthal Edilen Buğday ve Un Miktarı

Ülke	Buğday (lira cinsinden)	Buğday unu (lira cinsinden)
Romanya	653.937	85.312
Bulgaristan	600.151	140.523
Rusya	188.180	94.652
Sırbistan	118.067	100.713
Amerika	68.419	18.479
İtalya, Avusturya, Fransa, Yunanistan ve Diğer Ülkeler	muhtelif miktar	-
İngiltere	-	167.228
Almanya	-	27.255
Avusturya-Macaristan	-	16.211
İtalya	-	252.450
Fransa	-	664.466
İran, Belçika, Hollanda ve Diğer Ülkeler	-	muhtelif miktar

Kaynak: *Osmanlı Ziraat ve Ticaret Gazetesi*, 7/135 (23 Kanunuevvel 1326/5 Ocak 1911), s. 97-98.

Buğday bir bölgede değirmencilik endüstrinin gelişmesi için önemli bir tahıldı. Fakat Osmanlı tarımının küresel sermaye piyasasına göre şekillenmesi, değirmencilik

³⁰⁶ *Osmanlı Ziraat ve Ticaret Gazetesi*, 7/135 (23 Kanunuevvel 1326/5 Ocak 1911), s. 97-98.

³⁰⁷ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 41, 42.

endüstrisinin ihtiyaç duyduğu kaliteli buğdayın üretimini sekteye uğrattıyordu.³⁰⁸ Kapitalist sermaye gruplarının ulaştığı bölgelerdeki Osmanlı çiftçisinin ekeceği ürün ve miktarını büyük oranda belirleyen Avrupa fabrikalarının ihtiyaçlarıydı. Bu açıdan buğday tarımı Avrupalıların bira yapımında kullandıkları arpa kadar yüksek kâr vadetmiyordu.

Cihan Harbi'nin başlamasından sonra buğday ve un ithal etmek mümkün olmadığı için İstanbul'daki değirmenler Anadolu buğdayıyla üretim yapmaya çalışmışlardı. Büyük bir nüfusu barındıran İstanbul'un un ihtiyacını karşılamak çok zor olduğu için savaş boyunca ekmek sıkıntısı yaşanmıştır. Bu açıdan buğday meselesi Cihan Harbi'nde ve sonrasında da İstanbul'daki değirmencilik endüstrisinin en büyük çıkmazlarından biri olmaya devam etmiştir. Savaş başladıktan sonra un ithalatı durma noktasına gelince kentin un ihtiyacının Anadolu ve Trakya'dan gönderilecek buğdayların kentteki değirmencilik endüstrisinde öğütülmesiyle çözülebileceği düşünülmüştür. Ancak bu bölgelerde yetiştirilen buğdayların İstanbul'a gönderilmesinde nakliye sorunu vardı. Bu açıdan kente yalnızca Ankara ve Bağdat demiryolu çevresinden buğday gönderilmesi planlanmıştı. Sivas yaylasında yetiştirilen buğdayların, demiryolu ağı olmadığı için İstanbul'a gönderilmesi mümkün değildi. Aslında bu süreçte buğdayın veya kömürün buhar değirmenlerine ulaştırılması sadece İstanbul'daki değirmenlere özgü bir problem değildi. Bursa, İzmir, Bandırma ve Karadeniz'deki kentlerde bulunan değirmenlerin buğday ihtiyacının karşılanması da kolay olmamıştı. İstanbul ve civarının ekmek ihtiyacının karşılanması için günlük her biri 15 tonluk 30 vagon buğday gerekli görülmüştü. O tarihlerde İstanbul'daki değirmencilik endüstrisinin günlük 3.500 çuval un üretme kapasitesine sahip olduğu düşünüldüğünde Anadolu'da yeterli miktarda değirmen olmadığı için İstanbul'da üretilen unların bir kısmının Ankara'ya da gönderilmesi gerekli görülmüştür. Mütareke döneminde yaşanan un sıkıntısını çözmek için ilk iş olarak İstanbul'a Amerikan unu ithal edilmişti. Kentin un ihtiyacı bir süre ithal unlarla giderilmişti. İstanbul'un yönetimini ele alan Avrupalı güçler kentten çekilince gümrük vergisi, buğday için tarifinin beş katına, un için on katına çıkarıldı. Bunun üzerine kentteki değirmencilik endüstrisi canlanmaya başlamıştı. Dışarıdan buğday alıp değirmenlerde öğütmek daha

³⁰⁸ 19. yüzyılda Osmanlı tarımı için uygulanan politikalar için bkz. Tevfik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1998.

uygun hale gelmişti. Zaten savaştan yeni çıkmış Anadolu insanının elinde İstanbul'a göndereceği buğday yoktu.³⁰⁹

Osmanlı Devleti'ndeki değirmencilik endüstrisi, tarımın modernizasyonu konusunda ABD'deki gibi bir etki yaratmadığı gözlenmiştir. ABD'de gelişen değirmencilik teknolojisi ülkede yetiştirilen buğday türünü değiştirmiş ve üretimini arttırmıştır. Osmanlılar buharlı değirmen teknolojisinin ihtiyaç duyduğu buğdayı büyük oranda ithal etme yoluna gitmişlerdir. Bunun çeşitli sebepleri vardı. İlk olarak ülkede ulusal bir un pazarı olmadığı için bölgeler arası farklı buğday türlerinin üretimi söz konusuydu. Buğday tarımını dönüştürecek bir tüketici talebi henüz oluşmamıştı. Bir diğer neden ise buğday tarımının yoğun yapıldığı bölgeler ile buhar değirmenlerinin yoğunlaştığı liman kentleri arasındaki ulaşım olanaklarının yetersiz olmasıydı. Ayrıca ülkedeki buhar değirmenlerinin büyük oranda ithal buğdaya bağımlı hale gelmesinin bir diğer nedenini de 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren tarımın ve buna bağlı olarak buğdayın küresel bir ticaret ürününe dönüşmüş olmasında aramak gerek. Zira aynı dönemde İngiltere'deki değirmencilik endüstrisi de ithal buğdaya bağımlı hale gelmişti.

4.2. Buhar Değirmenleri İçin Yakıt Temini

İngiltere'den satın alınan Swift Vapuru 21 Mayıs 1828 tarihinde meraklı gözler eşliğinde İstanbul'a girdiğinde imparatorluk yeni bir enerji türüyle tanışıyordu. Buhar makinesi yavaş yavaş ülkenin her tarafına yayılacaktı. Donanmanın buhar motorları ile modernize edilmesi konusundaki hevesli çabalardan sonra, kamu fabrikaları da buharlı makinelerle donatılmıştı. Hükümetin inisiyatifiyle gerçekleşen ilk buhar makinelerini ve kömürü kullanma dalgası 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren özel teşebbüsün yoğun ilgisine mazhar oldu. Dolayısıyla, değirmencilik dâhil birçok sektör modern tesisler inşa ederek içlerine buhar motorları ve kazanları yerleştirdi.³¹⁰

³⁰⁹ *Ticaret ve Sanayi Odası'nda Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor (29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340)*, s. 59, 61-62. Un ihtiyacı sadece İstanbul için geçerli değildi. İmparatorluğun farklı bölgelerinde zaman zaman un sıkıntısı yaşanıyordu. İhtiyaç duyulan yerlere buhar değirmenlerinin yoğunlukta olduğu bölgelerden un gönderilmeye çalışılıyordu. 1893 yılında Erzurum'da un ihtiyacı hâsıl olunca Amasya dâhilindeki un fabrikalarından 513,2 ton unun Samsun üzerinden deniz yoluyla Trabzon'a sevk edilmesi ve oradan da karayoluyla Erzurum'a gönderilmesi söz konusuydu. BOA, BEO, 188/14071, 8 Şevval 1310 (25 Nisan 1893).

³¹⁰ Alaaaddin Tok, "From Wood to Coal: The Energy Economy in Ottoman Anatolia and the Balkans (1750-1914)", Basılmamış Doktora Tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 2017, s. 123.

19. yüzyılın başlarında imalat sektörü geleneksel yöntemlerle üretim yapan atölyelerle kamuya ait fabrikalardan oluşmaktaydı. Ağırlıklı olarak geleneksel işletmelerin hâkim olduğu bu durum, Avrupa'daki fabrikalarda üretilen malların Akdeniz limanlarına kadar rahatça ulaşması sonucunu doğurdu. Kıyı kesiminden sonra imparatorluğun iç kesiminde de kapitalizmin hızla yayılması yerel üreticileri sıkıntıya soktu. Devlet girişimiyle kurulan fabrikalar ise yüksek girdi maliyetleri, yönetsel zaafılar ve bürokratik müdahaleler nedeniyle başarısız oldular.³¹¹

Uluslararası sermaye ve yerli tüccarların girişimiyle 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra kademeli bir endüstriyel ilerlemeye tanık olundu ve sanayi tesislerinin sayısı zamanla arttı. Denize kıyısı olmayan ve dağlık bölgelerle karşılaştırıldığında, kıyı bölgelerindeki alçak araziler kârlı sınaî üretim için daha iyi koşullara sahipti. Ulaşım imkânları bu noktada temel belirleyiciydi. İmparatorlukta henüz gelişmiş bir kara ve demir yolu altyapısı olmadığı için denize uzak kesimlere sermayenin akması, buralarda sanayi tesislerinin kurulması ve nüfusun artması mümkün gözüküyordu. Bu nedenle İstanbul, Selanik, İzmir, İskenderiye ve Beyrut gibi liman kentleri ile Bursa ve Adana gibi deniz bağlantısı bulunan illerde fabrikalar ve buhar değirmenleri toplandı.³¹²

Osmanlı gıda sanayiinde kömür ve buhar kullanımı, ülkedeki ilk buharlı gemilerin gelmesinden çok sonra başladı. Vapurlarda olduğu gibi devlet, buhar gücünün üretim süreçlerine uygulanmasında önemli bir rol üstlenmiştir. Buhar teknolojisi ilk olarak devlet öncülüğünde sanayileşmenin ayrılmaz bir parçası olarak kamu üretim tesislerinde kullanıldı. Bu girişimler pazar odaklı olmadığından gelişimleri devlet desteğine bağlıydı. 1830'ların başlarında devlet yetkilileri askerî tesislerde buhar motorları kullanmaya başladı. Ayrıca, İmparatorluk tersanesindeki kurulu havuzları boşaltmak için buhar gücünün kullanılması büyük kolaylık da sağladı. Zira bu iş önceden hayvan gücüyle gerçekleştirilmekteydi. Atların yerini alan buhar motorları işi kolaylaştırdı ve zamandan tasarruf sağladı. Meydana gelen bu gelişmeler ileride buhar değirmenleri için de geçerli

³¹¹ Charles Issawi, *An Economic History of the Middle East and North Africa*, New York: Columbia University Press, 1982, s. 152; Roger Owen, *The Middle East in the World Economy 1800-1914*, London: I. B. Tauris, 1993, s. 62-63.

³¹² Tok, "From wood to coal: The Energy economy in Ottoman Anatolia and the Balkans (1750-1914)", s. 128.

olacaktı. Dolmabahçe'deki atölyede kurulu buhar gücü, üretim verimliliğini artıran bir diğer başarılı örnekti.³¹³

1837 civarında Messrs Rennie, Maudslay ve Field tarafından üretilen yeni makine ve motorlar silah fabrikasına kuruldu. 1838'de hükümet, şeker üretimi için Londra'dan bir buhar motoru ve makinesi getirtti. Bu amaçla kullanılmayan motor en sonunda barut atölyesine yerleştirildi. Aynı yıl, padişah buharla çalışan dokuma ve öğütme tesislerini destekledi. Buhar teknolojisiyle ilgili bazı deneyler, buhar çağının ilk on yıllarında imparatorlukta gerçekleşti. 1838'de Dolmabahçe atölyelerinin önde gelen mühendisi, dört beygir gücünde bir motor ve bir kazanla küçük bir vapur inşa etmeye çalıştı. Söz konusu kişi buhar kazanını bitirmeyi başardı, ancak devlet hizmetinden çıkarıldığı için motoru tamamlayamadı. Buhar motorları yapmak için teknolojik kapasite yoktu, ancak kazanlar için vardı. 1838'de atölyede iki bakır kazan inşa edilmeye başlandı ve 1839'da tamamlandı. Tamamlandıktan hemen sonra bir buharlı gemiye konuldu; ancak kısa süre sonra gemiyle birlikte battılar.³¹⁴

Buhar motorlarının farklı endüstrilere adaptasyonu 1840'larda arttı. Osmanlı Hükümeti, Tanzimat'ın ilk yıllarında geniş kapsamlı bir sanayileşme programı başlattı. Bu dönemde kurulan kamu işletmelerine *fabrika-i hümayun* adı verildi ve İstanbul'da birçok üretim tesisi inşa edildi. Zeytinburnu'nda buhar makineleriyle donatılmış bir tekstil fabrikası ve demir fabrikası işliyordu. Yıllardır fes ve askerî kıyafetlerin üretildiği Feshâne'ye de bir buhar motoru kuruldu.³¹⁵ Buhar makineli sanayileşme sadece İstanbul ile sınırlı değildi. 1843'te hükümet İzmit'te son teknolojiyle modern bir kumaş fabrikası açtı. Bir diğer yatırım, 1840'ların sonunda Hereke'de ipek tekstil fabrikasına dönüştürülen bir pamuk fabrikasının kurulmasıydı. 1848'deki resmî bir kayda göre, fabrika 12 beygir gücünde bir buhar motoru, bir kazan, büyük bir fırın, altı delikli bakır plaka, bakır borulu bir buhar haznesi ve bir tekerlekten oluşmaktaydı. Ancak su gücünün kullanılabilirliği nedeniyle buhar motoru kullanılmamıştır. Su gücü şartlar uygun olduğunda daha az masraflı bir enerji kaynağıydı. Buhar motorunu çalıştırmak için gerekli olan kömüre her zaman

³¹³ Elif Süreyya Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri*, İstanbul: Doğu Kitabevi, 2010, s. 109; Tok, "From Wood to Coal: The Energy Economy in Ottoman Anatolia and the Balkans (1750-1914)", s. 129.

³¹⁴ Tok, "From wood to coal: The Energy economy in Ottoman Anatolia and the Balkans (1750-1914)", s. 129-130.

³¹⁵ Tevfik Güran, "Tanzimat Dönemi'nde Devlet Fabrikaları" *150. Yılında Tanzimat*, Ed.: Hakkı Dursun Yıldız, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992, s. 235-257.

ulaşmak kolay değildi. Buhar motorları ve diğer ekipmanlar konusunda ithalatçı olan Osmanlı, bunun için büyük miktarda para harcamakta ve bu teknolojinin öneminin farkında olarak buharlı motorları ve makineleri kendi üretmeye çalışmaktaydı. Zeytinburnu fabrikası çeşitli demir-çelik aletleri ve nihayetinde buhar motorları üretme iddiasıyla kuruldu. Nitelikli personel istihdamına ve gerekli makinelerin tedarikine rağmen proje başarıya ulaşamadı. Devlet, imparatorluk yıkılıncaya kadar Avrupa'dan buhar motorları ithal etmeye devam etti ve kazanlar gibi buhar motorlarının bazı bileşenlerini yapmayı başardı.³¹⁶

İmparatorluktaki buharla çalışan sanayi kuruluşlarının sayısı 19. yüzyılın ortalarında giderek arttı. Kamu fabrikalarının artan mekanizasyonunun yanı sıra, 1840'lar buhar motorlarıyla çalışan özel teşebbüse ait tesisler açıldı. İpekli dokuma sanayisi buhar teknolojisine uyarlanmış önde gelen endüstriyel faaliyetlerden biriydi. İzmir, Bursa ve Lübnan'daki ipek endüstri tesisleri hızla modern buhar makineleriyle donandı. 1845'te, İzmir'deki İngiliz konsolosu, buharla çalışan bir un değirmeni açtı ki ilerleyen zamanlarda kentte buharla çalışan 14 buhar değirmeni olacaktı.³¹⁷ 19. yüzyılın ikinci yarısı boyunca, temel tüketim mallarının üretimi için buhar gücünün kullanımı gelişerek artmıştır.

Buhar gücü büyük fabrikalara özgü değildi. Daha küçük atölyelerde de buhar gücüyle çalışan makineler kullanılıyordu. Müteşebbisler işletmelerinde farklı güç kapasitelerine sahip iki tip buhar motoru kullanırdı. Bu tiplerden biri olan lokomobiller, yani hareketli makineler daha az güç üretmekte ve çoğunlukla dökümhanelerde kullanılmaktaydı. Diğer bir motor tipi ise sabit motorlardı ve değirmenlerde çoğunlukla bu sabit motorlar kullanılırdı. Bu motorların çoğunluğunda kilogram başına 7.000-7.500 kalori sağlayabilecek Ereğli kömürü kullanılmaktaydı. Kömür teknolojilerinin üretime adaptasyonundaki kademeli ilerlemeye rağmen, Osmanlı ekonomisinde endüstriyel kömür talebi nispeten düşük kalmıştır.³¹⁸

³¹⁶ Tok, "From Wood to Coal: The Energy economy in Ottoman Anatolia and the Balkans (1750-1914)", s. 130-131.

³¹⁷ Halil İnalçık and Donald Quataert, *An Economic and Social History of the Ottoman Empire-Vol. 2*, Cambridge: Cambridge University Press, 1994, s. 901; Donald Quataert, *Ottoman Manufacturing in the Age of the Industrial Revolution*, Cambridge: Cambridge University Press, 1993, s. 118; Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 67.

³¹⁸ Tok, "From wood to coal: The Energy Economy in Ottoman Anatolia and the Balkans (1750-1914)", s. 134-135.

Osmanlı Devleti'nde buhar değirmenlerinde yakıt olarak kullanılan kömürün temin edilmesi çok kolay olmamıştır. Buhar değirmenlerinin en önemli problemlerinden biri olan yakıt meselesi, Allatini değirmeninin işletmecileri tarafından bir dönem Zonguldak'tan getirilen kömür kullanılarak çözülmeye çalışılmıştır. Buhar değirmenleri için kömür çok önemliydi. Zonguldak'taki kömür madenleri sadece Allatinilerin buhar değirmenine kömür sağlamıyordu. İmparatorlukta diğer buhar değirmenleri de buradaki madenlerden kömür temin etmeye çalışıyordu. 1915 yılında harp gemilerinde kullanılmaya uygun olmayan Ereğli'deki kömürlere, Bursa'daki ipek ve un fabrikalarının ihtiyaç duyduğu belirtilmiştir. Ayrıca İzmit Mutasarrıflığı'ndan gelen tahrîratta, mezkûr kömürlerin 200 tonuna İstanbul'da teslim edilmek şartıyla İzmit'deki un fabrikacısı Patrikyos'un talip olduğu bildirilmiştir.³¹⁹

Buhar değirmenlerinde kullanılan kömürlerin temin edilmesinde yaşanan güçlüğü yanı sıra bunların çevreye verdiği rahatsızlık dolayısıyla depolanması da güçtü. İstanbul'da eskiden beri var oldukları bilinen kömür depolarının (bkz. Tablo 16) çevreye verdiği zarar, 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde, hükümet ve ahaliyi son derece rahatsız etmeye başlamıştı. Bu yüzden Şehremaneti müfettişliğince bu depoların galvanizli saçla üstlerinin örtülmesi istenmişti. Külliyyetli bir masrafa neden olacağı için depo sahipleri bu talebi karşılamaya pek yanaşmamıştı.³²⁰ Ancak Fener Caddesi'ndeki kömür depolarından her gün çıkan kömür tozlarının civardaki evlerin içine girerek, insan sağlığı başta olmak üzere birçok soruna neden olması üzerine Şehremaneti yetkilileri duruma müdahale etmişlerdir. Geçmişte ruhsatsız olarak inşa edilen bu kömür depolarından bölge sakinleri çok rahatsızdı. Şikâyetler üzerine yapılan incelemeler neticesinde çoğunlukla yabancılara ait bu kömür depolarının bulunduğu yerlerin meskûn alanlar olduğu dolayısıyla buralarda kömür deposu ve fabrikaların varlığının uygun olmayacağı, var olanların da uygun yerlere taşınması gerektiği belirtilmiştir. Bunun üzerine Boğaziçi'ndeki köylerin dışında uygun bir mevkide inşa ettirilmek üzere Dâire-i Bahriye'den iki, belediye ve gümrük idaresinden ikişer kişi seçilerek bunların nezâretinde bölgedeki insanların rahatsızlıklarını gidermek

³¹⁹ BOA, BEO, 4343/325672, 27 Rebiülahir 1333 (4 Mart 1915).

³²⁰ BOA, Hariciye Nezâreti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HR.HMŞ.İŞO.), 57/22, 25 Ramazan 1327 (10 Ekim 1909).

için kömür depolarının yerleşim yerlerinin dışına taşınmasına yönelik çalışmalar başlatılmıştır.³²¹

Tablo 16: 20. Yüzyılın Başlarında İstanbul Fener Caddesindeki Kömür Depoları

Kıymeti	Cinsi	Mahallesi	Numerosu	Mutasarrıfı	Kiracısı	Açıklama
300000	Kömür mağazası	Haraccı Kara Mehmed Fenar caddesi	34	Avusturya sefâret mâlı	Avusturya posta vapurları kumpanyası	Üzeri açıktır
	“	“ “ “	36	Senaut (?) mâlı	İngiltere	“ “
9000	“	“ “ “	38	Pako Jak Amon ile İsak Amon	tebe’asından ve tüccârdan	“ “
6000	“	“ “ “	40		Mösyö Kilikrist	“ “
120000	“	“ “ “	42			
200000	“	“ “ “	18 (ila) 34	İngiltere tebe’asından Madam Leyla		Kapalıdır
120000			44	Dâire-i sâdise reisi Hacı İhsan Bey ve Güzide Hanım ile Fethiye ve Fatıma Sultanlar	Avusturya tebe’asından Fresko ve şeriki Yunan tebe’asından	Açıktır
140000			48			“
200000			46	Makrohen ve Haykanoster (?)	Yanko	“

Kaynak: BOA, HR. HMŞ.İŞO., 57/22, 25 Ramazan 1327 (10 Ekim 1909).

Cihan Harbi’nin başlamasıyla birlikte değirmenlerde kullanılan kömürün temin edilmesi giderek zorlaşmıştır. Zira savaş öncesinde değirmen işletmecileri, ihtiyaç duyulan kömürün bir kısmını ülke içindeki madenlerden temin ediyorken bir kısmını da ithal

³²¹ BOA, HR. HMŞ.İŞO., 57/22, 25 Ramazan 1327 (10 Ekim 1909).

ediyorlardı. Ancak savaşın başlamasıyla birlikte değeri iyice artan kömürün ithal edilme olanağı pek kalmamıştır. Savaş boyunca ülke içinde üretilen kömürlerle çalıştırılan değirmenler savaşın bitiminde yakıt olmadığı için çalışamaz duruma gelmiştir. Öyle ki 1918 yılının sonlarında sadece İstanbul'da aydınlatma, ulaşım ve değirmenlerin tüketimi için ihtiyaç duyulan kömür miktarı günlük 1200 ton civarındaydı. Aynı tarihlerde Zonguldak'ta bulunan kömür madenlerindeki üretim ise günlük 520 tondur. Bu durumda kömür ithalatı da mümkün olmadığı için değirmenler üretime ara vermek zorunda kalmıştı. Bunun üzerine un sıkıntısı baş gösterince hükümet bir dizi önlemler almak zorunda kaldı. Bu önlemlerden bir tanesi de değirmenlerde kullanılmak üzere kömürün tedarik edilmesiydi.³²²

Havagazı ve elektrik enerjisi değirmenlere uyarlanınca kömür rakipsiz bir enerji kaynağı olmaktan çıkmıştır. İngiliz tüccar J. B. Gout, 1863 yılında İzmir'de inşa ettiği buhar gücüyle çalışan değirmenin işleyişinden memnun kalmayarak değirmeni çalıştırmak için buhar yerine elektrik enerjisini ikame etmeye çalışmış, bunun için İngiltere'den beş tane elektrik motoru ve jeneratör temin etmiştir. Fakat değirmenin kurulu olduğu alandaki derenin akıntısı su türbinini çevirecek hızda olmadığı için girişim başarısız oldu.³²³ 1909 yılında Büyükçekmece Kazası'na bağlı Kalikratya Karyesi ahalisinden Aleko ve biraderi İstavri Efendiler, mezkûr karyeye on dakika mesafede iki dönümlük bir arazi üzerine gazla çalışan bir un değirmeni ruhsatı almak³²⁴ ve İngiltere'den sipariş verilecek değirmen malzemelerinin gümrük vergisinden muaf tutulması için kaza idare meclisine başvurmuşlardır. Gümrük vergisiyle alakalı durumu Maliye Nezâreti, değirmenin inşasıyla alakalı durumu ise Ticaret Nezâreti olumlu bularak böyle bir tesisin bölgedeki un ihtiyacı için olumlu sonuçlar doğuracağı belirtilmiştir.³²⁵

³²² Necati Çavdar, "Birinci Dünya Harbi Sonunda İstanbul'da Kömür Kıtlığı ve Buna Bağlı Sıkıntılara Çözüm Arayışları", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 30/89 (Temmuz 2014), s. 101-102, 111.

³²³ Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 183-185.

³²⁴ "Büyükçekmece kazasına tabi Kalikratya karyesi ahalisinden Aleko ve biraderi İstavri Efendiler tarafından karye-i mezkur hududu dahilinde ve karyeye on dakika ba'd mesafede vakı arazi-i mevattan iki dönüm bir mahalli ihya ve üzerinde gazla müteharrik bir dakik değirmanı inşasına ruhsat itasını mutazammın kaza-i mezkur idare meclisinden vürud eden mazbata meclis-i idare-i liva ifadesiyle merbutatıyla maan ve leffen takdim-i huzur-ı fahimaneleri kılınmış ve icra-yı icabı menut-ı re'y ve irade-i aliyeye-i düstur-ı azamileri bulunmuş olmağın" BOA, DH.MKT., 2895/30, 22 Receb 1327 (9 Ağustos 1909).

³²⁵ BOA, DH.MKT., 2904/100, 2 Şaban 1327 (19 Ağustos 1909).

3 Ağustos 1894 tarihli Şûrâ-yı Devlet mazbatasına göre, buharlı makineler nizamnâmesinin 11. maddesinde belirtilen sınır dahilinde buharla çalışan tesislerin inşa edilmesi yasaklanmıştır. Bu durum havagazı ve elektrik enerjisinin değirmenlerde kullanılmasının önünü açan bir gelişmeydi. 19. yüzyılın sonlarında Osmanlı devlet yetkililerinde, havagazı ile çalışan motorların kullanımına izin verilmesiyle yerli sanayiinin gelişeceği ve buhar motorları ithalatının hava kirliliğini önleyeceği düşüncesi hâkimdi. Fakat ilk başlarda havagazıyla çalışan makinelerin kullanımına *Sâbit Vapur Makinelerine Mahsûs Nizamnâme*'nin 11. maddesine dayanarak Şûrâ-yı Devletçe izin verilme de gerek İstanbul Gaz Şirketi'nin gerekse sonradan kurulan Kadıköy ve Üsküdar Gaz Şirketi'nin imtiyaz sözleşmesinde, havagazının sanayi tesisleri için de kullanılabilceği yazılmıştır. Bundan dolayı gaz motorlarının, değirmenler dahil sanayi tesislerinde kullanılması için İstanbul Gaz Şirketi Müdüriyeti'nden verilen dilekçe üzerine Şûrâ-yı Devlet bu durumu etraflıca değerlendirmiş ve şirketin talebini olumlu karşılamıştır.³²⁶

Tablo 17: 1913/15 Sanayi Sayımlarında Değirmenlerde Kullanılan Enerji Kaynakları

Buhar makinesi	29 adet %59,1	4932 beygir kuvveti %84,8
Su çarhı ve türbini	4 adet %8,2	210 beygir kuvveti %3,6
Petrol, benzin motorları	5 adet %10,2	165 beygir kuvveti %2,8

³²⁶ “sâbit ve buharlı makineler nizamnâmesinin on birinci maddesinde ta'yîn edilen hudûd dâhilinde buharlı fabrikalar te'sîs ve inşâsının men'iyile bu misillü fabrikaların hudûd-ı mebhûsa hâricine hasrı Dersa'âdet ve civârının ciyâdet-i hevasını muhâfaza ile berâber hudûd-ı mezkûre dâhilinde mahfûziyeti şâyân-ı i'tinâ ebniye-i âliye bulunduğu cihetle o gibi emâkin-i resmiye kurbuna fabrika inşâ edilememesi maksadına mübtenî olduğu ve dumansız makinelerin işbu memnû'iyetden istisnâsı hakkında ahîren neşr edilen madde-i nizâmiye hükmünün su ve hayvan gibi vesâit ile tahrik olunan makineler münhasır idüğü meclis-i mahsûs kararı iktizâsından olmasına ve hudûd-ı memnû'a dâhilinde bilâ ruhsat yapılan fabrikalar iğmâz ve musâmaha semeresi olmasıyla bunlar emsâl add olunamayacağına nazaran hudûd-ı hâziranın kasr veya ta'dili câiz olamayacağından hükm-i nizâmın tamâmıyla muhâfazasıyla şimdiye kadar ruhsatlı veya ruhsatsız yapılmış olanlar müstesnâ olmak üzere ba'demâ (bundan sonra) bu hudûd içinde buharlı fabrika te'sîsi ve inşâsına müsâ'ade gösterilmemesi ve hudûd-ı memnû'a dâhilinde bulunan fabrikalara dahi nizâmına tevfikân kompovert aleti vaz' edilmesi ve mebhûsun anı olan fabrika hudûd-ı memnû'a dâhilinde bulunmasına mebnî buna ruhsat verilmemesi evvelce tezekkür olunarak ticâret ve nâfi'a nezâretiyle şehremânetine teblîgât icrâ kılınmış ise de İstanbul gaz şirketi mukâvelenâmesinin dördüncü maddesinde “esâsen gâzhanenin amelîyât-ı mahsûsasına aslâ sekte getirmemek şartıyla kuvve-i harârî hükümet-i seniyyenin ruhsat verebileceği sanayi'in icrâsında isti'mâle dahi sâhib-i imtiyâz me'zûndür” diye muharrer olduğundan ticâret ve nâfi'a nezâreti heyet-i fenniyesince ta'yîn olunacak sanâyi'a mahsûs ve kararlaştırılacak şerâit tahtında olarak şirket-i merkûmenin motor vaz'ıyla kuvve-i muhrîke makâmında gaz fûruhtuna müsâ'ade olunması beyân olunmuş ve sûret-i karâr sanâyi'-i dâhiliyenin terakkiyatını mücib olarak münâsib görünmüş olup ancak bu bâbda nezâretce verilecek ruhsatın Bâb-ı Âliden bi'l-istizân alınacak cevâb üzerine i'tâsı hâl ve maslahata daha muvâfık olacağından âna göre ifâ-yı muktezâsının nezâret-i müşârun ileyhâya ve şehremânetine teblîği ve keyfiyetin bâ tezkire-i husûsiye atebe-i ulyâ-yı mülûkâneye arzı tezekkür kıldı.” BOA, MV., 81/4, 1-2, 10 Safer 1312 (13 Ağustos 1894).

Gaz ve gazojen	3 adet %6,1	180 beygir kuvveti %3,1
Elektrik motorları	8 adet %16,3	325 beygir kuvveti %5,6

Kaynak: *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 37.

Tablo 17'den de anlaşılacağı üzere değirmenlerde çoğunlukla buhar gücü kullanılmıştır. Burada bahsedilen elektrik motorları elektriği dışardan alarak muharrik güç oluşturan motorlardır. Sanayi sayımına göre elektrik motorlu değirmenler yalnızca İstanbul'da görülüyordu. Tabloda bahsedilen 8 elektrik motorundan 7'si Kasımpaşa değirmeninde kullanılıyordu.³²⁷

Osmanlı Devleti'ndeki değirmencilik endüstrinin en büyük çıkmazlarından biri enerji meseleydi. Değirmenler inşa edildikten sonra ihtiyaç duyulan kömürün bir kısmı ülkedeki madenlerden karşılanıyordu bir kısmı da ithal ediliyordu. Ancak bu belirsiz durum sürdürülebilir bir işletme modelinin inşa edilmesini olumsuz etkilemiştir. Buhar değirmenleri için kömür kaynaklarının ayrılmasına yeterince önem verilmediği saptanmıştır. Bu durum buhar değirmenlerinin rekabet gücünü olumsuz etkilemiş ve geleneksel yöntemlerle üretim yapan değirmenlerin piyasadan kolayca çekilmesine engel olmuştur. Zira buhar değirmenlerinin yakıt, hammadde ve teknoloji konusunda dışa bağımlı olması hem devlette hem de halkta bir güven bunalımına neden olmuştur. Bunun haricinde ülkede gelişen modern değirmencilik endüstrisinin enerji kaynağı sadece buhar değildi. Su hâlâ güçlü bir alternatifti. Su enerjisine bağlı çalışan modern teknolojiyle donatılmış çok sayıda değirmen de inşa edilmiştir. Ayrıca 19. yüzyılın sonlarından itibaren elektrik, gaz ve diğer fosil yakıtlar da kullanılmıştır. Bu açıdan değirmencilik endüstrisinin modernleşmesini sadece buhar gücü üzerinden değerlendirmek eksik olacaktır. Değirmenlerde kullanılan enerjinin yanı sıra bununla birlikte dönüşen teknolojiye de dikkat çekmek gerekmektedir.

4.3. Buhar Değirmenlerinin İnşa Edildiği Bölgelerin Seçimi

Osmanlı Devleti'nde değirmenlerin yapılacağı yerin seçimi önem taşımaktaydı. Bu bakımdan buhar değirmenleri ortaya çıkmadan önceki dönemlerde değirmenlerin yapılacağı yerlere dair bazı hususlara dikkat ediliyordu. Buna göre enerji kaynağına bağlı

³²⁷ *Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki*, s. 37. Bu tablo 1913 ve 1915 Sanayi Sayımlarına konu olan, günlük 10 ton ve üzeri hububat öğüten 33 değirmenden alınan verilere dayanmaktadır.

olarak rüzgâr alan bölgeler, suya yakınlık ve hammadde ile pazara erişimin kolay olduğu bölgeler değirmen yapımı için uygundu. Bu kesin bir kural değildi. Bazı durumlarda beygir gücünün, değirmen taşlarını döndüren enerji kaynağı olarak kullanılması bu kuralı geçersiz kılmaktaydı. Bu bakımdan imparatorluğun merkezi olan İstanbul ve sınır bölgelerindeki askerî garnizon kalelerinde at değirmenlerine sıkça rastlanırdı.³²⁸ Buhar değirmenlerinin kurulduğu bölgeler için de bazı şartlar gerekliydi. Değirmenlerde öğütülmek üzere kullanılacak tahılların ve buhar motorunun çalıştırılması için yakıt temininin kolaylıkla sağlanması gerekmektedir. Bu açıdan buhar değirmenleri erken dönemlerde genellikle üzerinde taşımacılık yapılan nehirler ve liman kentlerinde inşa edildi. Londra’da Thames Nehri³²⁹ kenarında, İstanbul’da Haliç’in kıyısında³³⁰ veya Selanik,³³¹ İzmir³³² ve Beyrut³³³ gibi liman kentlerinde buhar değirmenlerinin kurulması, bu bölgelerin yoğun nüfuslu olmasının yanı sıra değirmenler için hammadde ve yakacak tedarikinin kolaylığından, aynı zamanda buğdayın ve unun nakliyesinin mümkün ve ucuz olmasından kaynaklanmaktaydı. Daha sonraki dönemlerde demiryolu ulaşım sisteminin gelişmesiyle birlikte buhar değirmenleri iç kesimlere doğru yaygınlaşmıştır. ABD’nin en büyük un üretim merkezlerinden biri olan Minneapolis ülkenin orta batı bölgesindeydi. Burası iyi kurgulanmış bir demir yolu ağıyla limanlara, kömür madenlerine ve tahıl üretilen sahalara bağlanmıştı.³³⁴ Osmanlı Devleti’nde de demiryolunun geçtiği bölgelerde buhar değirmenlerinin inşa edildiği gözlenmiştir.

Buhar değirmenlerinde öğütülecek tahılların temin edilmesi bir diğer önemli meseleydi. Sanayileşme çağında değirmenleri hammaddenin olduğu yere yapmak çözüm değildi. Çünkü öğütülen tahıllardan elde edilen unları tüketecek kitleler kalabalık kentlerde yaşıyordu. Bu kentler her zaman verimli tahıl havzalarına yakın değildi. Bu açıdan öğütülecek tahılların değirmenlerin olduğu yerlere taşınması gerekmektedir. Bunun

³²⁸ Osmanlı İstanbul’unda 18. ve 19. yüzyıllarda kullanılan at değirmenleri için bkz. Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti 1740-1840*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001.

³²⁹ Skempton, “Samuel Wyatt and the Albion Mill”, s. 54-55.

³³⁰ *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 145, 146.

³³¹ *1307 Selanik Vilayet Salnamesi*, s. 230.

³³² *1317 Aydın Vilayet Salnamesi*, s. 115.

³³³ BOA, İ.MVL., 183/5483, 18 Zilkade 1266 (25 Eylül 1850)

³³⁴ Watts, “The Technology That Launched a City: Scientific and Technological Innovations in Flour Milling during the 1870s in Minneapolis”, s. 86-97.

dışında değirmenlerde öğütülecek buğdayın belli bir kalite ve temizlikte olması da lazımdı³³⁵

Demiryolu taşımacılığının yaygınlık kazanmasıyla birlikte gerek hammaddenin gerekse kömürün değirmen mahalline taşınmasında deniz nakliyesi dışında alternatif bir yol gelişti. Bu durum buhar değirmenlerinin inşa edileceği yer seçiminde daha serbest hareket edilmesine olanak tanıdı. Artık değirmenlerin kurulmasında demiryolu hattının varlığı da gözetilen bir faktördü.³³⁶ Değirmenlerin işletilmesinde buhar gücünün yanı sıra elektriğin kullanılmaya başlanması da yer seçimini etkiledi.³³⁷ Buhar değirmenleri öncelikli olarak büyük ticaret ve sanayi kentlerinin çevresinde kurulmaya başlandı. Çünkü üretilen unun satılacağı pazar yoğun nüfuslu bu kentlerdi. İstanbul Unkapanı'ndaki buhar değirmeni örneğinde olduğu gibi değirmenlerin bir kısmı ordu ve kamu kurumlarına hizmet etmesi için yapılmıştı.³³⁸

Tüketici pazarına kolay ulaşabilmesi açısından buhar değirmenlerinin inşasında en çok şehir merkezleri tercih ediliyordu. Fakat bu tesislerin kent merkezinde kurulması hava kirliliği, yangın, koku ve buhar kazanı patlamaları gibi olumsuz sonuçlar doğurmaktaydı. Bundan dolayı şehir içinde kurulan buhar değirmenlerinin yarattığı sorunlar halkın ve hükümetin gözünden kaçmamış, gerekli yasal düzenlemeler yapılmıştır.³³⁹ Özellikle İstanbul'da buhar değirmenlerinin yakıt ikmali yaptığı kömür depolarının şehirlerin dışına çıkarılması için birtakım girişimler olmuştu.³⁴⁰ Osmanlı Devleti'nde şikâyet mekanizmasının işlevselliği³⁴¹ buhar değirmenlerinin inşasını ciddi oranda etkilemiştir. Böylelikle hükümet, buhar değirmenlerinin inşa edilme taleplerini incelerken bu şikâyet mekanizmasını da gözetmişti.³⁴²

³³⁵ *Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople*, s. 147-149.

³³⁶ Skempton, "Samuel Wyatt and the Albion Mill", s. 53-54.

³³⁷ Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 184-185.

³³⁸ BOA, Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM.), 476/28, 3 Rebiülahir 1291 (20 Mayıs 1874).

³³⁹ BOA, A.MKT.MHM., 206/13, 4 Receb 1277 (16 Ocak 1861).

³⁴⁰ BOA, HR.HMŞ.İŞO., 57/22, 25 Ramazan 1327 (10 Ekim 1909).

³⁴¹ Uğur Tanyeli, "Transfer of Western Urban Planning Concepts and Techniques to Turkey (1718-1840)", *Transfer of Modern Science & Technology to the Muslim World*, Ed.: Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul: IRCICA, 1992, s. 346.

³⁴² "Üsküdar'da Paşalimanı civarında inşâ kılınmış olan dakik fabrikasından hâsıl olan tütünün def'-i mazarratı istid'âsına dair verilen mühürlü arz-ı hâl leffen irsâl kılınmış ve meâline nazaran ahvâl-i mesrûde fabrika müste'cirinin muhâlif-i ta'ahhüd harekâtına mebnî olarak sâye-i inâyet-vâye-i hazret-i

Osmanlı Devleti'nde inşa edilen ilk buhar değirmenlerinin mimarî yapısı, teknolojik donanımı ve uzman personeli (makineci, mühendis) çoğunlukla Avrupa'dan temin edilmiştir.³⁴³ Buhar değirmenini inşa etmek isteyen müteşebbis yanına aldığı mühendislerle birlikte değirmenin yapılacağı sahada bir ön çalışma gerçekleştirirdi. Uygun yerler tespit edilip bir harita üzerinde gösterilirdi. Sonrasında ise değirmenin maliyet bilgilerinin de içinde yer aldığı bir keşif defteri hazırlanırdı. Buhar değirmenlerinin ruhsat işlemleriyle alakalı bilgiler ilk defa 1862 yılında yayınlanan *Sâbit Vapur Makinelere Mahsûs Nizamnâme*'de yer almaktaydı (bkz. Ek 1). Bu nizamnâme'ye göre değirmenlerin de içinde yer aldığı fabrika yapılarının başvuru dosyasında tesisin faaliyet alanıyla alakalı dilekçe, tesis ve etrafındaki yapıları gösteren 1/200 ölçekli bir harita istenmekteydi.³⁴⁴ 1886 yılındaki *Memâlik-i Şâhâne'de Fabrikalar Tesisine Dair Nizamnâme* ve 1906 yılındaki *Fabrikalar Nizamnâmesi*'nde değirmenleri de kapsayan sanayi tesislerinin ruhsat başvuru dilekçesinde değirmenin kurulacağı yerin haritada gösterilmesi, tesis için kullanılacak makine, diğer aletler ve tesisin çevreye zarar vermesini engelleyecek önlemlerin yer alması isteniyordu.³⁴⁵

Değirmencilik endüstrisinin ortaya çıkıp gelişmesini sağlayan etkenlerden biri de ürettiği ürünü piyasaya sunma becerisinde gizliydi. Bu açıdan değirmenlerin inşa edildiği alanların pazara yakın olması veya kolayca ulaşabileceği bir yerde bulunması gerekirdi. Nitekim Selanik'in bir liman kenti olması Allatini değirmeni (bkz. Resim 22) için büyük bir avantajdı. Fakat değirmen, liman ve demiryollarına uzak bir yerde inşa edilmişti. Allatini değirmeni işletmecileri ürettikleri unları satmak için limanla değirmen arasında raylı sistem inşa ettiler. Yükleme için de asansör düzeneği oluşturdular. Bu durum işleri ellerinden alınan hamallar loncasının hoşuna gitmedi. Ama limanların Batı sermayesi tarafından dönüştürüldüğü, modernize edildiği bir zamanda hamalların itirazı sonuç getirmedi. İşler büyük oranda teknolojik makinelere havale edildi. Zira yüksek üretim ve tüketim dengesine bağlı kapitalist pazar sistemi bunu gerektiriyordu. Allatini

şâhânede ahalinin is'âf-ı istid'âsı muvâfık-ı merhamet bulunmuş olmağla..." BOA, MVL, 883/104, 27 Zilhicce 1284 (20 Nisan 1868).

³⁴³ Bkz. William Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills, Part II*, London: Longmans, Green and Co, 1874.

³⁴⁴ *Düster-Cüz-i Sani*, İstanbul: Matbaa-i Âmire, 1279, s. 441-445; BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861).

³⁴⁵ BOA, HR.TO., 478/24; BOA, T.d., 88.

değirmenin günlük üretimi olan her biri 10 tonluk 19 vagon un raylı sistem vasıtasıyla limana aktarılıyordu. Bazı durumlarda un üretimi 22 vagona çıkabiliyordu³⁴⁶



Resim 22: 1898’de Yandıktan Sonra Yeniden Yapılan Selanik’teki Allatini Değirmeni

Kaynak: <https://istoriaproforiki.com/σχολεία/η-διαμόρφωση-του-παραλιακού-μετώπου/> (E.T: 28 Ekim 2020).

Buhar değirmenlerinin hepsi münferit bir binada kurulmuyordu. Osmanlı Devleti’nde bulunan yabancı tüccarların hem kendilerinin tüketeceği unları üretmek hem de bölgesel ihtiyaçlar için küçük çaplı buhar değirmenleri kurma çabaları da söz konusuydu. Nitekim Cidde’de bulunan Sudan kumpanyası vekili Mösyö Borçaril’in 1892 yılında kendi evinde kuracağı buharlı un değirmeni için bir şartname hazırlanmıştır. Buna göre değirmen makinesi 4 beygir kuvvetinden fazla olmayacak ve değirmen buharla hareket ettirilirse duman filtresi takılması gerekecekti. Buhar değirmenlerinin çevreye verdiği olumsuz etkiye dikkat edildiği gözlenmiştir. Şartnamenin 2. maddesinde değirmen için ayrıca bir bina inşa edilmeyeceği belirtilmişti, eğer buna uyulmazsa hükümet yetkilileri tarafından değirmenin yıktırılması söz konusuydu. Değirmeni kurmak isteyen kişi yabancı ülke

³⁴⁶ İpek, *Selanik ve İstanbul’da Yahudi Bankerler*, s. 84.

vatandaşı olduğundan şartnamenin 3. maddesi fabrikalar hakkında olan maliye ve zabıta nizamnâmesiyle alakalıydı. Mösyö Borçaril bu nizamnâmeğe göre hareket edecek ve bir sorunla karşılaştığında vatandaşı olduğu devletin elçiliğine müracaat etme hakkından vazgeçecekti.³⁴⁷

Özellikle liman kentleri sahip oldukları nakliye avantajları sayesinde buhar değirmenlerin yapılması için ideal koşullar sunuyordu. İşkodra Vilayeti'ne bağılı bir sancak merkezi olan Draç'ta 1904 yılında Osmanlı tebaasından ve Ortodoks milletinden Mihail oğlu Toma Trobe'nin inşa ettireceğı buhar makineli un değirmeni için bir girişim söz konusuydu. Bu kentin en önemli özelliğı, liman şehri olmasıydı.³⁴⁸

Devlet, inşası planlanan buhar değirmenlerinin ibadet yerlerine yakın alanlarda yapılmasına sıcak bakmıyordu. Zira buhar değirmenleri çalışma prensipleri gereğı bacalarından çıkan dumanlar ve motor sesleriyle çevreyi çok rahatsız ediyordu. Bu durum ibadetlerini gerçekleştirecek olan ahaliye sorun teşkil edecekti. Bu açıdan yetkililer başvuruları değerlendirirken değirmenlerin inşa edileceğı bölgelerde ibadethanelerin durumunu gözetirlerdi. Nitekim 1906 yılında Niğde Sancağı Suvermez Karyesi'nde Söğüdele yolu isimli bölgede Lazaros oğlu Dimitri, Eftad oğlu İstefan, Eftim oğlu Yaratimos ve Şimonyos oğlu Avraham adındaki ortaklar bir buhar değirmeni kurmak için Niğde Sancağı İdare Meclisi'ne müracaat etmişlerdi. Defter-i Hakanî Nezâreti tarafından (Tapu ve Kadastrodan sorumlu Devlet Bakanlığı) değirmen inşası için ruhsat talep edilen arazinin vaktiyle harap olmuş mescit veya ibadethane arsası olup olmadığının araştırılması istenmiştir. Yapılan inceleme neticesinde arsanın belirtilen ibadet alanlarıyla ilgisi olmadığı anlaşılmış ve değirmen inşasına bir engel olmadığı saptanmıştır.³⁴⁹

³⁴⁷ BOA, A.DVN.MKL., 88/32, 29 Zilhicce 1309 (25 Temmuz 1892).

³⁴⁸ Toma Trobe'nin 100 kuruşluk başvuru evrağı bedelini Hicaz demiryolunun masrafları için bağışladığı görülmektedir. BOA, DH.MKT., 843/19, 3 Safer 1322 (19 Nisan 1904).

³⁴⁹ BOA, ŞD., 65/23, 4 Zilkade 1325 (9 Aralık 1907). Müteşebbislerin inşa etmek istedikleri buhar değirmeninin uzunluğu 21, genişliği ise 11 zirâ idi. (Zirâ, metrik sisteme geçilmeden önce kullanılan bir uzunluk ölçü birimidir. Dirsekten orta parmak ucuna kadar ki uzunluktur. Arşın ve zirâ aynı ölçü birimidir. Mehmet Erkal, "Arşın", *TDV İslâm Ansiklopedisi-Cilt 3*, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1991, s. 411.) idi. 231 zirâlık bir arazi üzerine bina edilmesi planlanmıştı. Tesiste bir çift değirmen taşının olması hesap edilmişti. Niğde Livası İdare Meclisi'nde hazırlanan mazbatada gaz ve buharla müteharrik değirmen inşasına bir mânî olmadığı belirtilmiştir. Niğde'nin Suvermez Karyesi'nde inşa edilmek istenen buhar değirmeniyle alakalı idare meclisine ait 25 Eylül 1906 ve 27 Mart 1907 tarihli iki mazbata Kuyûd-ı Hâkâniye İdâresi'nin 11 Nisan 1907 tarihli onayıyla encümene havale edilmiştir. Değirmen için yıllık *bedel-i öşür* olarak 30 para vergi verilecekti. Defter-i Hakanî Nezâreti'nin hazırladığı tezkire Şûrâ-yı Devlet'e gönderilmiştir. BOA, ŞD., 65/23, 4 Zilkade 1325 (9 Aralık 1907). Bu örnekten de anlaşılacağı

Buhar değirmenlerinin nerede inşa edileceği sorusu bazı koşullara bağlıydı. Bu değirmenlerin hammadde ve yakıt teminin kolay olmasından ötürü ilk başlarda liman kentlerinde kurulmaya başlandığı görülmüştür. Demiryolu hattının gelişmesiyle birlikte iç bölgeler de buhar değirmenleri yaygınlık göstermiştir. Nüfusun yoğun olduğu bölgeler de değirmenlerin ihtiyaç duyduğu pazar potansiyelini oluşturuyordu. Bu açıdan kalabalık şehirlerde buhar değirmenlerinin inşa edilmesi iyi bir yatırım fikriydi. Bunların haricinde buhar değirmenlerin yarattığı güvenlik sorunu ve çevre kirliliği ciddi bir problem yaratıyordu. Bu açıdan değirmenlerin inşa edileceği bölgelerin seçilmesinde yerel ahalinin ve devletin tutumunun belirleyici olduğu saptanmıştır.³⁵⁰

üzere buhar değirmenleri, liman kentleri ve büyük yerleşim yerlerinin dışında Anadolu içlerinde de varlık bulmaktaydı.

³⁵⁰ BOA, DH.UMVM., 75/18, 28 Zilkade 1335 (15 Eylül 1917); BOA, DH.MKT., 843/19, 3 Safer 1322 (19 Nisan 1904); BOA, İ.MVL., 183/5483, 18 Zilkade 1266 (25 Eylül 1850); BOA, A.MKT.MHM., 206/13, 4 Receb 1277 (16 Ocak 1861).

BÖLÜM 5: BUHAR DEĞİRMENLERİ VE TOPLUMSAL ETKİLERİ: GELENEKSEL DEĞİRMENLERİN KORUNMASI, ÇEVRE VE GÜVENLİK SORUNLARI

5.1. Buhar Değirmenleri Karşısında Geleneksel Değirmenlerin Korunmasına Yönelik Uygulamalar

Sanayi Devrimi'nin bir sonucu olarak ortaya çıkan makineleşme olgusu bütün dünyada olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de değirmencilik endüstrisini yeniden şekillendirmiştir. İmparatorluk genelinde buhar değirmenlerinin kurulması geleneksel değirmenci esnafını sıkıntıya sokmuştur. Değirmenci esnafı hem buhar değirmenlerinin piyasaya sürdüğü ucuz unlarla rekabet etmekte, hem de devletin daha hijyenik bir un üretilmesi için yaptığı yasal düzenlemelere ayak uydurmakta zorlanmıştır. Değirmencilik endüstrisindeki modernleşme hamlelerine rağmen geleneksel değirmenler piyasadan silinmemiştir. Bu durumun ortaya çıkmasında halkın temel besin maddelerinden biri olan una yönelik artan talep ve devletin tutumudur. Zira devlet doğrudan veya dolaylı olarak yabancı sermayenin tekelinde gördüğü buhar değirmenlerinin kurulması neticesinde un piyasasının tamamen onların yönetimine girmesini sakıncalı buluyordu.³⁵¹

Buhar değirmeni teknolojisi ortaya çıktıktan sonra Ege adalarında hızla yayılmıştı. O zamana kadar bu adalardaki un ihtiyacının bir kısmı bölgedeki geleneksel değirmenciler tarafından karşılanıyordu. Buhar değirmeni ortaya çıkınca bu değirmenlerin kapanma riski doğdu. Devlet yetkilileri bunun bilincinde olarak inşa edilen buhar değirmenlerinin geleneksel değirmenlere zarar vermemesi için birtakım önlemler almaya başladı. Ancak devlet buhar değirmenlerinin un üretimine ve vergi gelirlerine olan olumlu katkısının da farkındaydı. Bu açıdan bu iki rakip teknoloji arasında bir denge kurmaya çalışmıştır. 1847 yılında Midilli Adası'nda Osmanlı tebaasından Mehmed Necib Bey ve Rıza Bey ile Midillili mimar İstirati ve Manol İpsaki adlı kişiler ortak bir şirket şeklinde buhar değirmeni kurmak için ruhsat başvurusunda bulunmuşlardı. Aslında mezkûr adada böyle bir değirmenin yapılmasına acil ihtiyaç vardı. Çünkü adada beygir (at) değirmeni yoktu. Mevcut olan su ve yel değirmenleri ise sürekli çalışmadığından ahali un sıkıntısı

³⁵¹ BOA, A.DVN.MKL., 6/10, 03 Zilhicce 1283 (8 Nisan 1867); BOA, Sadaret Mektubi Kalemî Evrakı (A.MKT.), 107/64, 5 Safer 1264 (12 Ocak 1848).

yaşıyordu. Osmanlı yönetimi, kurulmak istenen buhar değirmeninin geleneksel değirmenlere zarar vermemesini ve ahaliyi huzursuz etmemesini istiyordu. Devletin bir çekincesi de adada un üretiminin yabancı sermayedarların da olduğu bir tesisin tekeline geçmesiydi.³⁵² Böyle bir ihtimal devlet yetkilileri için kabul edilemez bir durumdu. Bu açıdan yerel değirmencilerin desteklenmesi devlet yetkililerinin öncelikli politikaları arasında yer alıyordu. Bütün bu sorun ve çekinceler karşısında adada kurulmak istenen buhar değirmeninin sunacağı katkılar üzerine ada meclisi tarafından bir mazbata hazırlandı (bkz. Ek 9).³⁵³ Buna göre şirket olarak kurulmak istenen buhar değirmeni ada halkının ihtiyaç duyduğu unu üretecekti. Çünkü adadaki su ve yel değirmenlerinin üretimi yetersiz kalıyordu. Zira yerel değirmenlerin sabit bir işletim mekanizması yoktu. Sahilde bulunan yel değirmenleri rüzgârın esişine bağlıydı. Rüzgâr şiddetli estiği zaman çalışabiliyorlardı. Su değirmenleri ise yerleşim bölgelerinin uzağındaydı ve suyun bolluğuna göre çalışıyorlardı. İnsanların tahıllarını öğütmek için uzunca bir yol kat etmesi gerekti. Bunun dışında geleneksel değirmenlerde üretilen un sağlık ve hijyen açısından da sıkıntılıydı. Ayrıca halkın tahılının ciddi bir miktarı öğütme esnasında zayi oluyordu. Bütün bu sorunlara çözüm bulmak için buhar değirmeninin kurulması gerekli görülmüştü. Mazbata da buhar değirmeni kurulduğu vakit insanlar unlarını zamanında ve temiz bir biçimde alacağı özellikle vurgulanmıştır. Öğütme ücreti de geleneksel değirmenlere verilen ücretin 2 veya 3 kuruş altında olacaktı. Midilli Kazası meclisi tarafından hazırlanan mazbatada değirmenin kaza merkezinde kurulacağı için yerel değirmencilere zarar vermeyeceği ve halkın un sıkıntısını gidereceği ifade edilerek mezkûr değirmen için ruhsat verilmesinin uygun olacağı belirtilmiştir.³⁵⁴

Osmanlılar yeni değirmencilik teknolojisini kullanmaya çalışırken kadim üretim geleneklerini yüz üstü bırakmaya pek niyetli değillerdi. Zira ciddi oranda istihdamın söz konusu olduğu bir alanda hızlıca bir dönüşümün birtakım sosyal ve siyasî sonuçlar doğuracağını geçmiş deneyimlerden biliyorlardı. 1847 yılında Asâkir-i Nizamiye

³⁵² Midilli'de un fabrikası olan Yunanlı Yorgiyadis'in ülkeden kovulmasının ahali ve asker içerisinde un sıkıntısı yaşatacağının bu duruma önlem alınması istenmektedir. BOA, BEO, 941/70509, 23 Zilkade 1314 (25 Nisan 1897).

³⁵³ BOA, İ.MVL., 100/2167, 29 Cemazeyilevvel 1263 (15 Mayıs 1847).

³⁵⁴ "...sahil ve sapa bir mahalle inşasıyla bundan dolayı vaktin mine'l-evkât cezîre-i merkûme gümrüğü usûlüne bir güne hanel getirilmemesi ve ba'de'l-inşâ tahn-ı dakîk husûsunda kimesneye cebr ve ilhâh vukû' bulmayıp istekli olanların rızâ ve irâdetleri ve ücret-i münâsebe ile dakîk tahn etdirmeleri ve mevcûd olan değirmenlerin ta'tîliyle ashâbının menfa'at-i me'lûfesinden mahrûm olmamaları maddelerinin dahi ruhsatı hâvî tastîr buyrulacak" BOA, İ.MVL., 100/2167, 29 Cemazeyilevvel 1263 (15 Mayıs 1847).

Ekmekçibaşısı Mustafa Agâh, Üsküdar'da büyük iskele bitişiğindeki kayıkhanelerin bulunduğu mevkide 5 veya 6 taşlı bir buhar değirmeni ve fırın inşa etmek için arazi satın almış ve bu tesislerde kullanılmak üzere Fransa'dan makineler sipariş etmişti.³⁵⁵ Ancak bunların inşa edileceği mevkide kayıkhanesi esnafı, çarşı ve insanların meskûn olduğu mahallenin bulunmasından dolayı buhar değirmeninin bacasından çıkacak dumanların insanlara rahatsızlık vereceği, at değirmenlerinin zarar göreceği ve kayıkçıların yerlerinden edilmesinin birtakım sorunlar doğuracağından belediye nizamına uygun olarak değirmenin şehir dışında bir yerde inşa edilmesinin daha iyi olacağı belirtilmiştir. Aynı zamanda bu değirmen ve fırının, ordu dışında kimseye un ve ekmek satmayacağı garantisini istenmiştir.³⁵⁶ Nitekim bundan sonraki süreçte de çok defa Üsküdar'daki büyük iskele civarında buhar değirmeni yapılmasıyla alakalı talepler aynı sebeplerle reddedilmiştir.³⁵⁷ Devlet böyle yaparak buhar değirmenlerinin yapılmasına karşı olmamakla birlikte halkın ve diğer esnaf gruplarının zarar görmemesini sağlayacak bir denge kurmaya çalışmıştır.

Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaleti'nin merkez sancağı olan Rodos Adası sahip olduğu coğrafi konumu nedeniyle her zaman önemli miktarda nüfus ve asker barındırmıştır.³⁵⁸ Bu açıdan adada insanları besleyebilmek için buğday ve un üretilmesi veya temini kaçınılmaz hale gelmiştir. 19. yüzyıla kadar adanın un ihtiyacı Batı Anadolu sahillerinden gönderilen buğdayın adadaki yel değirmenlerinde öğütülmesiyle gideriliyordu. Ancak buhar değirmenlerinin yaygınlık gösterdiği dönemde bir ticaret merkezi olarak hizmet veren

³⁵⁵ BOA, A.MKT, 107/64, 05 Safer 1264 (12 Ocak 1848).

³⁵⁶ "...işbu vapur değirmenleri tezâyüd ettikçe bârgîr değirmenlerine killet geleceği ve mezkûr değirmenler üzerinde zahîre hazînesinin on beş bin kiseden mütecâviz matlûbatı olarak bilahere bunun çürümesini ve ashâbının dahi perîşânî-i halleriyle sızlanmalarını müceb olacağı derkâr bulunmuş olmasıyla değirmen-ı mezkûrun inşâsı muvâfık-ı irâde-i aliyyeleri buyrulduğu halde öyle hâric-i şehirde bir münâsib mahall tedârikiyle mahzûr ve mazarratdan sâlim olduğu keşf ve mu'âyene olunarak tebeyyün eyledikten sonra hârice dakîk ve nân-ı azîz fûruht etmemek şartıyla furun ve değirmen-ı mezkûrun inşâsı zimmında ruhsatı hâvî vesîka-i mahsûsa i 'tâsî iktizâ edeceği..." BOA, A.MKT, 107/64, 05 Safer 1264 (12 Ocak 1848).

³⁵⁷ BOA, A.MKT.NZD., 132/64, 24 Cemazeyilevvel 1271 (12 Şubat 1855).

³⁵⁸ 1870 (hicrî 1287) Cezâyir-i Bahr-i Sefid Sâlnâmesi'ne göre Rodos Sancağı'nın genelinde 49.590 kişi yaşamaktadır. Kemal Karpat'a göre, 1880'li yıllarda, Rodos sancak merkezinin nüfusu 27 bin dolaylardaydı. Adanın toplam nüfusu ise aynı tarihlerde 45 bin civarındaydı. Ancak Karpat'ın bu rakamları verdiği tabloda Yahudi nüfustan bahsetmediğini görüyoruz. Muhtemelen Yahudi nüfus bu istatistiğin dışında bırakılmıştır. 1890'lara doğru adanın merkez nüfusu 29.148'e yükselmişti. Bunun dışında adanın bir ticaret merkezi olduğu göz önünde bulundurulduğunda günlük veya dönemlik nüfusunun daha da yüksek rakamlara çıkması muhtemeldir. Karpat, *Osmanlı Nüfusu: Demografik ve Sosyal Özellikleri (1830-1914)*, s. 170; Cabir Doğan, "Fethinden Kaybına Rodos (1522-1912)", *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 30 (2013), s. 80.

adanın bu teknolojik yenilikten mahrum kalması mümkün değildi. Tüccarların sık uğradığı adada ciddi bir sorun olan un sıkıntısının giderilmesi için yapılacak buhar değirmenleri kârlı bir yatırım olarak görülmüştür ki Fransız vatandaşı bir girişimci olan Mösyö Oble Ferer 1866 yılında Rodos adasında su ve yel değirmenlerinin yetersiz kaldığını öne sürerek 10 beygir kuvvetinde iki taşlı bir buhar değirmeni inşa etmek için Osmanlı hükümetine başvurmuştur.³⁵⁹ Ferer'in değirmen inşa etme talebi Meclis-i Vâlâ tarafından yapılan incelemeler neticesinde kabul edilmiştir (bkz. Ek 11). Buna göre Ferer, bu tür yatırımlar için yürürlükte olan kanun ve nizamlara riayet edecekti. İnşa edilecek buhar değirmeninde üretilen unlar piyasanın %15'in altında bir fiyata satılacak, değirmende öğütülecek buğday Anadolu sahillerinden temin edilecek ve 500 kıyyenin (640 kg.) altında buğday öğütülmeyecekti. Buhar değirmeni işletmecileri kesinlikle adada yetişen buğdayı kullanmayacaklardı. Osmanlı yöneticileri bu hükümlerle muhtemelen adadaki diğer değirmen işletmecilerini korumak ve halkın buğday sıkıntısı çekmesinin önüne geçmek istemiştir.³⁶⁰

Buhar değirmenlerinin Rodos Adası'nda un üretiminde söz sahibi olmaya başlaması üzerine geleneksel değirmenlerle buhar değirmenleri arasında bir rekabet doğdu. Osmanlı hükümeti yerel değirmencileri destekliyordu. Fransa Sefareti'nin 14 Mayıs 1870 tarihinde Hariciye Nezâreti'ne gönderdiği taktirde, Fransız vatandaşı olan Enbele ve ortaklarının Rodos Adası'nda inşa ettikleri buhar değirmeninin Osmanlı hükümeti tarafından haksız rekabete zorlandığı bildirilmekteydi. Buna göre Enbele ve ortakları Rodos'ta bir buhar değirmeni işletiyorlardı. Adada bulunan yel değirmenleriyle kendileri arasında vergi hususunda eşit davranılmadığı için Şûrâ-yı Devlet'e başvuru yapıldığı halde sonuç alınamamıştı. Fransa Sefareti'ne göre müteşebbis ve ortaklarının 150.000 franklık bir masrafla inşa ettikleri buhar değirmenine uygulanan vergi politikaları *hem ekonomi politik kâ'idesine ve hem de adl ve hakkâniyete* uygun değildi. Zira buhar değirmeni için ihtiyaç duydukları kömürü %8 gümrük vergisi ödeyerek Avrupa'dan ithal etmeye

³⁵⁹ "...Oble'nin Rodos'da inşâsını istid'â eylediği bir dakik değirmanının sûret-i inşâsında yel değirmanlarına bir güne mazarratı ve mevki'ce mahzûrî olup olmadığının arz ve beyânı irâde ve fermân buyrulmuşdur cezîre-i merkûmede mevcûd yel ve su değirmanları eğerce ihtiyâcât-ı memlekete kâfi gibi görünür ise de havaların sükûneti hengâmında yel değirmanlarının umûr-ı tabi'iyeden olan ta'tilinde karyelerde bulunan su değirmanlarına ihtiyâc hiss ederek bu cihetle nakl-i zehâyirce su'ûbete ve nakliye mesâriifine dâcâr olduğu cihetle tâcir-i merkûm meclis-i çâkerânemize celb ile keyfiyet bi's-suâl" BOA, İ.MVL., 568/25534, 7 Zilkade 1283 (13 Mart 1867).

³⁶⁰ BOA, A.DVN.MKL., 6/10, 03 Zilhicce 1283 (8 Nisan 1867).

mecburdular. Bunun dışında, istihdam ettikleri çok sayıdaki personelin ücreti ile birlikte Anadolu'dan aldıkları buğday için ödedikleri %8 gümrük vergisi ve ürettikleri un için ayrıca ödenen %8'lik vergi miktarı buhar değirmeni işletmecilerini zor durumda bırakmıştı. Oysa adadaki yel değirmenlerinden, üretilen un için gümrük resmi alınmamaktaydı. Bu durum buhar değirmeninin rekabet gücünü düşürüyordu. Bu açıdan Fransız Sefareti, kendi vatandaşları olan buhar değirmeni işletmecilerinin zor durumda kalmaması için Osmanlı hükümetinden yel değirmenlerine uygulanan vergi avantajının buhar değirmenleri tarafından da kullanılmasını talep etmişti. Fransa devleti tebasından Enbele ve ortaklarının Rodos'taki buhar değirmeninde öğütülen unun gümrük vergisinden muafiyet talebi devletin ilgili kurullarında incelendi. Enbele ve ortaklarının Rodos'taki değirmenin yanı sıra Fransa devleti tebasından Mösyö Yorgadi'nin Cidde'de ve İngiltere devleti tebasından Orilo'nun Gelibolu'da bulunan değirmenleri için de ürettikleri unlardan vergi alınmaması talebi söz konusuydu. Şûrâ-yı Devlet konuyla alakalı hazırladığı raporda, buhar değirmenlerinin *ticâret-i cesime* (büyük) ile meşgul olup geleneksel su ve yel değirmenleriyle aynı kategoride görülemeyeceklerini, sözü edilen buhar değirmenlerinden ürettikleri unlardan %8'lik gümrük vergisi alınmaması halinde geleneksel değirmenlerin yok olacağı endişesi dile getirilmiştir. Ayrıca, buhar değirmenlerinden alınan vergilerin sadece Rodos'taki değirmenler için geçerli olmadığı, imparatorluğun genelinde bu vergilerin alındığı belirtilmiştir. Hatta İstanbul'da bulunan buhar değirmenlerinin de aynı vergi politikasına tabi olduklarının altı çizilmiştir. Bu açıdan İngiltere ve Fransa sefaretinin buhar değirmenlerinin ürettikleri undan alınan %8'lik gümrük vergisinin kaldırılması talebi kabul edilmemiştir.³⁶¹ Ancak itirazlarına devam eden sefaret yetkilileri bu verginin alınmasının hiçbir yasal dayanağı olmadığını belirtmişlerdir.³⁶² Osmanlı hükümeti, buhar değirmenlerinin varlığının un ticaretinin gelişmesi ve değirmencilik endüstrisinin ilerlemesi için elzem olduğunun farkında olsa da bu tür değirmenlerin genelde yabancı sermayeyle kurulması devlet yetkililerini

³⁶¹ BOA, ŞD., 2393/1, 27 Rebiülahir 1287 (27 Temmuz 1870).

³⁶² "...mütâla'a-i mezkûre terakkî-i servet ve ticâret mülk ve millete müsâ'id olup olmadığı bu mahalde bahsinden sarf-ı nazarla bâlâda beyân olunduğu üzre memâlik-i saltanat-ı seniyyede i'mâl olunan eşyâ üzerine yüzde iki resmi tarh eden gümrük nizâmâtı vapur kuvvetiyle i'mâl olunan şey ile sâir kuvvet vâsıtasıyla husûle getirilen eşyâ beyninde hiç fark göstermediğini ve binâen aleyh emânet-i müşârun ileyhâ tarafından talep olunan resmin hiçbir kânûn ve nizamnâmede ta'yîn ve tasrîh olunmadığını ihtâr ederim şûrâ-yı devlet tarafından kabûl olunan resmin tarh ve vaz'ı münâsib olup olmadığı ileride mütâla'a olunacak mevâddan olup şimdiki hâlde yel ve su değirmenlerinin mazhar oldukları imtiyâzdan vapur değirmenlerinin dahi hissedâr olması mutâbık-ı maslahat olduğundan bu bâbda i'tâ-yı emr buyrulması menût-ı re'y-i rezîn-i isâbet-karîn-i sadâret-penâhîdir." BOA, HR.TO. 505/17, 21 Temmuz 1869.

tedirgin ediyordu. Bu açıdan buhar değirmenlerinin yanında yerel değirmencilerin korunması ve faaliyetlerini sürdürmeleri yönünde politikalar takip edilmiştir.³⁶³

5.2. Buhar Değirmenlerinin Neden Olduğu Çevre ve Güvenlik Sorunları

Çevre sorunları içinde önemli yer tutan hava kirliliği; atmosferde çeşitli sebeplerle gaz, buhar, toz ve duman gibi kirletici faktörlerin artarak insanların gündelik hayatını olumsuz etkilemesi üzerine ortaya çıkmaktadır. Canlıların sağlığı için ciddi tehditler barındıran hava kirliliği, yangınlar ve toz fırtınaları gibi doğal nedenlerin yanı sıra insan faaliyetleri sonucunda da ortaya çıkabilmektedir. Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkardığı fosil enerji tüketimi öncesinde de hava kirliliği kentlerin en büyük sıkıntıları arasındaydı. 1273 yılında Londra'da sağlığa zararları dolayısıyla kömür yakılması yasaklanmıştır. 1388 yılında İngiltere çapındaki hava kirliliğini önlemek amacıyla yasal düzenleme yapılmış, havanın yanı sıra su havzalarının da kirletilmesinin önüne geçilmeye çalışılmıştır. Sanayi Devrimi ile başlayan süreç ekonomik ve siyasî alanda olduğu gibi çevresel konularda da ciddi anlamda değişiklikleri tetikledi. Bu süreçte çevresel sorunlar insanların yaşantısını olumsuz etkilemiş, yasal düzenlemeler ve kurumlar ortaya çıkmıştır. Bu bakımdan İngiltere'de hava kirliliğinin etkisine yönelik olarak 1819'da bir araştırma komisyonu görevlendirilmiştir. Alınan önlemler yetersiz kalınca 1873 yılında Londra'da sanayi tesislerinin bacalarından çıkan dumanların oluşturduğu yoğun sisten dolayı 500 kişi, 1880'de ise 2 bin kişi yaşamını yitirmiştir. 19. yüzyılda hızlı nüfus artışı, kentleşme ve sanayi tesislerinde kömür kullanımı hava kirliliğine ortam hazırladı. Bu nedenle ABD'de 1907 yılında Hava Kirliliğini Kontrol Derneği (Air Pollution Control Association) kurulmuştur. Hava kirliliği, sanayii gelişmiş Batı ülkelerine özgü bir sorun değildi. Osmanlı Devleti'nde özellikle başkent İstanbul, barındırdığı yoğun nüfus ve sanayi tesisleriyle hava kirliliğinin daimî olduğu bir kentti. Ulaşım altyapısının henüz gelişmediği bir zamanda kentin kıyı kesimlerinde, yerleşim yerlerinin yakınında kurulan fabrikalardan çıkan dumanlar ve yoğun deniz ticareti nedeniyle buhar gemilerinin günden güne artış göstermesiyle çıkan dumanlar kamuoyunda tepkiyle karşılanmıştır. Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında önemli liman kentlerinde yoğunlaşan ve kömür enerjisiyle çalışan fabrikaların yaydığı dumanlar insan sağlığı için riskler barındırıyordu. Sorunun

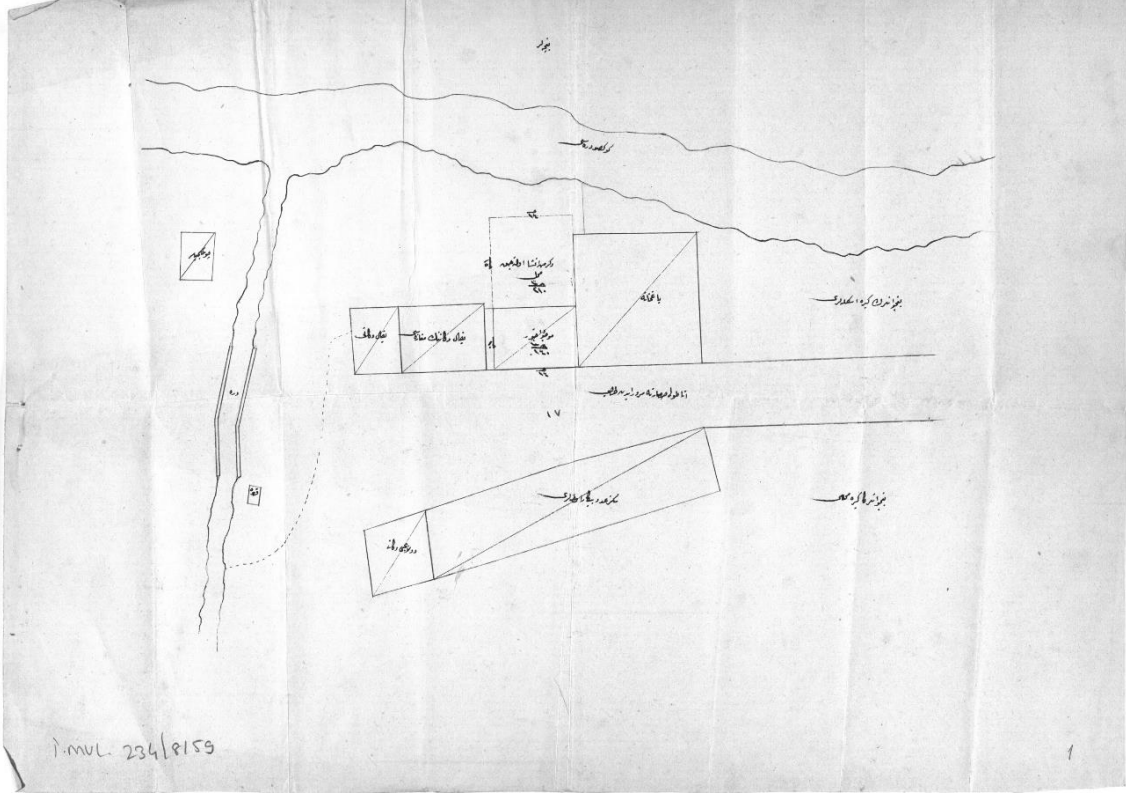
³⁶³ BOA, HR.TO., 203/75, 14 Mayıs 1870.

bilincinde olan imparatorluk yetkilileri bazı önlemler almakta tereddüt etmediler. Bu önlemlerin bir kısmı buharla çalışan değirmenlere de uygulanmıştır.³⁶⁴

Osmanlı kurumlarında, buhar değirmenlerinin yeni yaygınlaşmaya başladığı bir evrede bu tesislerin çıkaracağı çevre sorunları bilinmekteydi. Ticaret Nezâreti'nin bilgisi dahilinde at değirmenlerinin inşasında herhangi bir problem görülmesi de bu değirmenlerin ileride buhar değirmenlerine dönüştürülmesinin çevresel sorunlara neden olacağı endişesi vardı. Bunun önüne geçmek için de bazı bölgelerde at değirmenleri inşa edildiğinde bunların buhar değirmenlerine dönüştürülmeyeceğine dair karar alınması istenmiştir. Nitekim Seyyid Ömer Efendi adındaki bir müteşebbis, 1852 yılında Anadoluhisarı'nda Göksu Deresi içinde bulunan Gübre İskelesi'nde mutasarrıf olduğu arsa üzerine bir francala fırınıyla 2 taşlı at değirmeni inşa etmek üzere kendisine izin verilmesini istemişti (bkz. Kroki 1). Zaten Osmanlı İstanbul'unda fırın inşa etmek isteyen kişilerin, yanında en az 2 veya 3 taşlı bir at değirmeni inşa etmeleri de kanundandı. Bunların buğday ihtiyacı uygun bir fiyat karşılığında Anbâr-ı Âmire'den karşılanırdı. Göksu'da inşa edilmesi planlanan fırın ve değirmen yalnızca francala üretecekti. Yetkililer tarafından Göksu gibi ahalinin dinlenme ve gezi mekânlarında yapılması planlanan tesislerin uygunlukları dikkatli inceleniyordu. Halkın huzurunu kaçırarak bir durum söz konusu ise gerekli önlemlerin alınmasına gayret edilirdi. Bu örnekte de görüldüğü gibi, Nafia Nezâreti'ne bağlı Ebniye Meclisi tarafından görevlendirilen Mehmed Efendi konuyla ilgili gerekli incelemeleri yapmıştır. Ömer Efendi'nin yapacağı fırın ve değirmenin inşasında mevkiye bir sorun olmadığı rapor edilmiş ve bu değirmenin buhar değirmenine dönüştürülmemesi şartıyla gerekli ruhsatlar verilmiştir.³⁶⁵

³⁶⁴ Jean Gimpel, *Orta Çağ'da Endüstri Devrimi*, Ankara: Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu, 2004, s. 73-84; Gülizar Çakır Sümer, "Hava Kirliliği Kontrolü: Türkiye'de Hava Kirliliğini Önlemeye Yönelik Yasal Düzenlemelerin ve Örgütlenmelerin İncelenmesi", *International Journal of Economic and Administrative Studies*, 7/13 (Yaz 2014), s. 38-41.

³⁶⁵ "...fırın inşa ve küşâdına tâlib olanlar ekall iki veyahud üç taşlı değirmen idâre eylemek ve anbâr-ı âmire mevcûdundan beher şehri ekmekci ve firancalacı esnâfına i 'tâ ve tevzi' olunacak istibdâl zahîresinden hissesine isâbet eden zahîreyi ahz edip icâb eden bahasını vakt ü zamânıyla ticâret hazînesine te'diye edeceğine ve her bir furunun mahall ve mevki'ine ve yevmi vâkı' olan pazarlığına göre senevî ahz olunacak resm-i ruhsatîyesinin îfâsına ekmekci ve gerek sâir sınıfdan mu'teber ve kavî kefil irâe etmek ve kefil irâesinden âciz olduğu halde ruhsat i 'tâ olunmamak ve mugâyir-i usûl ve nizâm hareketde bulunur ise furun ve değirmanı sedd ü bend olunmak iktizâ-yı nizâmından olmağla bu sûretde meâl inhâ ve nizâm ve esnâfın usûlüne nazaran sâhib-i arz-ı hâl merkûm ber müceb-i nizâm firancalacı esnâfının usûlüne mugâyir hareketde bulunmayıp" BOA, İ.MVL., 234/8159, 13 Cemazeyilahir 1268 (4 Nisan 1852).



Kroki 1: Göksu'da Seyyid Ömer Efendi Tarafından Yapılacak Beygir (at) Değirmeninin Krokisi

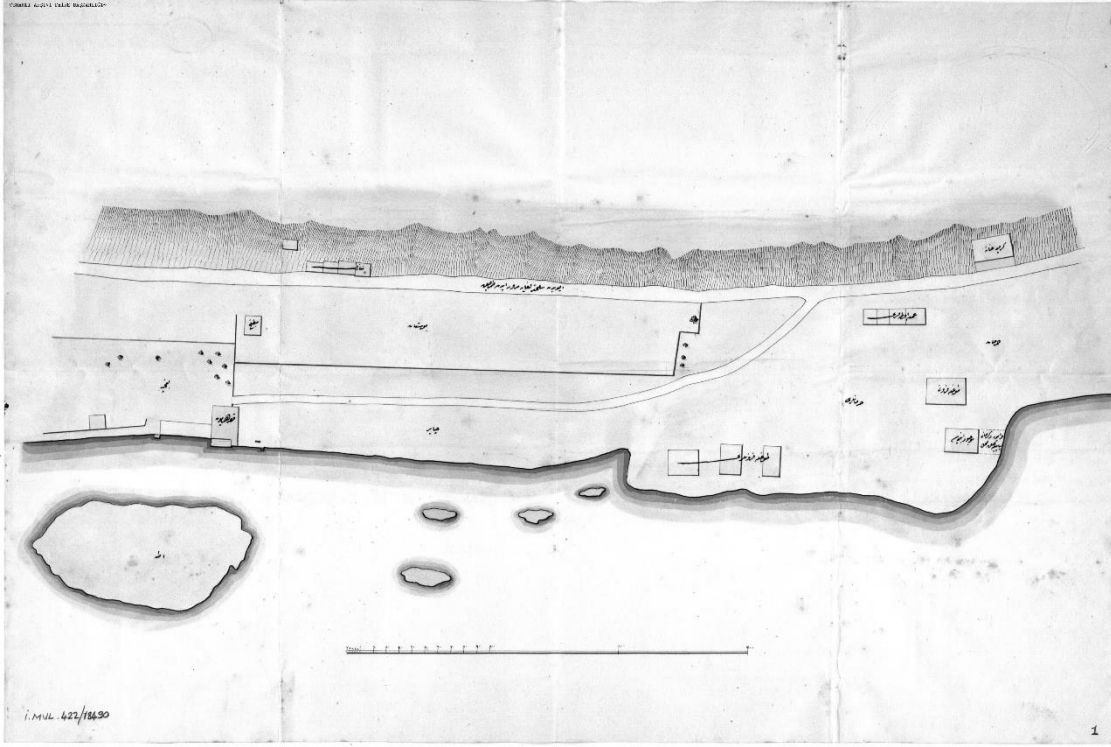
Kaynak: BOA, İ.MVL., 234/8159, 13 Cemazeyilahir 1268 (4 Nisan 1852).

19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul Boğaziçi ve Haliç'te buhar değirmenlerinden kaynaklı hava ve gürültü kirliliği artınca halk tepki göstermeye başlamıştır. Şehrin içinde yapılan buhar değirmenlerinin etrafa yaydığı duman ve toz, çevre sakinlerini rahatsız etmişti. Bu nedenle ahali şehir içinde ve özellikle mahalle arasındaki sokaklarda fabrikaların yapılmasına karşı çıktı. 1859 yılında Galata'da Fuçucu Sokağı'nda yapılmak istenen buhar değirmeni konusunda ahalden tepki geldi.³⁶⁶

³⁶⁶ "...mezkûr değirmenin inşâsı hâlinde mevki'ce harik muhâtarasından sâlim olacağı eğerçe mühendis-i mûmâ ileyhin ifâdesinden müstebân ise de derûn-ı şehirde böyle fabrikalar dumanından etrâfında bulunan hanelere mazarrat hâsıl olduğu ve hatta Bahariye ve mahall-i sâirede bu tasavvurda bulunanlara ahali-i mahallât tarafından vukû' bulan istid'â üzerine cevâb verildiği cihetle ba'de ezîn şehir derûnunda ve mahallât arasında vapur değirmeni ve vapur ile kullanılır fabrika inşâ etdirilmemesi iktizâ edeceğine binâen sarf-ı nazar olunmak üzere tâcir-i merkûma cevâb i 'tâsı ve bu maddeye daimi sûretle dâirece ri'âyet kılınması lâzım geleceği beyânıyla terkîm-i hâmişe ibtidâr kulandı." BOA, A.MKT.NZD., 285/37, 8 Zilhicce 1275 (9 Temmuz 1859). 1892 yılında Fenerbahçe'de Çiftehavuzlar civarında bulunan bir tarla kibrit fabrikası yapılmak üzere Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne tarafından kiralanınca, böyle bir fabrikanın orada inşasının rahat ve emniyetlerini tehdit edeceği ve havayı kirleteceğinden ötürü bölge ahali tarafından çok sayıda şikâyet dilekçesi verildi. Böylece Hazîne-i Hâssa-i Şâhâne fabrikayı inşa edecek şahsın, buhar makinelerinin sanayi tesislerinde kullanılmasını ön gören belediye nizamına ve Sıhhiye Nezâreti'nin belirlediği kurallara uyulmasını şart koştu. Fabrikeyi kurmak isteyen şahıs bu kurallara uymazsa gerekli cezaî işlemlerin yapılacağı belirtilmişti. BOA, BEO., 36/2697, 27 Zilhicce 1309 (23 Temmuz 1892).

Buhar değirmenlerinin inşa edileceği bölgelerde bu tesislerin bacalarından çıkan dumanların çevreyi ve havayı kirletmemesi için önlemler alınmıştır. Devletin bu yönde aldığı kararlara uymayanların bu tür bir tesis yapması çok zordu. Bu nedenle buhar değirmeni açmak isteyen işletmecilerin öncelikle bu kararlara uygun hareket etmesi gerekirdi. Nitekim Kâğıthane’de Bahariye civarında Taşlıburun isimli mahalde bulunan tuğlahaneler civarında Çarhçı Agop ve ortağı Kirkor, daha önce inşa ettikleri mağazanın yanına buhar değirmeni inşa etmek istiyorlardı (bkz. Harita 1). 3 Haziran 1855 tarihli dilekçelerinde değirmenin inşa edileceği alanın kendi arazileri olduğu ve burada kullanacakları buhar makinesinin kömürle çalışmasına rağmen çevre kirliliğine neden olmayacağını belirtmişlerdir. Osmanlı yetkilileri başkentte mesire ve yerleşim alanlarında halkı rahatsız ettiği için buhar değirmenlerinin yapılmasını istemiyordu. Bundan dolayı Çarhçı Agop ve ortağı Kirkor değirmenin yapılacağı alanda ev, dükkân ve benzeri bina olmayıp, sadece tuğlahanelerin işletildiği bir mahal olduğu için kimsenin zarar görmeyeceğini iddia etmişlerdir. İki müteşebbisin başvurusu devletin ilgili kurullarında görüşülmüş ve bu değirmenin çevreye zarar vermeyeceği anlaşıldığından kabul edilmiştir.³⁶⁷

³⁶⁷ “...böyle dakik değirmenlerinin saye-i mamuriyet-vaye-i hazret-i şâhânede ahalice bir güne mahzurdan salim olduğu halde teksir ve tevfihi muhsenatdan ve mahall-i mezkurun ise Kağıthane tarikinde olduğu ve kasr-ı hümayun ebniye-i alisine dahi badiyeti bulunduğu misillü mahzurattan salim olduğu civarında bulunanlar tarafından bâ ilm u haber tasdik kılınmış” BOA, İ.DH., 333/21758, 10 Rabiulevvel 1272 (20 Kasım 1855); Reside-i dest-i tekrim olan işbu tezkire-i samiye-i asafaneleriyle evrak-ı maruza manzur-ı meal-i mevfur-ı cenab-ı padişahi buyrulmuş ve ber vech-i istizan zikr olunan değirmenin mahall-i mezkura inşası zımında icra-yı iktizasın nezâret-i müşarun ileyhaya işar olunması müteallık ve şeref-sudur buyrulan emr ve irade-i seniyye-i hazret-i cihanbani mukteza-yı münifinden olarak evrak-ı merkume yine savb-ı sami-i asafanelerine iade kılınmış olmağla ol babda emr ü ferman hazret-i veliyyü’l-emrindir.” BOA, İ.DH., 333/21758, 10 Rabiulevvel 1272 (20 Kasım 1855).



Harita 1: Bahariye’de İnşa Edilen Buhar Değirmeninin Bulunduğu Alanı Gösteren Harita

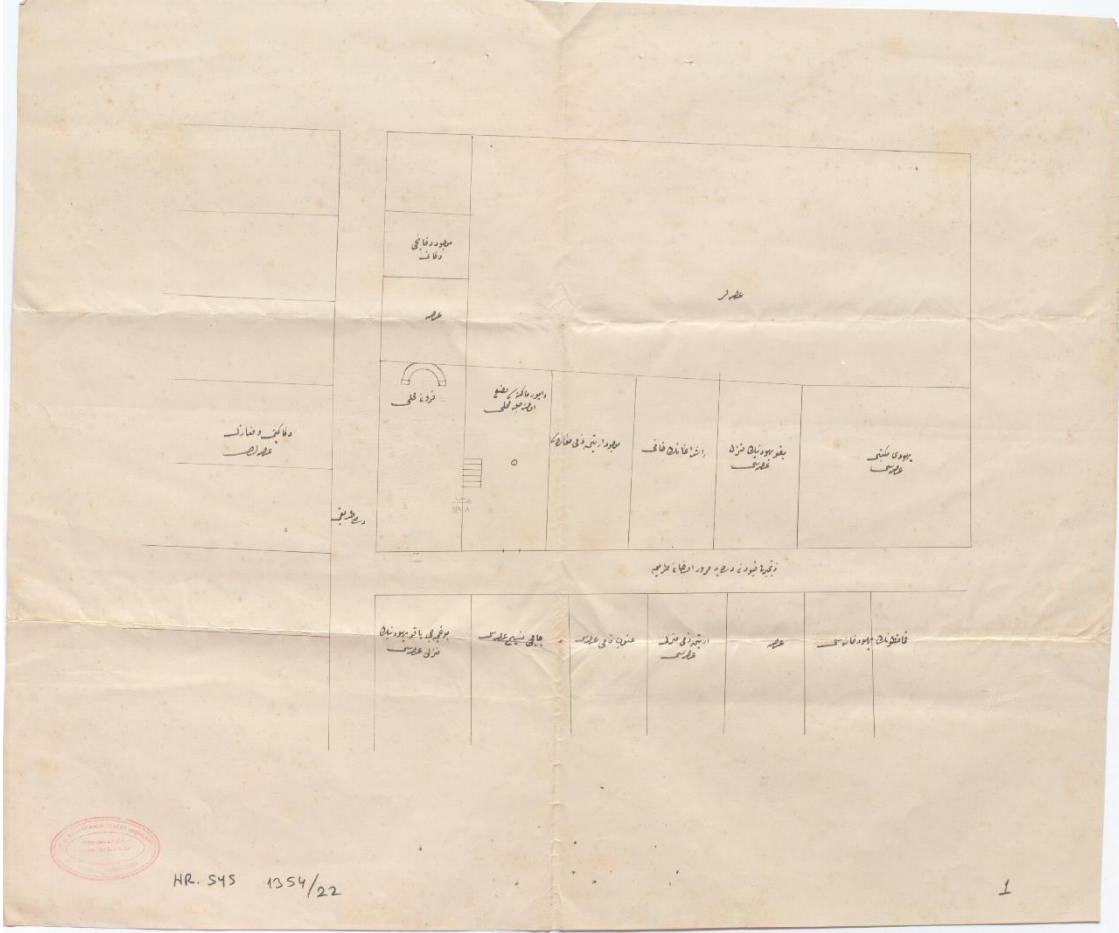
Kaynak: BOA, İ.MVL., 422/18490, 15 Safer 1276 (13 Eylül 1859).

Buhar değirmenlerinin kurulmaya başladığı 19. yüzyılın ikinci yarısında Kırım Savaşı için gelen yabancı devlet askerlerinin artan un ihtiyacı, bu değirmenlerin yaygınlaşmasını hızlandırdı. Geleneksel değirmencilik teknolojisiyle yapılan üretimin Kırım’da savaşan orduların ihtiyacını karşılaması güçtü. Muhtemelen Avrupa’dan yapılan un ithalatı da soruna çözüm olmayınca ivedilikle buhar değirmenleri üretime sokuldu. Bu açıdan Osmanlı tebaasından Berber Kalos, Ortaköy’de daha önce yaptırmış olduğu fırının bitişiğinde, Kırım Savaşı nedeniyle bölgede olan İngiliz ordusuna un üretmek için 5 taşlı bir buhar değirmeni yapmak istemiştir (bkz. Kroki 2).³⁶⁸ Bunun için gerekli inşaat ruhsatını alan girişimci Kolos, değirmende kullanacağı makinelerin bir kısmını da inşaat mahalline getirmişti. Fakat hesapta olmayan bir gelişme yaşandı. Civar ahalisi inşa edilmek istenen değirmenin buhar makinesinden çıkan dumanların evlere ve camilere dolacağını, meydan çeşmelerinde akan suyun kirleneceğini ve sahillerin kullanılmaz hale geleceğini belirterek, zikrolunan değirmen için ruhsat verilmemesini talep etmişlerdir.³⁶⁹

³⁶⁸ BOA, HR.SYS., 1354/22, 25 Ekim 1855.

³⁶⁹ “...madde-i muzırrayı meydana çıkaracak olduğu halde hanelerimize ve mecrası oradan olduğu cihetle cami-i şerif ve meydan çeşmeleri suyuna olacak mazarratdan başka sahilsaray-ı alilerle sahilhanelerce

Zaten mahalle arasına buharla işleyen tesislerin yapılması yasaktı. Aslında yerleşim yerlerinde bu tür yapıların inşası belirli şartlara bağlanmıştı. İnsanların şikâyeti üzerine değirmenin yapım çalışması bir süre askıya alınmıştır.³⁷⁰



Kroki 2: Ortaköy’de İnşa Edilmek İstenen Buhar Değirmeninin Krokisi

Kaynak: BOA, HR.SYS., 1354/22, 25 Ekim 1855.

Kanun gereği yerleşim yerlerinin arasına buhar motoruyla çalışan tesislerin yapımı yasak olduğu için Nafia Nezâreti’ne bağlı Ebniye Meclisi konuyu araştırması için bir memur görevlendirmiş ve yapılan incelemeler neticesinde Kolos’a mezkûr değirmen ruhsatı verilmeyeceği bildirilmiştir. Ancak Kolos bu duruma ikna olmadı. Konun araştırılması

mahzuru bedihi ve aşikar bulunduğundan bu hususun canib-i hükümet-i aliden men’u def’ine himmet”
BOA, HR.SYS., 1354/22, 25 Ekim 1855.

³⁷⁰ “İngiltere devlet-i fahimesi ordusiyçün Ortaköy’de inşa olunmakta olan vapur değirmeninin emr-i inşasına mümana’at olunarak paydos etdirilmiş olduğu bugün canib-i sefaretten ifade ve beyan kılınmış olmağla zikir olunan değirmenin orada inşasında bir güne mahzur var mıdır ve men’ etdirilmiş olmasının sebebi nedir bi’l-etaf sür’at-i iş’arı hususu mütevakıf-ı himem-i behiyeleridir.” BOA, HR.SYS., 1354/22, 25 Ekim 1855.

için yeni bir uzmanın görevlendirilmesini istedi. Bu esnada bir görevli değirmenin çevresel sorunlar üzerinde etkisini araştırmak üzere bölgeye gönderildi. Konuyu soruşturmakla görevli şahıs bir kroki eşliğinde burada yapılacak buhar değirmenin çevreye zararı olmayacağını belirtmiş ve İngiltere ordusunun ihtiyaç duyduğu unu temin edeceği için buhar değirmenin yapılmasının uygun olacağını rapor etmiştir.³⁷¹

Devletin buhar değirmenlerinin inşa edileceği bölgeler arasında bir ayrıma gittiği gözlenmiştir. Zira Osmanlı Devleti tebaasından Estelyano oğlu Yorgi'nin 1858 yılında Balat'ta Köprübaşı iskelesinde beş taşlı bir buhar değirmeni inşa etmek için yaptığı başvuru, buhar değirmenin dumanının dışarıya çıkarılmaması koşuluyla kabul edilmiştir.³⁷² Buna rağmen aynı iznin, bir yıl sonra İstanbul Galata'da bulunan Fuçucu Sokağı'nda inşa edilmek istenen bir buhar değirmenine verilmediği gözlenmiştir. Pera Altıncı Daire-i Belediye müdürü Kâmil Bey bu tür buharlı fabrikaların dumanının etrafta bulunan hanelere zarar verdiğinin bilincinde olarak, civar sakinlerinin de isteği doğrultusunda mahalle arasında buhar değirmeni ve buharla çalışan herhangi bir fabrikanın inşasına müsaade edilmeyeceğini bildirmiştir.³⁷³

İstanbul'daki sanayileşme çabaları, kentin havasının yanı sıra mekânsal değişimleri de beraberinde getirmiştir. Sadabat köşklerinin yerlerini Feshâne, Cibali gibi imalathane ve

³⁷¹ “fi 6 S sene 72 tarihiyle müverrahan şeref-vürud olup meclis-i mezbur canibine havâle olunan diğer bir kıta emirname-i aliyye-i vekalet-penahilerinde işbu değirmen hakkında nizam ciheti şayan-ı tedkik ise de bunun inşasıyla İngiltere devlet-i fahimesi ordusuna muktezi olan dakikin suhulet-i tedariki hasıl olacağı ve dumanı etrafına bir mazarrat iras etmeyecek heyetde yapılacağı muahharan ifade kılınmış olduğundan bu babda gösterilen müşkilatın indifa'ıyla emr-i inşasına ruhsat verilmesi emr ü ferman buyrulmuş olmasıyla mucibince ita-yı ruhsat olunduğu meclis-i mezbur canibinden ba müzekkire ifade olunmuş ve manzur-ı ali-i hidivleri buyrulmak üzere zikr olunan harita evrak-ı saire ile beraber leffen hakpay-ı sadaret-penahilerine takdim kılınmış olduğu reh-in-i ilm-i ali-i huzuraneleri buyruldukda ol babda emr ü ferman hazret-i menlehü'l-emrindir.” BOA, HR.SYS., 1354/22, 25 Ekim 1855.

³⁷² “Tebe'a-i devlet-i aliyyeden Estelyano oğlu Yorgi'nin Balat'da Köprübaşı iskelesinde inşası istid'âsında olduğu beş taşlı vapur değirmenine dâir tezkire-i behiyyeleriyle meclis-i nâfi'anın mazbataları meclis-i vâlâya lede'l-havâle zât-ı devletleri ve hazîne-i hâssa nezâret-i celîlesiyle olunan muhâberegê nazarân mezkûr değirmenin derûnunda hark olunacak kömür dumanı hârice çıkmayarak makine vasıtasıyla mahv olacağı cihetle inşâsına civâr ahâlisi tarafından muvâfakat olunduğu anlaşıldığından emsâli vechile vakf-i celîl-i şâhâneye beher taşı için biner guruşdan senevî beş bin guruş verilmek ve ileride taş ilâve olunduğu halde ruhsatiyesi dahi âna göre zamm olunmak şartıyla değirmen-i mezkûrun inşâsına ruhsatı hâvî emr-i âlî isdârî tensîb olunarak bi'l-istîzân irâde-i seniyye-i cenâb-ı pâdişâhî dahi ol merkezde müte'allık ve şeref-sudûr buyrulup...” BOA, Sadaret Mektubi Kalemî Meclis-i Vâlâ Evrakı (A.MKT.MVL.), 96/29, 16 Receb, 1274 (2 Mart 1858).

³⁷³ “...derûn-ı şehirdê böyle fabrikalar dumanından etrâfında bulunan hânelere mazarrat hâsıl olduğu ve hatta Bahâriye ve mahall-i sâirede bu tasavvurda bulunanlara ahali-i mahallât tarafından vukû'bulan istid'â üzerine cevâb verildiği cihetle ba'de-ezîn şehir derûnunda ve mahallât arasında vapur değirmeni ve vapur ile kullanılır fabrika inşâ etdirilmemesi...” BOA, A.MKT.NZD., 285/37, 8 Zilhicce 1275 (9 Temmuz 1859).

fabrikalara bırakmaya başlamıştır. İstanbul'daki hava kirliliği kentin gündeminden hiç düşmedi. Sorun ciddi boyutlardaydı. Tüccar Davidoğlu Karabet'in Göksu'da mutasarrıf olduğu değirmene buhar makinesi taktirmek istemesi üzerine ortaya çıkacak dumanın civardaki *kasr-ı hümayûnlara*, mesire alanlarına ve sahilhaneye zarar vermesinden korkuldu. Ancak değirmene konulmak istenen makinenin duman çıkartmayan cinsten olmasından ötürü ruhsat verilmesinde bir sorun olmayacağına karar verildi. Bu makinenin duman çıkarması halinde kullanımının engelleneceği ve bunun için gerekli incelemelerin yapılacağı da belirtilmiştir.³⁷⁴ İstanbul'daki buhar değirmenlerinin bacalarından çıkan dumanların olumsuz etkisine dair şikâyetler bununla sınırlı kalmadı. Ticaret Nezâreti'ne yazılan bir dilekçede İstinye'de bulunan buhar değirmenin bacalarından çıkan dumanların civardaki sahilhanelerde hayatı olumsuz etkilediği belirtilmekteydi. Değirmen işletmecisi bu duruma itiraz ederek, değirmende çevreyi rahatsız etmeyecek bir kömür cinsi kullanacağını taahhüt etmiştir.³⁷⁵ Ancak fabrikaların bacalarından çıkan dumana ve onun yarattığı çevre kirliliğine kesin çözüm bulmak mümkün olmadı.³⁷⁶

Buhar değirmenlerinden çıkan dumanların çevreye verdiği rahatsızlık ve güvenlik risklerini İzmir'de de gözlemlemek mümkündür. Osmanlı tebaasından Ali Avni Efendi adındaki bir girişimci 1860 yılında İzmir'de 12 çift taşlı bir buhar değirmeni inşa etmek için ruhsat talebinde bulunmuştur. Kumpanya (şirket) olarak tesis edilecek buhar değirmeniyle alakalı Meclis-i Meabir'de bir mazbata hazırlanmıştır. Bu mazbatada ilk olarak inşa edilecek buhar değirmenin etrafına duman yaymasını önleyecek tedbirlerin alınması ve buhar kazanlarının patlamasına engel olacak gerekli teknik şartların yerine getirilmesi durumunda izin verileceği belirtilmiştir.³⁷⁷ Sonrasında değirmende kaç adet kazan olduğu ve bunların borularıyla birlikte ebatlarının belirtilmesi ve değirmen makinesini çalıştıracak buharın gücünün değirmen sahibi tarafından Ticaret Nezâreti'ne yazılı olarak bildirilmesi istenmiştir. Ayrıca değirmen işletmecisi değirmenlerde kullanılan buhar makineleriyle alakalı mevcut kurallara da uyacaktır.³⁷⁸ Bu şartlar

³⁷⁴ BOA, A.MKT.NZD., 298/45, 18 Cemazeyilevvel 1276 (13 Aralık 1859).

³⁷⁵ BOA, A.MKT.NZD., 356/9, 8 Zilhicce 1277 (17 Haziran 1861).

³⁷⁶ Filiz Diriloğlu, "19. Yüzyıl İstanbul Hava Kirliliği Sorunu", *Toplumsal Tarih*, 169 (Ocak 2008), s. 65-69.

³⁷⁷ "...yakılacak eşyânın cinsinden nâşî kok ta 'bîr olunur kömür veyahud odun yanan bir vapur ocağından âdetâ çıkan dumandan ziyâde duman peydâ etmemek şartıyla efendi-i mûmâ ileyhe İzmir'de bir vapur değirmanı inşâsına me'zûniyet" BOA, HR.TO., 433/86, 24 Mart 1860.

³⁷⁸ BOA, HR.TO., 433/86, 24 Mart 1860.

dâhilinde Ali Avni Efendi'nin İzmir'de buhar değirmeni için ruhsat başvurusu olumlu karşılanmıştır.³⁷⁹

Fosil yakıtların yarattığı tahribat devlet yetkililerini de harekete geçirdi. Ticâret Nezâreti ile Zabtiye Müşîriyeti'ne yazılan 16 Ocak 1861 tarihli tezkirede (bkz. Ek 7), buharla çalışan tesislerin hava kirliliğinin yanı sıra yangınlara da davetiye çıkartabileceğine dikkat çekilmiş ve çoğunluğu ahşap olan mesken alanları arasında bu tür tesislerin yapılmasının yasaklanması istenmiştir. Yasakların geçerli olduğu sınırların *Anadolu tarafında Serviburnu'ndan Fenerbağçesine ve Rumili tarafında Sarıyer'den Arnavudköyü'ne ve aşağısı bir cânibden Boğaziçi ve diğer tarafından Kağıdhane ve Alibeyköyü ve Rami çiftliği ve Yedikule'den* ibaret olduğu belirtilmiştir. Diğer yandan bu tesisler şehir içinde yapılacaksa da etrafının yüksek duvarlarla çevrilmesi ve makinelerin güvenli olduğunun resmî mercilerce onaylanması şartı getirilmiştir.³⁸⁰

Çıkarılan yasal düzenlemeye rağmen buhar değirmenlerine yönelik şikâyetler gelmeye devam etmiştir. Ama hükümet durumu ciddiyetle takip ediyor halkın şikâyetlerini titizlikle inceliyordu. Fakat hızla büyüyen İstanbul'un ihtiyaç duyduğu un için bu değirmenlerin öneminin de farkındaydı. Her hâlükârda bir çözüm bulunmak durumundaydı. Şehirde Müslüman, Hıristiyan ve Yahudilerin birlikte yaşadıkları Cibali'de deniz kenarında bulunan bir kömür mağazası, Fransalı tüccar Heynek tarafından 2 taşlı bir buhar değirmenine dönüştürülmek istenmişti. Ancak bu girişimi duyan bölge sakinleri buhar değirmeninin gerek dumanından gerekse çıkaracağı koku ve gürültüden ötürü evlerini terk etmekten başka çare kalmayacağını belirtmişlerdir. Bölge sakinleri bu değirmenin yaratacağı sıkıntılardan korunmak için devletin ilgili kurumlarından bir araştırma yapılmasını talep etmişlerdi.³⁸¹ Değirmen inşasının iptali için ahali tarafından verilen dilekçeler sonuçsuz kalmış, değirmenin yapılması onaylanmıştır. Ancak bu değirmenin yapımının kabul edilmesi bazı şartlara bağlanmıştı. Buna göre inşa edilmek istenen değirmenin buhar makineleriyle alakalı nizamnâmenin ilgili maddelerine

³⁷⁹ “...meclis-i mezkûr şart-ı mezkûrî yalnız efendi-i mûmâ ileyhe teklîf etmedikden başka mukaddemce İzmir'de inşâ olunmuş olan değirmen kumpanyasını teklîf-i mezkûrdan mu 'âfetmesi ve olmadığı hâlde işbu şartın sâir vapur değirmeni ashâbına dahi teklîf olunması iktizâ edeceği ve bu şart ise cânib-i hükümetden talep olunacak dakikin mikdârı ta 'yîn olunmadığı cihetle mugâyir-i hakkâniyet olmasıyla berâber memâlik-i mahrûse-i şâhânede tekessürü mültezim olan vapur makinelerinin tezâyüdine mâni' olacağı umûr-ı bedîhiyedendir.” BOA, HR.TO., 435/33, 24 Mart 1860.

³⁸⁰ BOA, A.MKT.MHM., 206/13, 4 Receb 1277 (16 Ocak 1861).

³⁸¹ BOA, A.MKT.MVL., 137/66, 10 Cemazeyilahir 1278 (13 Aralık 1861).

göre yapılması halinde bir sorun teşkil etmeyeceği kanaatine varılmıştır.³⁸² Zira bu gibi önemli ve kentin ihtiyaçlarına cevap veren yatırımların devlet tarafından kolaylıkla reddedilmesinin söz konusu olmadığı anlaşılmaktadır.

İstanbul'un yoğun nüfuslu kesimlerinde çevre sorunlarına neden olan buhar değirmenleri ve diğer buharlı tesislerin önü alınamıyordu. Bu nedenle yasal düzenlemeler peş peşe geldi. 7 Haziran 1862 yılında Boğaziçi ve Haliç gibi yerlerde buharlı tesislerin yapımını kontrol altına almayı amaçlayan *Sâbit Vapur Makinelerine Mahsûs Nizamnâme* yayınlandı. Mezkûr nizamnâmede olası yangın ve patlamalarda çevreye zararı en aza indirmek için buhar kazanları ile etrafındaki yapılar arasında mesafe düzenlemesi yapılmasını uygun görmekteydi. Buna göre buhar kazanlarının bulunduğu alan ile etrafındaki haneler arasında buhar kazanının kuvvetinin 1/3'ü kadar mesafe olmalıydı. Eğer bu mesafeyi sağlayacak alan yoksa en az bir arşın muhafaza duvarı inşa edilmesi şart koşulmuştur. Bu duvarın yüksekliği buhar kazanının boyunu geçmeli, hatta duvarın en üst noktası ile kazanın en üst noktası arasında kazanın yarısı kadar mesafe olmalıydı. Ayrıca buhar kazanı odası ayrı ise bunun üzerindeki çatı hafif olacak ve hiçbir binanın çatısı ile bitişik olmayacaktı.³⁸³

Nizamnâmede ayrıca buhar kazanları için alınacak emniyet tedbirlerinden bahsedilmekteydi. Buna göre her bir buhar kazanının üst tarafında iki tane emniyet sübabı konulacaktı. Bunun dışında buhar basıncının seviyesini gösteren tazyik veznesi görevlinin rahatlıkla görebileceği bir yere konulmalıydı. Her bir buhar kazanını besleyen su tulumbası olmalı, kazanların üstünde olumsuz durumlarda görevlileri uyaracak *seriha-i telaş* olarak adlandırılan bir uyarı aleti bulundurulmalıydı. Bunların dışında kazanlar ve suyun yüksekliğini gösteren cam boru veya musluklar olmalıydı. Alınacak güvenlik

³⁸² "...meclis-i mebirden şerayut-ı mukteziyeyi havi bir kuta sened ahziyla zikr olunan değirmanı inşa etmesi hususuna müsaade-i seniyye erzan buyrularak ol vechile iktizası icra kılınmış olup bilcümle fabrikalar hakkında bu kerre tanzim ve icra-yı ahkamına irade-i seniyye-i cenab-ı padişahi müteallık ve şeref-sünuh buyrulmuş olan nizam hükmünce müste'men-i merkumun tayin ve tahdid olunan daire dahilinde böyle bir fabrika yapmasına irae-i ruhsat olunmayacağı derkar ise de ol vechile mukaddemce buna müsaade buyrulmuş bulunmasına ve nizamatin ma-kabline şümülü olamayacağı cihetle şimdi men-i inşası muvafık-ı hal olamayıp ancak daire-i mahdude-i mezkûre dahilinde kable'n-nizam yapılan fabrikaların ahaliye mazarratı olamaması hakkında nizamnâme-i mezkûrda münderic olan şerait ve tekayyüdat-ı mahsusaya tamamıyla riayet lazım geleceğinden bu halde zikr olunan değirmanın ahali-i mütecareye mazarratı olamayacağına mebni işbu vapurun nizamnâme-i mezkûr ahkamına tevfikan ikmal-i inşasıyla ol vechile tekayyüdat-ı muharrerinin kamilen ifa etdirilmesi hususunun nezâret-i müşarun ileyhaya havâlesi icab-ı halden görülerek evrak-ı mezkûre leffen takdim-i pişgah-ı sami-i asafaneleri kılınmış olmağın" BOA, A.MKT.MVL., 137/66, 10 Cemazeyilahir 1278 (13 Aralık 1861).

³⁸³ *Düstur-Cüz-i Sani*, s. 441-445; BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861).

tedbirleriyle buhar makinelerinin daha güvenli çalışması amaçlanmıştı. Zira buhar değirmenleri çoğunlukla yerleşim yerlerine yakın alanlarda inşa edildikleri için risk barındırıyorlardı.³⁸⁴

Nizamnâme ile birlikte binalarla kaplı sokaklarda buhar makineli tesislerde odun veya kok kömürü gibi çok duman yapmayan cinsten yakıtların kullanılması ve bu tesislerin bacasına duman filtresi takılması şartı getirildi. Nizamnâmede buhar kazanlarından çıkan ve çevreye rahatsızlık veren dumanların yok edilmesini sağlayan *kompoover (fomivor)* denilen duman filtresinin kullanılmasıyla alakalı bilgiler yer almaktaydı. Bu bölüm buhar değirmenleri açısından önemliydi. Çünkü buhar değirmenleriyle alakalı en çok şikâyet, çıkan dumanların yarattığı çevre sorunlarıyla alakalıydı. Bu açıdan buhar değirmenleri inşa edilirken nizamnâmenin üçüncü bölümüne riayet etmeye özen gösterilirdi. İstanbul ve Bilâd-ı Selâse'de (Üsküdar, Galata ve Eyüp) bulunan buhar değirmeni ve diğer fabrikalarda ya *kompoover (fomivor)* duman filtresi kullanılacaktı ya da odun ve kok kömürü gibi duman vermeyecek bir maddenin kullanılması sağlanacaktı. Nizamnâmenin ilgili bölümündeki hükümlerde buhar değirmenlerini de kapsayan geniş bir alanda buhar makinesinin kullanılmasını yasaklamıştı. Nizamnâmenin 11. maddesine göre bu sınır Anadolu yakasında Anadolu Feneri'nden başlayarak sahilden Anadolu Hisarı'na, oradan Göksu Deresi'nin bitiminden Çamlıca'ya ve Kurbağalıdere'den Fenerbahçe burnuna kadar uzanmaktaydı. Avrupa yakasında ise Rumeli Feneri'nden başlayıp yine sahilden Büyükdere'ye, oradan Beyoğlu'na giden cadde ile Kâğıthane, Rami Çiftliği, Alibeyköy, Yedikule'den geçerek Ayastefanos Karyesi'ne kadar olan alanı kapsamaktaydı. Ancak bu madde İstanbul'daki değirmencilik endüstrisini olumsuz etkiledi. 10 Şubat 1864 tarihinde Meclis-i Meâbir'de ilgili maddenin; İstanbul'daki değirmencileri rüzgâr ve hayvan gücüne bağımlı bırakmanın dışında kentteki değirmenlerin yabancı değirmenler karşısında rekabet gücünü azalttığı ve bu durumun kentte en çok ihtiyaç duyulan gıda maddesi olan ekmeğin fiyatını arttıracığından endişe edilmekteydi.³⁸⁵ Ayrıca *fomivor*

³⁸⁴ *Düstur-Cüz-i Sani*, s. 441-445; BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861).

³⁸⁵ "Nâfi'a nezâret-i celîlesinin meclis-i vâlâya havâle buyrulan tezkiresi ve meclis-i me'âbirin melfûf Fransızca mazbatasının tercümesi dâire-i kavânin ve nizâmâtta lede'l-mütâla'a fezleke-i müeddâlarında vapur makineleri nizamnâmesinin on birinci maddesi hükmünce Dersa'âdet ve bilâd-ı selasede ve Boğaziçi'nin iki tarafında ta'yîn kılınan hatt-ı hudûd dâhilinde müceddeden vapur makinesi vaz' ve ihdâsı memnû'iyeti Dersa'âdet değirmencilerini külfet ve su'übetli olan hayvân ve rüzgâr değirmenlerine münhasır bıraktığından mâ'adâ rekâbet-i ecnebiye ile uğraşabilmek esbâbından mahrûmiyeti ve havâyic-i umûmiyenin en başlısı olan hintanın tahniye ücretinin yüksek fiyatda kalmasını ve yerlû değirmenlerince mazarrat-ı hakikiyeyi ve ahalice zahmet ve müşkilâtı müstelzim olmakda idüğinden memnû'iyet-i

duman filtresi kullanılarak yasaklı bölgelerde buharlı değirmen tesislerinin önündeki yasal engellerin kaldırılması da isteniyordu. *Fomivor* duman filtresi, İstinye'deki değirmende başarılı bir şekilde kullanılmıştır.³⁸⁶ Bundan dolayı 4 Mayıs 1865 yılında nizamnâmeye bir ek madde ilave edildi. Buna göre ilgili nizamnâmenin 11. maddesinde yazılı olan yasaklı bölgelere buhar makinesi konulması yasağı dumanlı makineler için geçerli olup, dumansız makinelerin kullanılmasına izin verilmişti. Fakat makinenin konulacağı alan sahilde ve mahalle arasında olmayacaktı. Bu açıdan mezkûr nizamnâme, buhar değirmenlerinin kurulmasına ve işletilmesine çevre temizliği ve güvenliğinin sağlanması bağlamında yaklaşıyordu.³⁸⁷

Çıkarılan nizamnâmeler, fosil yakıtlı değirmen ve fabrikaların yaygınlaşmasına engel olamayınca bacalarına duman filtresi takılması yoluna gidildi. Amaç halkın huzurunu kaçırmadan bu buharlı tesislerin üretime devam edebilmesi için çareler üretmektir. Buhar makinelerinin yoğun çevre kirliliğine sebebiyet vermesi üzerine tesislerin bacalarına duman filtreleri takılmasının sorunu çözeceği düşünülmüştür. Bu açıdan Tiyeri adlı bir Fransız fabrikatörün, buhar makinelerinin kömür yakması sonucu oluşan dumanı filtreleyen aleti Osmanlı devlet yetkilileri tarafından ilgiyle karşılanmış ve Tersane ile İstanbul Boğazı'nda kullanılan vapurlar ve bazı değirmenlere konulması da faydalı görülmüştür.³⁸⁸

Buharlı değirmen teknolojisi, çıkarılan yasal düzenlemelere rağmen, çevresel etkenlerden dolayı zaman zaman ahalinin tepkisini çekmeye devam etmiştir. Nitekim Üsküdar'da inşası istenen buhar değirmenine karşın halkın huzursuzlanması üzerine Nâfia Meclisi azasından Raşid Efendi ve Ahmed Ağa gerekli tahkikatları yapmakla görevlendirilmiştir. İkili tarafından verilen raporda değirmenin çıkaracağı duman ve sesin ahalinin huzurunu kaçıracağından fabrikanın başka yere yapılması teklif edilmişti. 1863 yılında Paşalimanı'nda inşa edilen büyük buhar değirmeninin dumanları çevreyi rahatsız edince

mezkûrenin bazı mertebe tevsi' ve tahfifi lâzıme-i halden görüldüğüne binâen" BOA, İ.MVL., 520/23374, 9 Cemazeyilevvel 1281 (10 Ekim 1864).

³⁸⁶ BOA, İ.MVL., 520/23374, 9 Cemazeyilevvel 1281 (10 Ekim 1864).

³⁸⁷ *Düstur-Cüz-i Sani*, s. 441-445; BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861).

³⁸⁸ "...*Haliç ve devâir-i Dersa 'âdet vapurlar dumanından kurtulmak vesâir sûretle dahi istifâde kılınmak için tersâne-i âmire ve şirket ve fevâid vapurlarına ve bazı değirmenlere işbu aletin vaz'ında muhsenât derkâr olmasına ve sâlifü'l-beyân vapur değirmenlerine alet-i mezkûrenin vaz'ı tensib buyrulduğu hâlde i'mâlât mücid-i mûmâ ileyh tarafından tebliğ ve beyân kılınan mikdâra iblâğ edilebileceğine binâen...*" BOA, ŞD., 1/3, 18 Cemazeyilevvel 1285 (6 Eylül 1868).

bunun önlenmesi için çareler aranmaya başlandı.³⁸⁹ 18 Ağustos 1868 tarihli bir rapora göre Göksu'daki su değirmeninin buhar değirmenine çevrilmesi talep edilmiş fakat bu öneri Şûrâ-yı Devlet'te görüşülerek reddedilmiştir. Gerekçe de bu tür makinelerin faydalı olmasına rağmen izin istenen yerin Göksu gibi köşklerin, yalıların, mesire alanlarının olduğu bir muhit olması ve buradaki havayı kirleteceği düşüncesiydi. Zaten yöre halkı da mezkûr buhar değirmenine izin verilmemesi yönünde dilekçeler vermişti.³⁹⁰ Sonrasında Göksu'daki değirmene buhar makinesi takılması tekrar gündeme geldi. Buna göre Göksu'daki su değirmeninin yaz mevsiminde de çalışması için *fomivor* adında duman filtresine sahip bir buhar makinesi takılması amacıyla değirmen mutasarrıfı Yorgiyos Papa Kiryako ilgili nezârete bir dilekçe sunmuştu. Yapılan değerlendirmeler neticesinde, kullanılmak istenen buhar makinesinin dumansız olmakla beraber *Sâbit Vapur Makinelerine Mahsûs Nizamnâme*'ne uygunluğu şartı koşularak kabul edildiği anlaşılmıştır.³⁹¹

Devlet, buhar değirmeninin inşa edileceği alanlarda bir taraftan halkın diğer taraftan ise değirmen işletmecisinin ve kendi çıkarının gözetildiği bir denge kurmaya çalışmıştır. Osmanlı tebaasından tüccar Yako veledi Yasef Merdahi, Selanik'e bir saat mesafede kendi arazisi üzerinde bir buhar değirmeni inşa etmek için dilekçe vermiştir (bkz. Ek 8).³⁹² Tüccarın kendi arazisinde inşa etmek istediği buhar değirmeninin Selanik şehir merkezine bir saatlik mesafede olacağı ve yerleşim yerlerine bir zararı olmayacağı tespit edilmiştir.

³⁸⁹ “Üsküdar'da Paşalimanı civarında inşâ kılınmış olan dakik fabrikasından hâsıl olan tütünün def-i mazarratı istid'âsına dair verilen mühürlü arz-ı hâl leffen irsâl kılınmış ve meâline nazaran ahvâl-i mesrûde fabrika müste'cirinin muhâlif-i ta'ahhüd harekâtına mebnî olarak sâye-i inâyet-vâye-i hazret-i şâhânedede ahalinin is'âf-ı istid'âsı muvâfık-ı merhamet bulunmuş olmağla...” BOA, MVL., 883/104, 27 Zilhicce 1284 (20 Nisan 1868).

³⁹⁰ Altı, “Su Değirmenlerinden Vapur Değirmenlerine: Nehirlerde Teknolojik Bir Dönüşümün Öyküsü”, s. 387, 388.

³⁹¹ BOA, İ.MMS, 102/4289, 19 Safer 1306 (25 Ekim 1888). “İş bu mazbatada mezkûr fabrika mutasarrıfı tarafından mukaddemâ vukû' bulan istid'â üzerine Göksu gibi mesîreye mahsûs olan bir mahalde buhar makinesi vaz'ı münâsib olamayacağı cihetle cevâb i'tâsı bâ tezkire-i sâmiye nezâret-i müşârun ileyhâya bildirilmiş ise de esâs iş'âr ol vakit isti'mâl olunacak makinenin dumanlı nev'inden bulunması cihetle mahzûr mütâla'a olunmasından neş'et edip bu kerre vaz'ına ruhsat istenilen makine ise dumansız olduğu gibi sâbit vapur makinelerine dair olan nizamnâmeye tezyil olunan madde-i munazzama hükmünce makinesi dumansız olmak üzere hudûd-ı memnû'a dâhilinde bu misillü fabrikalar te'sisine müsâ'ade edilmiş ve mezkûr fabrika hudûd-ı mezkûre hâricinde olmasıyla makine vaz'ı için müsâ'adeye mazhariyet daha ziyâde şâyân bulunmuş olmağla ruhsat-ı matlûbenin i'tâsı tezekkür kılındığı gösterilmiş olduğundan ber mûcebe-i mazbata ruhsat-ı matlûbenin i'tâsı hususunun zeylen bâ mazbata arz ve istîzâm tezekkür kılındı.” BOA, MV, 36/56, 11 Safer 1306 (17 Ekim 1888).

³⁹² BOA, A.DVN., 56/20, 29 Zilhicce 1265 (15 Kasım 1849).

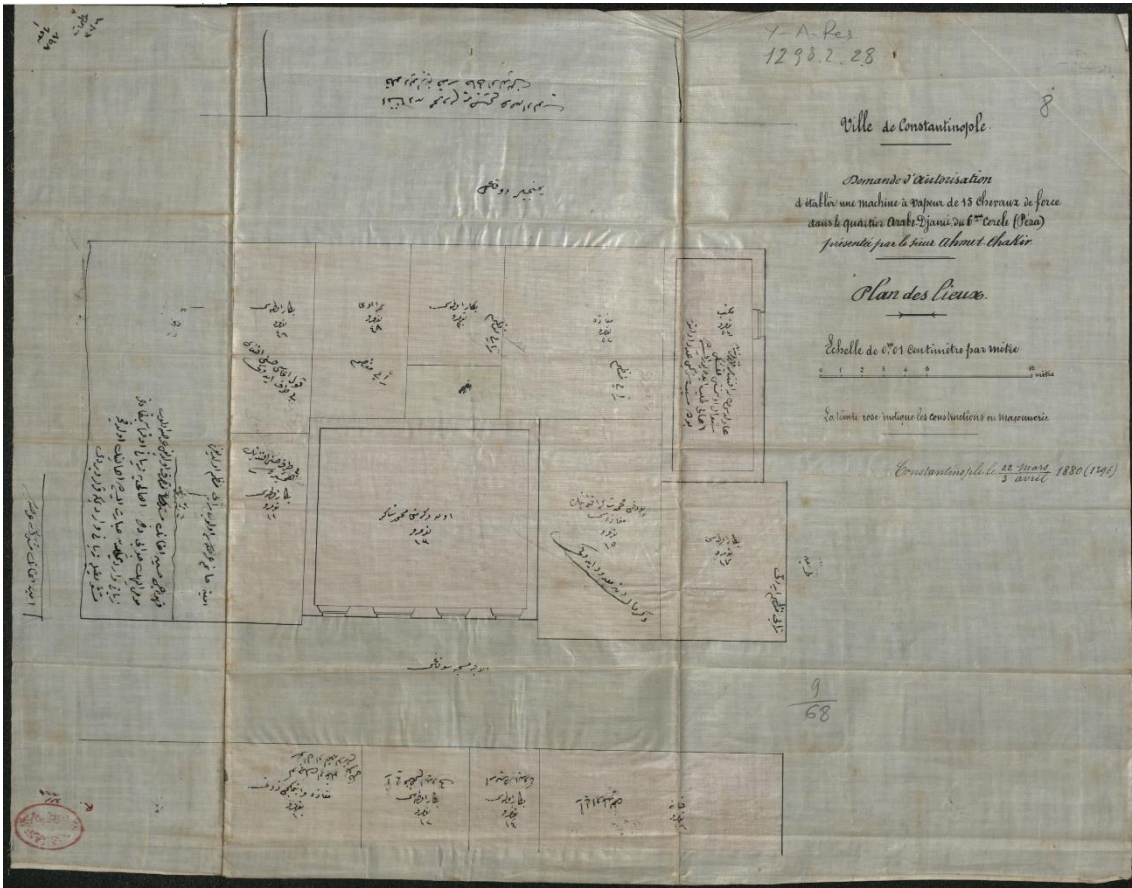
Bu açıdan tüccarın, senelik vergisini ödemesi şartıyla buhar değirmeni inşa talebi uygun görülmüştür.³⁹³

Osmanlı başkentinde buharlı değirmenlere karşı hassas bir bakış olduğu görülmektedir.³⁹⁴ Halk, dumansız değirmen makinelerine bile kuşkuyla yaklaşıyordu. Hükümetin bu konuda dikkatli davrandığı, kamuoyunun tepkisini ciddiyetle önemseydiği anlaşılmaktadır. Galata'da Alaca Mescid Sokağı'ndaki un değirmenine buhar makinesi koymak için Şakir Bey'e ruhsat verilmiştir (bkz. Kroki 3). Ancak, sabit buhar makineleri hakkında mevcut olan nizamnâme hükmünce, zikrolunan değirmenin bulunduğu mahal yasaklı sınırlar dahilindeydi. Bu durum değirmenin işletilmesiyle ilgili kafa karışıklığına sebebiyet verince yetkililer açıklama yapmak durumunda kaldı. Adı geçen nizamnâmede düzenlenmiş maddeye göre, yerleşim yerlerinde buhar makinesi yasağı yoğun duman çıkaran makinelere münhasır olup, bu değirmende kullanılacak makinenin dumansız olduğu ve daha önce hükümetçe yapılan tahkikatta bu değirmen makinesinin bir zararı olmadığı açıklanmıştır. Dumanlı makinelerden maksat, maden kömürü kullanılan makineler olup bu değirmende odun ve kok kömür kullanılacağı için zararlı duman çıkmayacağı belirtilmekteydi. Yetkililer, değirmenin olduğu mahalde nizamnâmeye uygun olarak buhar makinelerinin kullanılmasının bir sıkıntı doğurmayacağını açıkladıkları halde bölge sakinleri ikna olmadı. Mezkûr değirmende

³⁹³ "...vapur değirmânlarının memâlik-i şâhânede tekessürü dahi menâfi'-i umûmiyeyi mûcib olacağı ve husûsiyle vapur-ı mezkûrun mevki'ce lüzûm ve muhassenâti bulunduğu cihetle usûl ve nizâmına tatbikan sene-be-sene tahsîsi lâzım gelen ruhsatiyyesinin i'tâsı şartıyla iktizâ eden fermân-ı âlisinin tasdîri lâzım geleceği meclis-i mezkûrdan bâ-mazbata ifâde olunmuş ve tahrîrât-ı merkûmenin i'âdesiyle berâber mazbata-i mezkûrenin takdîmine ibtidâr kılınmış idüğü rehîn-i ilm-i âlileri buyruldukdâ" BOA, İ.DH., 362/23962, 9 Rebiülahir 1273 (7 Aralık 1876).

³⁹⁴ Şikâyetler sadece buhar değirmenleri için yapılmıyordu. Aslında buhar gücüyle çalışan bütün tesislere yönelik bir tepki söz konusuydu. Makineleşmiş üretim modelinin kalıpları geleneksel üretim modeline alışmış toplumda rahatsızlık yaratmaya devam edecekti. 1856 yılında Tarabya'da sahil kenarında inşa edilmek istenen bıçkışhaneye karşı yöre sakinleri itiraz etmiştir. Bunun üzerine Bâb-ı Âli, inşa edilmek istenen bıçkışhane mahallinin keşfedilmesi ve şikâyetlerin sınanması için görevliler gönderdi. Böylelikle, Tarabya ahalisinin beyan ettiği olumsuzlukların asılsız olduğu, bıçkışhanenin yanı sıra Üsküdar'da inşa edilmek istenen buhar değirmenine dahi ruhsat verilmesinde bir beis olmadığı rapor edildi. Ancak şikâyetler devam edince mezkûr bölgeye Nâfia Meclisi üyelerinden Ahmed Ağa ve Meclis-i Ebniye üyesi Raşid Efendi iddiaları araştırmak için gönderildi. Hazırlanan raporda buharlı makinenin dumanından ve iskeleye yansıyacak gemilerin yaratacağı kalabalıktan memleket ahalisinin aileleriyle beraber akşamları gezmekten mahrum kalacakları ve buhar makinesinin çıkaracağı gürültüden rahatsız olacakları dile getirilmiştir. İlgili kurullarda, bölgenin haritası üzerinde halkın dinlenme alanlarından biri olan deniz kenarında olmasından dolayı böyle bir yere bıçkışhane inşasının uygun olmayacağı anlaşılmış, bu gibi buharlı tesislerin sahilhânelerde, şehir içinde ve kalabalık muhitlerde değil de Umuryeri, Beykoz, Fenerbahçe ve Zeytinburnu gibi mahallerde yapılması uygun görülmüştür. Aynı zamanda Üsküdar'da inşa edilmek istenen buhar değirmeni de bu esaslar üzerinden değerlendirilmiştir. BOA, HR.MKT., 152/42, 13 Zilkade 1272 (16 Temmuz 1856).

buhar makinesinin kurulumuna başlandığı esnada ahali bu işin durdurulması için tekrar şikâyetle bulunmuştur. İnsanlar, değirmenin etrafının ahşap binalarla çevrili olmasından dolayı makine kazanı patlarsa can ve mal kaybına neden olacağı ve makinenin dumanının rahatsızlık yaratacağından şikâyetçiydi. Zira şehir ve sur dahilinde fabrikaların yapılmasının yasak olduğu kanun maddesine dayanarak değirmene buhar makinesinin konulmamasını istiyorlardı. Bu şikâyet üzerine Şehremaneti ve Nâfia Nezâreti ikinci defa şikâyetlere konu başlıkların araştırılması için uzman kişiler görevlendirdi. Yapılan incelemeler neticesinde şikâyetlerin yersiz olduğu, değirmen kazanlarının patlamasının teknik bir konu olduğu, değirmenin muhitiyle alakalı olmadığı ve bu dumansız makinenin değirmene yerleştirilmesinin önünde hiçbir sorun olmadığı rapor edilmiştir.³⁹⁵



Kroki 3: Galata'da Buhar Makinesi Konulmak İstenen Un Değirmeninin Krokisi

Kaynak: BOA, Y.A.RES., 9/68, 28 Safer 1298 (30 Ocak 1881).

³⁹⁵ BOA, Y.A.RES., 9/68, 28 Safer 1298 (30 Ocak 1881).

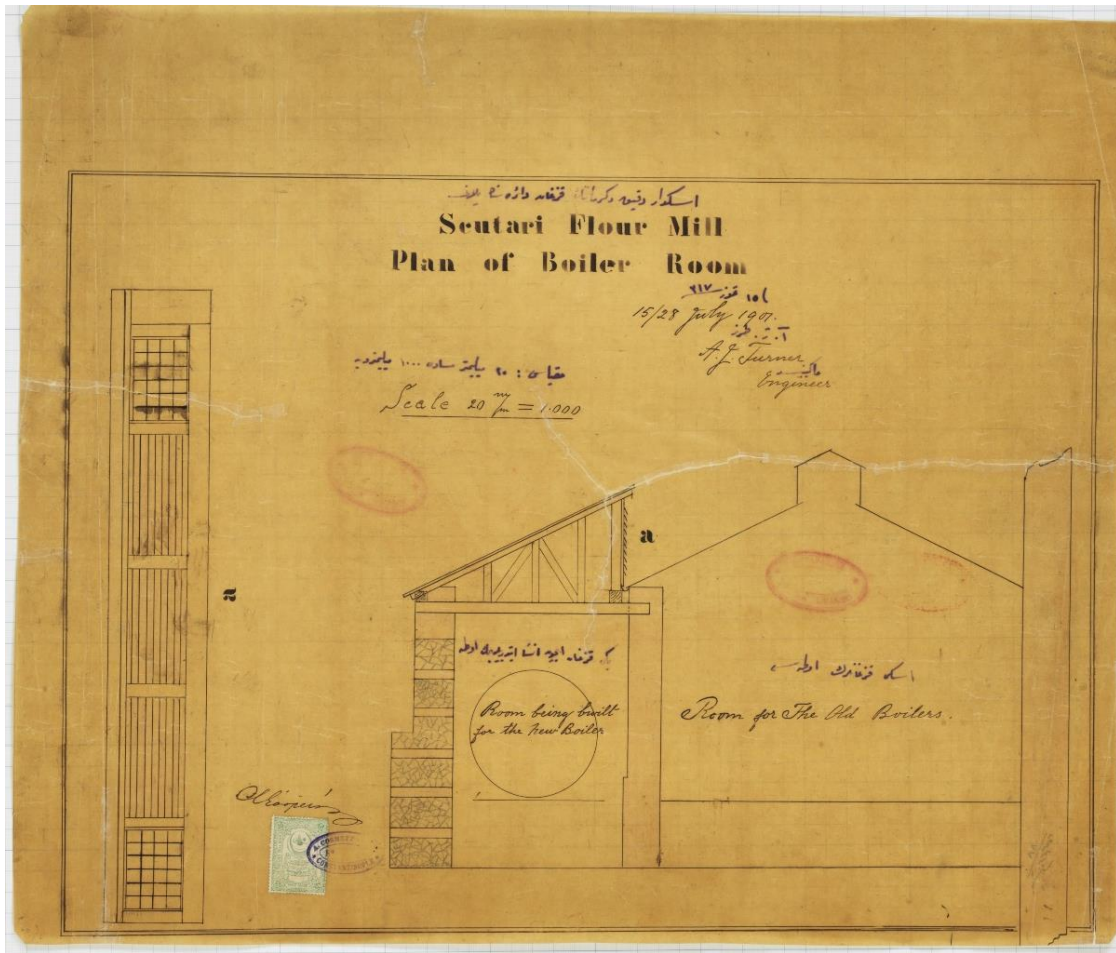
İnsanlar, hava kirliliğine neden olan veya kirlilik üretme potansiyeli olan tesisler konusunda o kadar hassas hale gelmişlerdi ki, Tarabya’da Almanya Sefârethanesi yakınında bir buhar değirmeni inşa edileceği haberi bölge sakinlerinde tepkiyle karşılandı. Oysa yapılan şey eski değirmenin tamirat işleriydi. Tarabya’da Kupa biraderlere ait değirmende tadilat işleri başlayınca insanlar yeni bir buhar değirmeni yapılacağı yanılıısıyla şikâyette bulundular. Fakat Kupa biraderlerin değirmeni *Sâbit Vapur Makinelere Mahsûs Nizamnâme*’den önce inşa edildiği için içindeki buhar makinesine müdahale edilemiyordu. Zaten İstanbul ve çevresinde buhar makineleri kullanan değirmenlerin yapımı şartlara bağlanmıştı. Kupa biraderlerin değirmenlerini tamir etmelerinde de kanunen herhangi bir sıkıntı yoktu.³⁹⁶ Ancak 1893 yılına gelindiğinde adı geçen kişilerin Tarabya’daki değirmeni *hükümet-i seniyye* karârıyla kapatılmıştır. Bunun sebebi bilinmemekle birlikte mezkûr tüccarların uğradıkları zarar için kendilerine 12.000 lira tazminat ödenmiştir. İngiltere Sefâreti, tüccarların değirmenin kapatılmasından dolayı un sıkıntısı yaşayacaklarını beyan ederek, alınan bu kararın gözden geçirilmesini talep etmişse de bir neticeye varıldığına dair herhangi bir belgeye rastlanmamıştır.³⁹⁷

Buhar değirmenlerden çıkan dumanların çevreye verdiği zararlarla alakalı şikâyetlerin ardı arkası kesilmiyordu. Pertevniyal Vâlide Sultan Vakfı’na ait Üsküdar’da Paşalimanı’nda bulunan büyük un değirmeninin bacasından (bkz. Plan 6) çıkan dumanın çevreye zarar vermesi sebebiyle bacasına *fomivor* duman filtresi takılması, değirmen bacasının beş metre yükseltilmesi, odun ve kok kömürü yerine daha az dumana sebebiyet veren bir yakıt türü kullanılması Şûrâ-yı Devlet tarafından uygun görülmüştür. Bu karar

³⁹⁶ “...Dersa ‘âdet etrâfında ve memnû’ olan dâire dâhilinde bu misillü fabrikalar inşâsına kuyûd ve şurût tahtında müsâ’ade olunmuş olduğuna ve bunun men’-i ta’mîr ve inşâsına kânûnen mesâğ dahi bulunamadığına binâen icâb-ı mevki’â muvâfik ve ahalinin huzûr ve istirahatine müte’allık kuyûd ve şurût-ı lâzime ile mezkûr değirmenin ta’mîr ve tecdîdine me’zûniyet i’tâsı bi’t-tensîb icrâ-yı icâbı geçende bâ tezkire dâhiliye ve nâfi’â nezâret-i celîlelerine tebliğ kılınmış ve tezkire-i mezkûrenin bir sûreti leffen takdîm edilmiş.” BOA, Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS.), 214/93, 10 Şevval 1305 (20 Haziran 1888).

³⁹⁷ “...Kupa biraderlerin müzâyaka-i mâliyesi şu aralık derece-i kemâle resîde olmuş idiüğüne ve hatta mezkûr değirmene muktezî makine ve kazgan ve edevât-ı sâire için akd etmiş oldukları kontoraların feshinden dolayı İngiltere fabrikatörlerine i’tâsına mecbûr oldukları tazmînât için fevka’l-âde tazyik edilmekte olmalarına mebnî lütfen ve tüccâr-ı mûmâ ileyhimin eşedd-i zarûretine merhameten keyfiyetin bir kere daha hâkpây-ı mülûkâneye arz ve isti’tâf buyrulmasıyla irâde-i seniyyenin istihsâli husûsuna himem ve müsâ’ade-i aliyye-i âsafânelerinin erzân ve şâyân buyrulmasını cânib-i sefâretten ahz ve telakkî etmiş olduğum ta’lîmâta imtisâlen zât-ı âlî-i dâver-i eframîlerine ricâ ederim efendim.” BOA, Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik (Y.PRK.EŞA.), 18/24, 29 Zilhicce 1310 (14 Temmuz 1893).

üzerine değirmenin, Ticaret ve Nâfia Nezâreti'nden sanayi idaresi muavini Fındıklıyan Aram ve Şehremaneti fen heyetinden gönderilen mühendis Necib Efendi tarafından daha önce faaliyetleri durdurulmuş, değirmen duman testi için geçici bir süreliğine çalıştırılmış ve yapılan teftiş neticesinde iddia edilen zararların mevcut olmadığına dair bir rapor hazırlanmıştır. Ayrıca İstanbul dahilinde bulunan buhar değirmenlerinin hiçbirinde kullanılmayan duman filtresinin bir vakıf değirmenine uygulanamayacağı da beyan edilmiştir. Yalnızca değirmen bacasının biraz yükseltilmesinin uygun olacağı belirtilmiştir. Sonuç olarak değirmenlerin çevreye verdiği rahatsızlık, konunun uzmanları tarafından titizlikle incelenmiş ve gerekli önlemler alınmaya çalışılmıştır.³⁹⁸



Plan 6: Üsküdar Un Değirmeni Kazan Dairesi ve Duman Bacası Planı

Kaynak: BOA, PLK.p., d.n. 393.

³⁹⁸ BOA, Dahiliye Nezâreti İdare Evrakı (DH.İD.), 111/2, 26 Rebiülahir 1330 (14 Nisan 1912).

30 Haziran 1913 tarihli buharlı motorlar hakkında kaleme alınan buharlı makineler nizamnâmesinde de buhar değirmenleri ve diğer sanayi tesislerinde çalışan işçiler ile bu tesislerin kurulduğu bölgelerdeki insanların sağlıkları güvence altına alınmaya çalışılmıştır.³⁹⁹ İlgili nizamnâmenin 20. maddesinde, mahalle aralarına inşa olunacak değirmen ve diğer tesislerin buhar kazanlarından çıkan dumanın civar sakinlerine rahatsızlık vermemesi için gerekli tedbirleri almasının zorunluluğu belirtilmişti.⁴⁰⁰ Buna göre motorlar ayrı bir mekâna konulacak, çıkaracağı titreşim ve sesle etrafa rahatsızlık vermemesi için gerekli önlemler alınacaktı. Ayrıca titreşimi engellemek için ağaç ürünlerinden yararlanılacak, ses için de misket (silansiyo) olarak adlandırılan bir susturucu alet kullanılacaktı. 5 beygir kuvvetine kadar olan motorlar eğer petrol veya hava gazıyla çalışıyorlarsa en az 20 metre, tasfiye edilmemiş hava gazıyla çalışıyorsa da bunun yarısı kadar genişlikte olan bir alana konulmaları gerekmektedir. 5 beygir kuvvetini aşan motorlar ise mesken alanlarından duvarla ayrılmış bir alana yerleştirilmeliydi. Motorun bu koruma duvarına uzaklığı 2 metre olmalıydı. Mesken alanlarından 5 metre uzakta olan motorların ise sadece gazın gürültüsüyle alakalı 35. maddeye uyması yeterliydi.⁴⁰¹

Buhar değirmenlerinin bacalarından çıkan dumanların havayı kirletmesi, bu tesislerde meydana gelen yangın ve patlamaların kamu sağlığını doğrudan tehdit ettiği gözlenmiştir. Devletin ciddi çevre ve güvenlik sorunlarını algılamaya başladığı andan itibaren yasal düzenlemeler yaptığı görülmektedir. Buhar değirmenlerinin yarattığı çevre tahribatının ve halkın tepkisinin, bu sektörün kent merkezlerindeki gelişimini doğrudan etkilediği anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti'nde buhar değirmenlerinin çevreye ve halk sağlığına olumsuz etkileri olduğu anlaşılma ile birlikte değirmenlerin açılmasını istemeyenlerin kendi çıkarlarını korumaya çalıştıkları da bir argüman olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca iddialar karşısında müteşebbislerin itirazları, devletin tutumu ve geleneksel değirmenci esnafının çekincelerinin bu sürece yön verdiği anlaşılmaktadır.

³⁹⁹ BOA, İ.DUİT., 19/3, 23 Receb 1331 (28 Haziran 1913).

⁴⁰⁰ “Yirminci madde – Usûl ve nizâmına tevfiķan ikâmetgâh aralarında te’sîs olunacak kazanların ocak bacaları civâr mesâkini duman ile iz’âc etmeyecek bir irtifâ’-ı matlûbda inşâ edilecek ve en hafif duman hâsıl edecek tedâbîrin ittihâzına i’tinâ olunacaktır.” BOA, İ.DUİT., 19/3, 23 Receb 1331 (28 Haziran 1913).

⁴⁰¹ BOA, İ.DUİT., 19/3, 23 Receb 1331 (28 Haziran 1913).

BÖLÜM 6: OSMANLI İDARESİNİN BUHAR DEĞİRMENLERİYLE İLGİLİ KARAR VE UYGULAMALARI

6.1. Buhar Değirmenlerine Uygulanan Vergi Politikası

Buhar değirmenlerinin inşa edilmesi devlet hazinesi ve bazı vakıflara gelir sağlıyordu. Değirmenin inşa talebi devletin ilgili kurumlarında kabul edildiği takdirde işletmeci tarafından devlete yıllık belli bir miktarda vergi verilirdi. Bu vergi miktarı değirmende dönen taş sayısı ve buhar kazanlarının yapısına göre değişiklik gösterirdi. 1851 yılında Hasköy’de yapılan bir buhar değirmeni için yıllık ödeyeceği vergi miktarı 2.500 kuruş olarak belirlenmişti.⁴⁰² 1858 yılında Balat’ta Köprübaşı İskelesi’nde buhar değirmeni inşa talebi padişah vakfına her bir değirmen taşı için 1.000 kuruş vergi verilmesi koşuluyla kabul edilmiştir.⁴⁰³ Ali Avni Efendi adındaki bir girişimci 1860 yılında İzmir’de kurduğu 12 taşlı buhar değirmeni için hükümete yıllık 8 bin kuruş vergi verecekti.⁴⁰⁴ Mösyö Obile Ferer 1866 yılında Rodos Adası’nda yapacağı değirmenin her bir buhar kazanı için *resm-i ruhsatiye* adı altında Nafia Nezâreti’ne 10 adet mecdiye altını vermeyi kabul etmişti.⁴⁰⁵ Niğde’nin Suvermez Karyesi’nde ziraat alanı üzerine inşa edilen değirmen için yıllık öşür bedeli olarak 30 para vergi verilecekti.⁴⁰⁶ Devlet, buhar değirmeninin inşa edileceği alanlarda bir taraftan toplumsal huzur ve güvenliğin sağlanması için çabalarken diğer taraftan da bu tesislerin hazine için yeni vergi kalemleri oluşturmasından memnuniyet duymuştur.

Geleneksel değirmenlerin sınırlılıkları, buhar değirmeni kurmayı zaruri hale getirmekle birlikte yeni teknolojiyi inşa etmenin önünde belirgin birtakım engeller bulunmaktaydı. Ağır vergi oranları bunların en önemlisiydi. Osmanlı Devleti’nde modern değirmencilik sektörünü etkileyen unsurlardan biri olarak bâcdariye vergisi, üretilen undan alınan %8 oranında bir vergiydi. 1847 yılında İstanbul’daki buhar değirmeni işletmecileri ithal edilen buğday için %8 oranında gümrük vergisi veriyorlardı. Bunun dışında ürettikleri unu ihraç ettiklerinde de %8 bâcdariye vergisiyle karşılaşıyorlardı. Değirmen sahipleri ikinci verginin kaldırılmasını talep ettilerse de geleneksel yöntemlerle üretim yapan

⁴⁰² BOA, İ.MVL., 206/6593, 5 Cemazeyilahir 1267 (8 Nisan 1851).

⁴⁰³ BOA, A.MKT.MVL, 96/29, 16 Receb, 1274 (2 Mart 1858).

⁴⁰⁴ BOA, HR.TO., 435/33, 24 Mart 1860.

⁴⁰⁵ BOA, A. DVN. MKL, 6/10, 03 Zilhicce 1283 (8 Nisan 1867).

⁴⁰⁶ BOA, ŞD., 65/23, 4 Zilkade 1325 (9 Aralık 1907).

değirmenlerin buhar değirmenleri karşısında silinip gideceği ve stratejik öneme sahip bir ürün olan un ticaretinin yabancıların kontrolüne geçeceği endişesiyle bu talep reddedildi.⁴⁰⁷

Bu vergi kalemi değirmencilik endüstrisine yatırım yapan çok sayıda sermayedarı olumsuz etkilemiştir. Bunlardan biri de Mösyö Darile Jon Valaniti'dir. Yako Yasef tarafından Selanik'te inşa edilen buhar değirmenidir ki, sonrasında Fransa devleti vatandaşlarından tüccar Jon Valaniti'ne devredilecekti. Yüksek bir üretim potansiyeline sahip olan değirmen, Selanik ve civarındaki un ihtiyacı için önemli bir yatırım olarak kayıtlara geçmişti. Değirmenin yeni sahibi Jon Valaniti ile Osmanlı hükümetinin değirmenlerde üretilen undan alınan bâcdariye vergisi için karşı karşıya gelmişti. Selanik'te bulunan buhar değirmeninde üretilen undan bâcdariye namıyla talep olunan verginin alınmaması için Mösyö Valaniti'nin bazı girişimleri söz konusuydu. Osmanlı Devleti'nde değirmencilik endüstrisinin gelişmesinin önünde ciddi engellerden biri olan bâcdariye vergisini diğer değirmen sahipleri ve un üreticileri verdikleri halde Mösyö Valaniti'nin bu talebinin olumlu karşılanması imkansızdı. Aslında konuyla ilgili Maliye Nezâreti'ne sunulan raporlarda bu verginin mezkûr değirmen için affedilmesinin vergi gelirlerinde azalma yaratmasından ziyade bu gibi tesislerin desteklenmesi neticesinde yurtdışından öğütölmek üzere sürekli tahılların geleceği ve bunun da gümrük vergileri adına kârlı olacağı belirtilmişti. Adet olduğu üzere Osmanlı sınırlarının dışından tezkireyle Selanik'e getirilip değirmenlerde öğütölerek şehrin içinde satılan unun her yükünden 90 para bâcdariye vergisi alınırdı. Fakat Mösyö Valaniti'nin buhar değirmeninin yıllık un üretimi 13.128 çuval olduğu halde ödeme yapmak istemiyordu. Oysa kentteki diğer değirmenlerden Hicrî 1274 (1857/1858) yılında *kapan-ı dakik* vergisi olarak 8.753,5 kuruş, bâcdariye vergisi olarak da 32.701 kuruş toplanmıştı. Yetkililer, Mösyö Valaniti'nin ödemekle yükümlü olduğu bâcdariye vergisini almakta ısrarcıydılar. Çünkü bu durum haksız rekabete neden olduğu gibi diğer üreticiler nezdinde de rahatsızlık yaratıyordu. Aslında tüccar bu vergiyi ödememekte ısrar ederken Osmanlı Devleti'nde değirmencilik endüstrisinin karşı karşıya kaldığı olumsuzlukları da dile getiriyordu. Zira değirmende öğütömek üzere getirdiği tahıllar için gümrük vergisi vermekteydi. Bu tahılları değirmende öğütüp satmak için tekrar vergi vermeye

⁴⁰⁷ Altı, "Su Değirmenlerinden Vapur Değirmenlerine: Nehirlerde Teknolojik Bir Dönüşümün Öyküsü", s. 383-386.

zorlanması, üreticinin kâr payını düşürüyordu. Bu vergi kalemi Osmanlı'da buhar değirmenlerine yatırım yapmanın ve bu sektörün gelişmesinin önünde engel olarak duruyordu. Mösyö Valaniti'nin yaptığı vergi affı başvurusu devletin ilgili kurullarında görüşülmüş ve Hicrî 1274 (1857/1858) ile 1276 (1859/1860) yılları arasında bâcdariye vergisini ödemeyen tüccarın biriken vergi borçlarını ödemesi yönünde bir karar çıkmıştır.⁴⁰⁸

Osmanlı değirmencilik endüstrisini sıkıntıya sokan uygulamalardan olan birden fazla vergi kalemi, serbest piyasa ortamında sektörün rekabet gücünü hayli kısıtlıyordu. Nitekim buğdaylar için ödenen duhuliyeye vergisiyle unlardan alınan bâcdariye vergisi, Selanik'teki bir diğer buhar değirmeni olan Allatini değirmeninin un üretimi ve satışını olumsuz etkilemekteydi. Avrupa ve Amerika'dan ithal edilen unlardan bâcdariye vergisi alınmadığı için gelen unlar piyasada ucuza satılabiliyordu. Bu haksız rekabet ortamında Allatiniler kendilerinden de bâcdariye vergisinin alınmaması hususunda Selanik Belediyesi yetkilileriyle sık sık görüşmüşlerdi. Fakat belediye için önemli bir gelir kaynağı olan bu vergi kaleminden vazgeçmek kolay değildi. Ancak Allatinilerin baskıları sonuç vermiş, ödedikleri yıllık vergi 72.500 kuruştan 500 liraya indirilmişti. Fakat bu vergi indirimi uzun süreli olmadı. Diğer değirmen sahiplerinin itirazı üzerine Allatinilere uygulanan vergi indirimi ortadan kalkmıştır.⁴⁰⁹ Bunun üzerine Allatiniler Maliye Nezâreti'yle bazı görüşmeler gerçekleştirdiler. Ancak olumlu netice alamadılar. Son olarak 9 Mart 1862 tarihinde Meclis-i Vâlâ tarafından düzenlenmiş bir ilmühaberde Allatinilerin isteğinin olumsuz karşılandığı görülmüştür. Hatta bu değirmenin un vergilerini eksiksiz ödemesi istenmekteydi. Çünkü hazine için ciddi bir gelir kalemi oluşturan bâcdariye vergisinden vazgeçmek kolay değildi. Eğer buhar değirmenlerinde üretilen undan %8'lik vergi alınmazsa hazine gelirinde azalma olacaktı.⁴¹⁰

İstanbul'daki buhar değirmenleri sahipleriyle tüccar ve esnaf bâcdariye vergisinden rahatsızlıklarını sık sık ilgili makamlar nezdinde dile getiriyorlardı. Değirmen sahipleri temin ettikleri buğday için %8 gümrük vergisi ödüyorlardı fakat iş sadece bununla kalmıyordu. Çünkü bu tahılları öğütürerek elde ettikleri unlar için de %8 bâcdariye vergisini vermekle yükümlüydüler. Böylece toplamda ödedikleri vergi oranı %16 oluyordu. Oysa

⁴⁰⁸ BOA, HR.SYS., 1922/15, 15 Kasım 1859 (bkz. Ek 12).

⁴⁰⁹ İpek, *Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler*, s. 83, 84.

⁴¹⁰ BOA, A.MKT., 107/64, 5 Safer 1264 (12 Ocak 1848).

Avrupa'dan ithal edilen unların bu kadar yüksek miktarda vergi ödediği görülmemiştir. Avrupa'dan gelen unlardan alınan gümrük vergisi %4'tü. Yerli buhar değirmeni sahiplerinin bununla rekabet etmesi mümkün değildi. Hatta buhar değirmeni sahipleri yabancı unlarla rekabet edemedikleri için ürettikleri 10 bin çuval unun ellerinde kalmasında şikâyet etmişlerdi. Çünkü Avrupalılar unu daha ucuza mal ettikleri için piyasada daha uygun fiyatlara satabiliyorlardı. Bu açıdan buhar değirmeni sahipleri ithal unlarla rekabet edebilmek ve tesislerinin zarara uğramasını engellemek için buğdaydan alınan gümrük vergisinin eskiden olduğu gibi (%8) alınmasını kabul etmiş ancak ürettikleri undan alınan verginin (%8) kaldırılmasını talep etmişlerdi.⁴¹¹

Bâcdariye vergisinin değirmencilik sektörüne verdiği zarardan dolayı bu verginin kaldırılması talebinin gündeme getirildiği bir dönemde devlet yetkilileri bu verginin kaldırılmasının gümrük hâsılatında azalmaya neden olacağını belirtmişlerdir. Nitekim zahire gümrüğü kayıtlarına göre 1864 yılının Mart ayı başından 1865 yılının Mart ayı başına kadarki bir yıllık süre zarfında İstanbul'daki buhar değirmenlerinde üretilerek iç piyasaya dağıtılan un miktarı 2.239.507 kıyye (2.873.287,481 kg.), ihraç edilen un miktarı ise 273.454 kıyye (350.841,482 kg.) idi. Bu değirmenlerin bir yıllık toplam un üretimi 2.512.961 kıyye (3.224.128,963kg.) kadardı. İç piyasaya sevk edilen undan %8 üzerinde alınan vergi miktarı 202.530 kuruştur. İhraç edilen undan %6 üzerinden alınan vergi miktarı ise %17.686 kuruştur. Toplam verilen vergi miktarı ise 220.217 kuruşa karşılık gelmekteydi. Bu sadece un vergisiydi. Zira temin edilen buğdaylar için verilen %8'lik vergi miktarı buna dâhil değildi.⁴¹²

⁴¹¹ “Bu kulları öteden berü hinta ve dakik iştirâsîfuruhtuyla meşgûl ve sâye-i ihsân-vâye-i hazret-i şâhânedâ bu yüzden te'ayyüş olunmakta olduklarımızdan irâde-i seniyye mücebince yüzde sekiz rûsûmât-ı gümrük hinta için te'diye eyledikten sonra vapur değirmanlarımızda tahn ile ihrâc olunan dakiki taşralara irsâl olundukda kezalik yüzde sekiz resm-i gümrük i'tâ olunarak cem'an yüzde on altı gurus rûsûmât-ı gümrük verilmekde ve Avrupa cânibinden vürüd eden dakikin mahallinde bu misillü virgü ve gümrüğü olmadığından mâ'adâ sâir mahallere gönderilen dakik için hinta bedelinden aldıkları gümrüğü geriye red olunur ve bu dahi tahkik olunur ise bu cânibe vürüd eden dakik gâyet ehven olup derhâl fûruht olduğunda ve yedlerimizde bulunan dakiklerin yüzde on altı gümrüğü olduğundan on bin çuvaldan mütecâviz dakiklerimiz İskenderiye'de mağazalarımızda kalmış olduğundan felâhî cânibinden giden dakika dört gurus gümrük alınmakta ve Rusya tarafından giden tahkika (?) yüzde altı rûsûmât alınmakta olup bu cihetle bu kulları yüzde on altı gümrük verdiğimiz halde malların fiyatı kırk ile satılmayıp yedlerimizde kaldığından ve pek ziyade gadr olduğundan hintanın kemâkân gümrüğü i'tâ olunmak ve dakikden gümrük alınmamak üzere icâbının icrâsına ve sûret-i mesrûriyetimiz husûsuna müsâ'ade-i ihsân-âde-i seniyyeleri erzân buyrulmak bâbında ve her hâlde emr ü fermân hazret-i veliyyü'l-emrindir.” BOA, İ.MVL., 532/23893, 14 Muharrem 1282 (9 Haziran 1865).

⁴¹² BOA, İ.MVL., 532/23893, 14 Muharrem 1282 (9 Haziran 1865).

İmparatorlukta buhar değirmenlerine uygulanan vergi politikası ve ulaşım alt yapısından kaynaklı sınırlılıklar bazı buhar değirmenlerinin kapanmasına sebebiyet verecek kadar ciddi bir problemdi. 1882 yılında Çanakkale’de sahilden 18 km. uzaklıkta bir buhar değirmeni inşa edilmişti. Yıllık 300.000 kg. un üretme kapasitesine sahipti. Ancak bu değirmen iki ana nedenden ötürü üretime ara verdi. Bu nedenlerden biri değirmenin kıyıdan uzak bir yerde inşa edilmiş olmasıydı. Çünkü değirmende üretilen unları iç ve dış piyasalara sürmek için sahile taşıyacak bir demir yolu yoktu. Diğer bir neden ise Osmanlı Devleti sınırları dahilinde üretilen mallara uygulanan %8’lik iç gümrük vergisiydi. Bu durum değirmende üretilen unların ithal edilen unlar karşısında rekabet gücünü yok ediyordu. Aslında bu iki neden Osmanlı Devleti’nde modern bir değirmencilik endüstrisinin gelişimine de engeldi.⁴¹³

Tablo 18: Hicrî 1301 (1883) Yılında Osmanlı Devleti ve Avrupa Ülkelerinin Gümrük Vergisi Tarifesi (İthal Edilen Un ve Buğday İçin)

Ülke	Para Birimi	Buğdayın 100 Kilosu (%)	Unun 100 Kilosu (%)
Osmanlı Devleti	Lira	8	8
Almanya	Mark	3,50	7,50
Avusturya	Florin	1,50	3,50
İtalya	Frank	5	8,70
Fransa	Frank	5	12
Romanya	Frank	muaf	12
Sırbistan	Frank	1	6
Norveç ⁴¹⁴	Frank	0,21	1,74
Amerika	Dolar	0,25	
Rusya	Ruble	muaf	
Portekiz	Frank	9	yasak
İsviçre	Frank	0,35	2,5
Yunanistan	Frank	2,13	5,33

⁴¹³ Cuinet, *La Turquie d’Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l’Asie-Mineur-Volume 3*, s. 728, 729, 747.

⁴¹⁴ Norveç’teki değirmencilik endüstrisi için bkz. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 1189 (19 Ekim 1907), s. 4.

Kaynak: “Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne’de Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 588 (4 Nisan 1896), s. 1,2.

Tablo 18’den de anlaşılacağı üzere Osmanlı Devleti’nde buğday ve un için alınan gümrük vergisinin diğer ülkelere oranla fazla olduğu görülmektedir. Aynı tarihlerde Fransa kendi ülkesindeki değirmencileri korumak için dışardan ithal edilen unlara karşı gümrük vergisini %12 ‘den daha yukarılara taşımanın yollarını arıyordu. Portekiz, un ithalatını yasaklamış ve buna karşın ülkesindeki buğdayların öğütülmesi için çabalıyordu. Osmanlı Devleti’ne en çok un ihraç eden ülkelerden biri olan Romanya ise, ülkeye buğday ithalatını teşvik etmek için vergi almazken dışardan un alınmaması için vergileri yükseltmişti.⁴¹⁵ Bu açıdan Osmanlı Devleti’ndeki değirmenciler ülkedeki değirmencilik sektörünün zarar görmemesi için ithal edilen undan alınan gümrük vergisinin yükseltilmesini talep etmekteydiler.⁴¹⁶

Osmanlı Devleti’nde ithal edilen buğday ile una aynı gümrük vergisi tarifesi uygulanıyordu. Bu açıdan buğday ithal edip değirmenlerde öğütmek yerine un ithal etmek daha kazançlıydı. Böyle olunca ülkedeki değirmencilik endüstrisi bu durumdan olumsuz etkileniyordu. Bunun için 1913 yılında yürürlüğe giren *Teşvîk-i Sanâyi Kânûnu Muvakkatı* hazırlanırken ithal edilen buğdayın gümrük vergisinden muaf tutulması gündeme gelmiş fakat bu durumun ülke tarımını gerileteceği düşüncesiyle vazgeçilmiştir. Eski gümrük tarifesine göre ithal buğday ile un aynı vergiye tabi olduğundan buğday yerine un ithal etmek daha kârlı idi. Devlet değirmencilik endüstrinin içinde bulunduğu çıkmaza karşılık daha fazla sessiz kalmayarak 1916 yılındaki yeni gümrük tarifesiyle ithal edilen 100 kg. un için 95 kuruş gümrük vergisi koymuştur. Böylece ülkedeki değirmencilik endüstrinin rekabet etmekte zorlandığı ithal un meselesine çözüm bulunmaya çalışılmıştır.⁴¹⁷

Devlet, un sektörünün tamamen yabancıların kontrolüne geçmesinden çekiniyordu. Böyle bir durumda yabancıların un fiyatına istedikleri şekilde müdahale edeceklerini ve bunun da ahali için büyük sorunlar doğuracağından endişe ediliyordu. Buhar değirmeni sahiplerinin bütün çabalarına rağmen undan alınan vergi kaldırılmamış, sadece ihraç

⁴¹⁵ “Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne’de Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 588 (4 Nisan 1896), s. 1-2; “Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne’de Değirmencilik”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 586 (21 Mart 1896), s. 1.

⁴¹⁶ “Dersaadet’te Değirmencilik Sanatı” *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 323 (6 Mart 1891), s. 1.

⁴¹⁷ Toprak, “Osmanlı Devleti’nde Sayısallaşma ya da Çağdaş İstatistiğin Doğuşu,” s. 16-17.

edilen unlardan alınmaması kabul edilmiştir. Aslında devlet yetkililerinin amacı buhar değirmenlerinin yanında diğer değirmenlerin de bir şekilde piyasada kalmasını sağlamaktır.⁴¹⁸

6.2. Buhar Değirmenlerine Yönelik Yasal Düzenlemeler

19. yüzyılın ikinci yarısında sarayın, ordunun ve halkın un ihtiyacını karşılamak üzere ağırlıklı olarak İstanbul ve yakın çevresiyle önemli liman ve ticaret kentlerinde özel sermayeyle kurulmak istenen buhar değirmenlerinin teşvik edildiği ve devletin daha çok bunu denetleyen ve düzenleyen konumda bulunduğu bir süreç yaşandı. Bu açıdan hükümet diğer sanayi tesisleriyle birlikte buhar değirmenlerini de ilgilendiren bazı hukukî düzenlemeler yaptı.⁴¹⁹ Değirmenler ruhsatsız inşa edilmeye başlanınca hükümet bu işin önünü almak için 1860 yılında valiliklere gönderdiği bir emirnameyle, değirmenlerin ve diğer fabrika yapılarının kurulmasının belediye nizamnâmesine göre olmasını emretti.⁴²⁰ Sefaretlere de ruhsatsız ve mukavelesiz hiçbir tesisin yapılmasına izin verilmeyeceği bildirildi.⁴²¹

İstanbul ve taşrada ruhsatsız olarak inşa edilen buhar değirmenleri devlet yetkililerini rahatsız etmekteydi. Bunun üzerine Meclis-i Meâbir'de buharlı değirmenlerin ve diğer fabrika yapılarının İstanbul'da yarattığı rahatsızlığı gidermek ve mezkûr makinelerin

⁴¹⁸ "...vapur değirmenlerinde tahn olunan dakikden resm-i gümrük alınmamak lazım gelse gümrükler hâsılâtına beyhûde yere haylice noksân terettüb edeceğinden başka yerlü hayvan değirmenlerinin bunlar ile rekâbete tahammülleri kalmayup kapanmalarıyla bu ticâretin dahi yerlüler ellerinden çıkıp ecnebilere geçeceği ve bunların önünde yerlü değirmenlerin rekâbeti kalmadığı takdîrde dakikin bahâsını istedikleri gibi artırıp bu ise ahalimizin ziyâde bahâ ile dakik alıp sarf ve istihlâk etmeleri neticesini vereceği ve resm-i mezburun ifâsı şimdîye değin vâkı' olan tecrübeye nazaran vapur değirmenlerinin ta'filine sebeb olamayacağı cihetle istid'â-yı mezkûrdan sarf-ı nazar ile yalnız diyâr-ı ecnebiye çıkaracakları mathînâtlarından resm-i gümrüğün ahz olunmaması husûsuna müsâ'ade olursa münâsib olacağı mütâla'a olduğundan keyfiyetin arz ve beyânı lâzım geleceği meclis-i mezkûrdan ifâde kılınmış ve arz-ı hâl-i mezkûr i'ade olunmuş olmağın ol bâbda ve her hâlde emr ü fermân hazret-i veliyyü'l-emrindir." BOA, İ.MVL., 532/23893, 14 Muharrem 1282 (9 Haziran 1865).

⁴¹⁹ Bunlardan ilki 1861 yılında buharlı tesislerin neden olduğu hava kirliliğine karşı hazırlanan nizamnâmedir. Sonrasında 1862 yılında *Sâbit Vapur Makinelerine Dair Nizamnâme*, 1886 yılında *Memâlik-i Şâhâne'de Fabrikalar Tesisine Dair Nizamnâme*, 1906 yılında *Fabrikalar Nizamnâmesi* ve 1913 yılında da *Mahallerde Kullanılan Müvellid-i Buharlarla, Buhar Hazneleri ve Motorlar Hakkında Nizamnâme Layîhası* düzenlenecekti. Ancak 1886 ve 1906 yıllarındaki fabrikaların tesisleriyle ilgili her iki nizamnâmenin de yürürlüğe girip girmediğiyle alakalı kesin bir veri yoktur. Tasarı aşamasında kalmış olmaları muhtemeldir. BOA, A.MKT.MHM., 206/13, 4 Receb 1277 (16 Ocak 1861); BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861); BOA, HR.TO., 478/24, 28 Aralık 1886; BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861); BOA, HR.TO., 478/24; BOA, T.d., d. n. 88; BOA, İ.DUÛT., 19/3, 23 Receb 1331 (28 Haziran 1913).

⁴²⁰ BOA, Sadaret Mektubi Kalemî Umum Vilayat Evrakı (A.MKT.UM.), 442/21, 29 Cemazeyilevvel 1277 (12 Aralık 1860); BOA, A.MKT.UM., 436/56, 1 Cemazeyilevvel 1277 (15 Kasım 1860).

⁴²¹ BOA, A.MKT.NZD., 341/86, 26 Receb 1277 (7 Şubat 1861).

kontrol altına alınması için Avrupa'daki usul ve kurallara uygun hazırlanan 17 maddelik nizamnâme Meclis-i Âlî-i Tanzîmât'ta görüşülerek 16 Ocak 1861 tarihinde karara bağlanmıştır.⁴²² Konuyla ilgili kapsamlı başka bir düzenleme ise 7 Haziran 1862 tarihinde *Sâbit Vapur Makinelerine Mahsûs Nizamnâme* olarak 3 bölüm 18 madde şeklinde hazırlanmıştır (bkz. Ek 1).⁴²³ Buhar değirmenlerinin inşa edilmesiyle alakalı önemli maddeler içerdiği için adı geçen nizamnâme üzerinde durulmayı hak etmektedir. Nizamnâmeye göre buhar kazanları, kuvvetlerine göre 3 gruba ayrılmıştı. Kuvveti 40 dereceyi geçen kazanlar birinci sınıf, 10 ile 40 derece arasında olanlar ikinci sınıf, 10 dereceden aşağı olanlar üçüncü sınıfı oluştururdu. Birinci sınıfta yer alan kazanlar için fabrikanın dışında bir kazan dairesi kurulacak, ikinci sınıf kazanlar için sade ve küçük binalar olacak, üçüncü sınıf kazanlar ise her türlü işyeri veya evlerin içine konulabilecekti. Bu üç kazan tipi de buhar değirmenlerinin işletilmesinde kullanılmıştır. Değirmenin büyüklüğüne ve içindeki değirmen taşı sayısına göre buhar makinesinin gücü değişmekteydi.⁴²⁴

Mezkûr nizamnâmede, buhar değirmenleriyle alakalı bir diğer önemli husus da yürürlüğe girdiği tarihten sonra kurulacak bütün buhar değirmenleri ve diğer buharlı fabrikaların Ticaret Nezâreti'ne ruhsat başvurusunda bulunacak olmalarıydı. Bundan önce ruhsatsız kurulan tesisler ise gerek görüldüğü takdirde, mezkûr nizamnâme hükümlerine göre işleme tabi tutulacaklardı. Ruhsat başvurusu esnasında verilen dilekçede; kurulmak istenen tesiste kullanılacak buhar kazanının yeri, kullanılacak yakıtın türü, tesisin faaliyet alanı ve tesisle alakalı 1/200 ölçekli bir harita sunulması zorunluydu. Ayrıca *ruhsatiye* adı altında 10 adet mecdiye altını nezâretin veznesine yatırılacaktı. Buhar değirmenlerinin inşası esnasında müteşebbislerden bu şartları yerine getirmeleri istenmekteydi. Nizamnâmede yasalaşan hükümlere aykırı hareket edenler hakkında cezaî işlem uygulanmasına karar verilmişti. Ayrıca nizamnâmede, nizamnâmenin yayınlanmasından önce kurulan buhar makineli tesislerin nizamnâmeye uygun hale getirilmesi de istenmiştir.⁴²⁵

⁴²² BOA, A.MKT.MHM., 206/13, 4 Receb 1277 (16 Ocak 1861).

⁴²³ *Düstur-Cüz-i Sani*, s. 441-445; BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861).

⁴²⁴ *Düstur-Cüz-i Sani* s. 441-445; BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861).

⁴²⁵ “Onsekizinci madde - İşbu nizamnâmenin ikinci ve dördüncü maddelerinin icrâsiyün şimdi mevcûd bulunan vapur makineli fabrika sâhiblerine nizamnâmenin tarihinden i'tibâren üç sene ve beşinci ve altıncı ve yedinci ve sekizinci ve dokuzuncu ve onuncu maddelerinin icrâsi için bir buçuk sene ve üçüncü maddenin

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren buhar değirmenlerinin inşa edilme sürecini içeren nizamnâmelerin yanı sıra özel sektörün değirmen kurmasını kolaylaştıracak bazı yasal düzenlemeler de yapıldı. Böylece kurulacak değirmenler için yurtdışından getirilecek makine ve diğer aletlerin gümrük vergisinden muaf tutulması çok sayıda müteşebbisi bu işe yatırım yapmaya teşvik etmişti. 1880'lerden sonra özel sermayeyle kurulan değirmenlerin sayısında büyük bir artış yaşandı. Bu durumda devlet eliyle oluşturulan sanayi yerine özel sermayeyle oluşturulan sanayi ikame edildi.⁴²⁶ Değirmen ve diğer fabrika yapılarındaki bu artış, var olan hukuki düzenlemelerin güncellenmesini gerekli kılıyordu. Bu açıdan 28 Aralık 1886 tarihinde *Memâlik-i Şâhâne 'de Fabrikalar Tesisine Dair Nizamnâme* başlığıyla bir nizamnâme tasarlandı. Bâb-ı Âli Tercüme Odası'nda hazırlanan ve tasarı aşamasında kalan bu nizamnâme 7 bölüm 75 maddeden oluşmaktaydı (bkz. Ek 2). Nizamnâmede, fabrikaların inşa edilmesi için gerek duyulan izinlere, fabrikaların kurulacağı yerlere, tesislerin çevreye vereceği rahatsızlık, ahalinin sağlığına etkileri, personelin çalışma düzeni, saatleri ve kurallara uymayan tesislere uygulanacak cezaî işlemlerden bahsedilmekteydi.⁴²⁷ Tasarı aşamasında kalan bir diğer nizamnâme Nâfia Nezâreti tarafında Hicrî 1320 ile 1324 (1902-1906) yılları arasında hazırlanan *Fabrikalar Nizamnâmesi*'dir. Bu nizamnâmede; fabrikaların tesisine dair genel hükümler, gaz veya petrolle işleyen makineler, daimî surette kalacak makineler ve kazanlar, seyyar makine, kazan ile petrollü ve gazlı makinelerin kullanımına dair hükümler yer almaktaydı.⁴²⁸

20. yüzyılın başlarında değirmenler dâhil olmak üzere sanayi tesislerinde gaz ve petrolle çalışan makinelerin kullanımının artmaya başlaması üzerine bu yeni durumun ihtiyacı doğrultusunda nizamnâmelerin güncellenmesi gerekli görülmüştür. Bu amaçla deniz vapurları dışındaki alanlarda kullanılan buhar hazneleri, buhar kazanları, lokomobil buhar kazanları ve motorlar hakkında 30 Haziran 1913 tarihinde bir nizamnâme daha kaleme alınmıştır.⁴²⁹ Söz konusu bu nizamnâme, 7 bölüm ve 46 maddeden oluşmaktaydı (bkz.

icrâsı için dahi altı mâh mühlet verilmiştir.” *Düstur-Cüz-i Sani*, s. 441-445; BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861).

⁴²⁶ Ekmeleddin İhsanoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Bilim, Teknoloji ve Sanayide Modernleşme Gayretleri”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları II*, Der.: Feza Günergun, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1998, s. 20.

⁴²⁷ BOA, HR.TO., 478/24, 28 Aralık 1886.

⁴²⁸ BOA, T.d., 88, 29 Zilhicce 1324 (13 Şubat 1907).

⁴²⁹ BOA, İ.DUİT., 19/3, 23 Receb 1331 (28 Haziran 1913).

Ek 3). Nizamnâmenin birinci maddesinde hangi buhar kazanları ve motorların nizamnâme dâhilinde kabul edileceği tarif edilmiştir. Buna göre, kapasitesi 25 litreden az olan buhar kazanları ile her bir santimetresi 300 gramı aşan buhar tazyikine/basıncına uygun olmayan kazan ve motorlar bu nizamnâme kapsamı dışında tutulmuştur. Bunların dışında denizdeki vapurlar haricinde hangi buhar kazanları ve motorlarının mezkûr nizamnâmeye uygun olduğu teferruatlı bir şekilde işlenmiştir. Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nde imal edilen kazanların muayenesi, ilgili nezâretin gözetiminde bir uzman tarafından yapılacaktı. İthal edilen kazanların muayene işlemlerine gelince, usulüne göre muayene edildiğini gösteren bir şahadetname ile ibraz olunan kazanların tecrübe ve muayene edilip edilmemesi, İstanbul'da Ticaret ve Ziraat Nezâreti'nin, taşrada ise hükümet temsilcilerinin takdirine bırakılmıştı. Bu nizamnâmede, buhar kazanlarının ortaya çıkaracağı güvenlik riskine karşı alınacak tedbirler ve buhar kazanlarının tesis yöntemi ayrıntılarıyla açıklanmıştır. Nizamnâmede, buhar kazanlarının kullanılabilmesi için İstanbul'da Ticaret ve Ziraat Nezâreti'ne taşrada ise vilayet merkezine beyanname verilmesi dile getirilmişti. Bu beyannamede buhar kazanının teknik özellikleri, kullanım amaçları ve kullanılan yer hakkında bilgiler de yer alacaktı. Bu çerçevede kazanların konulacağı mekân üretim tesisinden ayrı bir yerde olacak ve sadece uzman kişilerin gözetiminde çalıştırılabilecekti. Kazanların cinslerine göre içinde yer alacak mekânlarının teknik özellikleri de değişiklik göstermekte idi. İlgili madde uyarınca 5 beygir kuvvetine kadar olan motorlar eğer petrol veya hava gazıyla çalışıyorlarsa en az 20 metre, tasfiye edilmemiş hava gazıyla çalışıyorsa da bunun yarısı kadar genişlikte olan bir alana konulmaları gerekmekteydi. 5 beygir kuvvetini aşan motorlar ise mesken alanlarından duvarla ayrılmış bir alana yerleştirilmeliydi. Motorun bu koruma duvarına uzaklığı 2 metre olmalıydı. Mesken alanlarından 5 metre uzakta olan motorların ise sadece gazın gürültüsüyle alakalı 35. maddeye uyması yeterliydi.⁴³⁰ Bunun dışında kazan, hazne ve motorların yıllık olarak bakımlarının yapılmasının önemi de vurgulanmıştı.⁴³¹ Nizamnâme dikkatle incelendiğinde buhar kazanlarının güvenli işletilmesiyle alakalı olduğu anlaşılmaktadır.

⁴³⁰ *Otuzbeşinci madde – Hangi cinsden olur ise olsun her motor civâr sekeneinin rahatsız olmamasını te'minen kaçak gazın gürültüsünü tenkîs ve tahfîf için (silansiyö) mîsket ta'bir olunan alet-i mahsûsa ile mücehhez olacak ve mezkûr gazın hurûcuna mahsûs boru serbest havaya ma'rûz bulunacaktır.* BOA, İ.DUİT., 19/3, 23 Receb 1331 (28 Haziran 1913).

⁴³¹ BOA, İ.DUİT., 19/3, 23 Receb 1331 (28 Haziran 1913).

Buhar değirmenlerinin inşası için İstanbul ve taşrada başvuru makamı ve usulünde değişiklik söz konusuydu. İstanbul'da değirmen kurmak isteyen müteşebbisler ruhsat almak için başvuru dilekçesi ve değirmenin yapılacağı alanı gösteren haritayla Ticaret ve Nâfia Nezâreti'ne başvuruyordu. Dilekçede değirmenin kurulacağı yer, değirmende kullanılacak makine, değirmenin türü ve inşa edecek müteşebbisin ismi yazılı olurdu. Başvuru dosyasında dilekçe ve harita dışında, eğer değirmen 1862 yılında yayınlanan *Sâbit Vapur Makinelerine Mahsûs Nizamnâme*'de belirtilen yasaklı bölgelerde inşa edilecekse, buhar makinesi bulunan değirmen sahiplerinin, *fomivor* duman filtresini veya kömür yerine yoğun dumana neden olmayacak başka bir yakıt türü kullanacaklarına dair bir beyanname vermeleri zorunluydu.⁴³² Dosyada değirmendeki motorların gücüne veya değirmen taşlarının sayısına göre ilgili nezârete ruhsatiye bedelinin ödendiğine dair makbuzunda bulunması gerekirdi. Ticaret ve Nâfia Nezâreti'ne yapılan buhar değirmeni başvurusu nezârete bağlı Fen Müşavirliği'ne havale edilirdi. Burada değirmenin, 1862 tarihli *Sâbit Vapur Makinelerine Mahsûs Nizamnâme*'de belirtilen kurallara uygunluğu kontrol edildikten sonra inşasında başka bir mahzurun olup olmadığının araştırılması için başvuru dosyası Şehremaneti'ne gönderilirdi. Şehremaneti gerekli incelemeleri yaptıktan sonra değirmenin inşa edilmesinin uygunluğu ile alakalı raporunu tekrar nezârete gönderirdi.⁴³³ Taşrada ise buhar değirmeni için başvuru yapılan merci belediye meclisi veya vilayet idare meclisi idi. Değirmenin yapılacağı arazi devlete aitse, tesisin inşası için *irade-i seniyye* gerekiyordu. Bunun için sadaret ile ilgili nezâret arasında birtakım yazışmalar yapılırdı. Ruhsat başvurusu esnasında müteşebbisten istenen haritanın ölçeği nizamnâmelerde 1/200 olarak belirlenmişti. Ancak yapılan başvuru dosyalarında bu

⁴³² *Düstur-Cüz-i Sani*, s. 441; BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861).

⁴³³ BOA, DH.UMVM., 78/8, 3 Safer 1338 (28 Ekim 1919). Limni Adası'nda Angeli Simon oğlu Kosti'nin kale yakınında Andburnu Mahallesi'nde Palomilo isimli mahalde bulunan tarlası içinde bir buhar (ateş) değirmeni inşa etmek için başvuru dilekçesini, gerekli diğer evrakları ve haritaları Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne sunmuştur. BOA, DH.MKT., 1538/46, 24 Zilhicce 1305 (1 Eylül 1888). Yapılan tahkikat neticesinde değirmenin yapılmasında sorun olmadığı tespit edilmiş, vilayette hazırlanan mazbata ve diğer başvuru evrakları Nâfia ve Ticaret Nezâreti'ne gönderilmiştir. Burada yapılan inceleme neticesinde bu tür bir arazi üzerine bina inşa edilmesinin padişahın onayına bağlı olduğu belirtilmiş ve bunun için ise Defter-i Hâkânî Nezâreti'nden tezkire gelmesi gerektiği vurgulanmıştır. BOA, DH.MKT., 1567/75, 18 Rabiulevvel 1306 (22 Kasım 1888). Bu değirmenin inşa edilebilmesi için Nâfia ve Ticaret Nezâreti ile Defter-i Hâkânî Nezâreti arasında yapılan yazışmalarda inşası istenen buhar değirmeni için kullanılacak sabit buhar makinesinin çevreye zararı olup olmayacağının tespiti, makinenin cinsi ve kuvvetinin bildirilmesi istenmiştir. BOA, DH.MKT., 1581/50, 1 Cemazeyilevvel 1306 (3 Ocak 1889). İlgili kurumlar arasında yapılan yazışmalar neticesinde değirmenin tesis edilmesi halinde memleketin gelişimine ve ticaretine olumlu katkı sunacağı belirtilmiştir. Ruhsat harcı olarak 10 liranın Ticaret ve Nâfia Nezâreti'ne gönderilmesi halinde değirmenin yapılmasında bir engel kalmayacağı ve ruhsatın verilmesinin uygun olacağı kararlaştırılmıştır. BOA, DH.MKT., 1605/75, 14 Receb 1306 (16 Mart 1889).

kurala her zaman uyulduğu söylenemezdi. Bazı durumlarda çizimlerin bir kısmı harita niteliğinde veya kroki şeklinde oluyordu. Bazen de değirmenin detaylı bir projesi çiziliyordu. Buhar değirmenleriyle alakalı proje, harita veya krokilerde İngilizce, Fransızca, Osmanlıca veya Rumca açıklamalar da bulunabiliyordu.⁴³⁴

Osmanlı hükümeti yayınladığı nizamnâmeler vasıtasıyla, buhar değirmenlerini de kapsayan fabrika yapılarının bir düzen dâhilinde inşa edilmesini sağlamaya çalışmıştır. Buhar değirmenleriyle yakından ilgili bu nizamnâmelerin bir kısmının bazı maddeleri ihtiyaç halinde değiştirilmekteydi. Değirmenlerin tesisi sırasında ilgili nizamnâmelerde geçen hükümler dikkate alınmaktaydı. Buhar değirmenlerinin yapılacağı yerler bu nizamnâmelerdeki hükümlere göre belirlenmiştir. Devlet yaptığı yasal düzenlemelerle bir yandan değirmenleri denetim altında tutmayı hedeflerken diğer taraftan da ihtiyaç duyulan un için buhar makineli değirmenlerin inşa edilmesinin hukuki alt yapısını sağlamlaştırmaya çalışmıştır.⁴³⁵

6.3. Buhar Değirmenlerine Verilen İmtiyazlar ve Teşvikler

Buhar değirmenleriyle alakalı en önemli hususlardan biri de devletin verdiği teşvik ve imtiyazlardır. Hükümet bu değirmenlerin ihtiyaç duyulan bölgelerde yaygınlaşması taraftarıydı. Ancak geleneksel değirmenci esnafının zarar görmemesine de dikkat ederdi. Bu açıdan buhar değirmenleri başvurusu alınırken; yöre halkının un ihtiyacını, geleneksel üreticinin durumunu ve ciddi bir sermayeyle buhar değirmeni işine yatırım yapan kişilerin çıkarlarını gözetmeye çalışırdı. Beyrut'ta değirmen yetersizliğinden dolayı ekmeği esnafı un bulmada sıkıntı çekmekteydi. Bu esnaf, buğdayını 2-3 saat mesafede olan Cebel-i Lübnan'daki su değirmenlerinde öğütebiliyordu. Bu durumda yol masrafları ekmeğe zam olarak yansıyor. Halk ekmeğin pahalılığında şikâyetçiydi. Artan nüfus, geleneksel değirmenlerin yetersizliği, daha temiz ve ince öğütülmüş un talebi gün geçtikçe buhar değirmenlerine olan rağbeti artırmıştır. Bundan dolayı un üretimi ve ticaretini yapmak için kurucularının Osmanlı Devleti tebaasından olması ve geleneksel

⁴³⁴ BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861).

⁴³⁵ Buhar makinelerinin Osmanlı Devleti'nde kullanılmasıyla alakalı girişimler, 18. yüzyılın sonlarına kadar geri götürülse de bu makinelerin sanayi tesislerinde yaygın olarak kullanılması 19. yüzyılın ikinci yarısını buldu. 1798 yılında Mühendishane'de görevli bir mühendis olan Selim Efendi, Tersane'de kullanılmak üzere buhar gücüyle çalışan bir tulumba almak için İngiltere'ye gönderilmiştir. Mehmet Karaca (Ed.), *İstanbul Teknik Üniversitesi ve Mühendislik Tarihimiz*, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, 2012, s. 125.

değirmenlere zarar verilmemesi koşuluyla İstanbul, İzmir ve Gelibolu’da olduğu gibi 6 taşlı bir buhar değirmeninin kurulması için Sayda Vilayeti hazîne sarrâfı Mısırlıoğlu Hoca Andon tarafından eyalet meclisine arzuhal sunulmuştur. Beyrut’ta kurulmak istenen buhar değirmeni için yazılan dilekçede bazı imtiyazlar istenmiştir. Müteşebbisler Beyrut’ta 6 taşlı bir buhar değirmeni inşa ettikleri takdirde, Osmanlı hükümetinden Sayda Eyaleti’nden başlayarak İskenderun ve Tarsus’a kadar olan sahil kesiminde 20 yıl süreyle başka hiç kimseye buhar değirmeni açma ruhsatı verilmemesini, değirmende öğütmek için ithal edecekleri buğdaydan 10 yıl müddetle gümrük vergisi alınmamasını talep etmişlerdir. Bunun karşılığında ise her sene imtiyaz hakkı olarak Nâfia hazinesine 5 bin kuruş vergi verileceğini beyan etmişlerdir.⁴³⁶

Eyalet meclisinde yapılan değerlendirme neticesinde mezkûr değirmenin inşasına izin verilmesinin ahalinin menfaatine olacağı sonucuna varılmıştır. Eyalet valisinin buhar değirmeninin inşa edilmesi için yazdığı mektup ve eyalet meclisinin mazbatası (bkz. Ek 10) Meclis-i Vâlâ’ya sunulmuştur. Meclis-i Vâlâ durumla alakalı kapsamlı bir mazbata kaleme almıştır. Buna göre, inşa edilmek istenen buhar değirmeninin sadece un üretmek için kullanılmasının masraflı olacağı, bu değirmende tahıl öğütmenin yanında ipeğin de işlenmesinin faydalı olacağı belirtilmiştir. Ayrıca bu değirmenin İzmir’deki buhar değirmeni örnek alınarak şirket şeklinde işletilmesi gerektiği belirtilmiştir. Değirmen için 100 adet hisse uygun görülmüştür. Bu hisseler yabancılara verilmeyecekti. Her bir hissenin bedeli 7.500 kuruş olarak saptanmıştır. Değirmen için 12 yıl süreyle imtiyaz verilmesi planlanmıştır. Meclis-i Vâlâ’da bu şartlar altında değirmenin inşa edilmesi kararlaştırılmıştır.⁴³⁷ Ayrıca değirmenin hissedarları yalnızca Osmanlı vatandaşları arasından seçilecekti. Çünkü 1867 yılına kadar Osmanlı topraklarından yabancılardan mülk edinmesi yasaktı. Bu nedenle Osmanlı Devleti’nde buhar değirmeni kurmak isteyen çoğu yatırımcı bu tarihe kadar kuracakları değirmenlerin ruhsatını bir Osmanlı vatandaşının üzerine yapıyorlardı. 1857 yılında bir Fransız vatandaşı olan Sarl Bonifon adlı tüccar, Tekirdağ’da kuracağı buhar değirmeni için böyle bir yola başvurmuştur.⁴³⁸

⁴³⁶ BOA, İ.MVL., 183/5483, 18 Zilkade 1266 (25 Eylül 1850).

⁴³⁷ BOA, İ.MVL., 183/5483, 18 Zilkade 1266 (25 Eylül 1850).

⁴³⁸ Sefer Şener, “Osmanlı Sanayileşme Süreci ve Bu Süreçte Özel Girişimin Rolü”, *DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9/3 (2007), s. 73.

Osmanlı Devleti'nde Kaptan-ı Deryalık görevinde de bulunan Damad Gürcü Halil Rifat Paşa (1795-1856) 1853 yılında Bursa'da valilik yaptığı dönemde inşa ettiği 3 taşlı modern un değirmeni için 11 sene müddetle imtiyaz talebinde bulunmuştur.⁴³⁹ Devletin ilgili kurumları bu talebin, *Vakf-ı Celil-i Şâhâne*ye yıllık belli miktarda bir vergi tahsis edildiğinde kabul edileceği bildirilmiştir.⁴⁴⁰ Daha önce İzmir'de Tuzlaburnu isimli yerde inşa olunan buhar değirmenine 15 sene müddetle imtiyaz verilerek yıllık 8 bin, yine Sayda Vilayeti'nde inşa olunan buhar değirmenine 12 sene imtiyaz verilerek yıllık 5 bin kuruş *Vakf-ı Celil-i Hazret-i Şâhâne* için vergi alınmıştır. Ancak Bursa'da inşa edilen değirmen İzmir ve Sayda'da bulunan değirmenlere göre küçüktü. Bundan dolayı Meclis-i Vâlâ'da hazırlanan mazbatada, Bursa'da inşa edilen değirmenin 11 yıl süreyle istediği tekel hakkı için *Evkâf-ı Hümayûn-ı Hazret-i Şâhâne*ye yıllık 3 bin lira "ruhsatiye" vermesini yeterli görmüştür.⁴⁴¹ Devlet, bir yandan halkın un ihtiyacını giderecek modern değirmen tesislerinin inşa edilmesini olumlu karşılarken diğer yandan da yeni vergi gelirlerine kavuşuyordu.

Buhar değirmenlerinin üretime olan olumlu katkısı görülmüş ve imparatorluğun farklı yerlerinde bu değirmenlerin kurulması için girişimler artmıştır. Buhar değirmenleri kademeli olarak sahip oldukları teknolojik avantaj nedeniyle ülkedeki un piyasasında etkin rol oynamaya başladı. Yenilikçi öğütme teknikleri birçok bölgede kabul gördü ve geleneksel değirmenlerin varlığını zora soktu. Mösyö Petraki Pornara, imparatorluğun en kalabalık bölgelerinden biri olan Aydın Vilayeti dâhilinde buharla işleyen un değirmeni yapmak için dilekçe vermiştir. Aydın Vilayeti'nde değirmenlerin azlığı ve kente uzaklığı nedeniyle kent sakinleri un sıkıntısı çekiyordu. Kentte bulunan 15-20 kadar su değirmeninin sadece 2-3 tanesi sağlıklı işleyebiliyordu. Bunlar da un ihtiyacını karşılamaktan uzak olduğu için ahali ekseriyetle 30-40 saat mesafede bulunan Tavas ve

⁴³⁹ BOA, İ.MVL., 319/13522, 27 Safer 1271 (19 Kasım 1854).

⁴⁴⁰ "İkisi bir binâ olarak Burusa'da binâ ve inşa olunan yağ ve un fabrikasına usûl ve emsâline tevfikân ve Hüdavendigar sancağı dâiresine tahsîsan on bir sene müddet imtiyâz i 'tâsî iltimâsına dâir devletlû kapudan paşa hazretlerinin takrîri üzerine ticâret nâzırı devletlû paşa hazretleriyle muhâbereyi şâmil olan tezkire meclis-i vâlâyâ lede'l-i 'tâ hâmişinde muharrer cevâbdan müstefâd olacağı vechile bu husûs usûl-i i 'mâriyeye tamamıyla muvâfık olmasıyla şurût-ı lâzime derciyle emr-i âlî tasdîr ve i 'tâsî emsâli iktizâsından olup fakat böyle müceddeden değirman inşâsında vakf-ı celil-i şâhâneye senevî münâsib mikdar şey tahsis ve i 'tâsî dahi nizâmı iktizâsından bulunduğundan âna göre icâbının icrâsı gösterilmiş olduğuna binâen ba'dehu iktizâsına bakılmak üzere bunun emsâline tahsis olunan icâre ne mikdârdır keyfiyetin tahkik ve iş'ârî husûsunun savb-ı vâlâlarına bildirilmesi tezekkür olunarak mezkûr tezkire ve takrîr ile meclis-i nâfi 'a müzekkiresi leffen gönderilmiş olmağla keyfiyetin iş'ârî mütevakkıf-ı himem-i behiyyeleridir." BOA, İ.MVL., 319/13522, 27 Safer 1271 (19 Kasım 1854).

⁴⁴¹ BOA, İ.MVL., 319/13522, 27 Safer 1271 (19 Kasım 1854).

Çal kazalarından gelen unları, mecbur olduklarından yüksek fiyatla almak zorundaydılar. Fakat Tavas ve Çal unları bile her zaman gelmiyordu. İklim koşulları kötü gittiğinde, kuraklık veya yoğun kar yağışı gibi bir olay yaşandığında un bulmak güçleşiyordu. Bu açıdan buhar değirmenlerinin bölgede inşa edilmesi arzu ediliyordu.⁴⁴² Mösyö Petraki Pornara, kuracağı buhar değirmeni için 20 sene müddetle bir imtiyaz talebinde bulunmuş, ancak bu tekel usulü yetkililerce hoş karşılanmamıştır. Bu durumun un sıkıntısını daha da artıracak ve bölgede buhar değirmenlerinin gelişmenin önünü kapayacağı endişesi vardı. Meclis-i Meâbir, 15 seneden fazla bir müddetin imtiyaz olarak verilemeyeceğini belirtmiştir.⁴⁴³ Nihayetinde buhar değirmenlerine olan ihtiyaç açıldı. Bu açıdan Meclis-i Meâbir, Aydın'da buhar makineleri nizamnâmesine ve bu gibi tesislerin inşası hakkında hükümetin uyguladığı nizamata tabi olmak şartıyla buharla işleyen bir un değirmeni inşa edilmesini kabul etmiştir.⁴⁴⁴

Buhar makineleri kullanılarak un elde etme işleminin kolaylaşması sonucu, imparatorluğun çeşitli bölgelerinde buhar değirmenlerine yönelik imtiyaz taleplerinin artmasına yol açmıştır. Osmanlı Devleti, ilk başlarda buhar değirmenlerinin belli bir süreyle tekel oluşturacak şekilde imtiyaz sahibi olan müteşebbislere ihale edilmesi yoluna gitmiştir. Ancak ilerleyen zamanlarda un üretim sanayiinin gelişmesiyle birlikte tekel hakkı tanıyan imtiyaz usulü terk edilerek uygun koşulları sağlayan herkese buhar değirmenleri inşa etme yetkisi verilmeye başlanmıştır. Osmanlı Devleti tebaasından Corci Moronyayi, 1867 yılında Sakız Adası'nda bir buhar değirmeni kurmak için mezkûr ada kaymakamlığına ruhsat başvurusunda bulunmuştur. Moronyayi, yapacağı değirmen için 10 sene müddetle imtiyâz talep etmiştir. Konu, Meclis-i Vâlâ'da tartışılmış ve imtiyaz

⁴⁴² "...ve'l-hâsıl kâffe-i ahali şu kayd-ı zarûretten kendülerini kurtaramamakda olmalarına nazaran böyle bir değirmenin buraca lüzûm-ı inşâsı derkâr ve bunun ahali ve memlekete cihet-i fevâid ve teshîlât-ı külliyesi vâreste-i kayd-ı beyân ve iş'âr" BOA, MVL, 684/52, 3 Rebiülahir 1281 (5 Eylül 1864).

⁴⁴³ "...ahalinin değirmenlerin nedretinden (yetersizlik) dolayı çekdikleri ziyân ve mahrûmiyet ile sâbit olduğuna binâen menâfi'-i ahali için değirmenler inşâsına ahaliyi teşvîk eylemek lâzım gelir iken sancağ-ı mezkûr dâhilinde yalnız bir değirmen inşâ eyleyecek böyle bir adama imtiyâz-ı mahsûs i'tâ olunduğu takdîrde mezkûr değirmenlerin" çoğalmasına mani olacağını "meclis-i me'âbir beyân ve ifâde eyler." BOA, MVL, 684/52, 3 Rebiülahir 1281 (5 Eylül 1864).

⁴⁴⁴ "...Aydın sancağı dâhilinde un değirmenlerinin azlığı ve mevcûd olanların dahi birbirine gâyet ba'îd bulunması cihetiyle mezkûr değirmenlere ahali buğdaylarını götürüp öğütmek için ziyâde mesârif ve ziyâna dâcâr olmakda bulduklarını ve istihâm eylediği imtiyâzın icrâsı ise kendüsini mesârif-i kesîreye giriftâr eyleyeceğine binâen istid'â-yı vâkî'asının karîn-i müsâ'ade buyrulmasını beyân ve ifâde ile sancak-ı mezkûr dâhilinde vapur ile işler un değirmenleri inşâ eylemek üzere Mösyö Petraki Pornara nâm kimesne tarafından yirmi sene imtiyâz-ı mahsûs talep olunmuşdur." BOA, MVL, 684/52, 3 Rebiülahir 1281 (5 Eylül 1864).

talebinin değirmencilik endüstrisinin gelişmesine olumsuz etki edeceği ve bu tesisin bölgede tekel oluşturabileceği ihtimali göz önünde tutularak Sakız Adası'nda buhar değirmeni inşa talebinin imtiyazsız olarak kabul edilebileceği belirtilmiştir.⁴⁴⁵ Bunun dışında bu değirmen inşa edildiği takdirde ileriki zamanlarda yayınlanacak maliye ve zabıta nizamına uygun hareket etmesi, 10 adet yüzlük altını *resm-i ruhsatiye* olarak vermesi ve her buhar kazanı için yıllık 10 adet yüzlük altın ödeme yapması şartıyla ruhsatnamenin onaylanmasına karar verilmiştir. Alınan karar Sakız Kaymakamlığı'na bildirilmiştir.⁴⁴⁶

Buhar değirmenlerinin gelişimini etkileyen önemli hususlardan biri olan imtiyaz hakkı sonradan bazı kurallara bağlanmıştı. Osmanlı yetkilileri buhar değirmeni yapılmasının önemini ve halka faydasının farkındaydılar. İmtiyaz usulünün tekelleşmeyi doğurduğu ve bu durumun da değirmencilik endüstrisinin gelişmesine engel olmasından çekindikleri için sıcak bakmıyorlardı.⁴⁴⁷ Yanya Vilayeti'nde, kentin önde gelen eşrafından olan Mustafa Bey ve ortakları kentin uygun bir yerinde bir sene içinde inşa edilmek ve günde 6 bin kıyye (7.696,8 kg.) un üretme potansiyeline sahip bir buhar değirmeni inşa etmek için 20 sene müddetli imtiyaz talebini içeren bir dilekçeyi idare meclisine sunmuştur. İdare meclisi, kentin içinde değirmen olmadığı için ahalinin ihtiyaç duyduğu unu beş altı saat uzaktaki su değirmenlerinden temin ettiklerini belirten bir mazbatayı 1 Haziran 1874 tarihinde Şûrâ-yı Devlet'e göndermiştir. Bahsedilen imtiyaz şartları dikkate alınarak Yanya'da inşası istenen buhar değirmeni için 20 yıllık imtiyaz süresi uygun görülmemiştir.⁴⁴⁸

Osmanlı Devleti'nde buhar değirmenlerinde kullanılan alet, edevat ve makinelerin bir kısmı Avrupa ülkelerinden ithal ediliyordu. Devlet, değirmencilik endüstrisinin

⁴⁴⁵ "...işbu değirmânın inşâsı cezîre-i merkûmece müstelzim-i fevâid olacağı derkâr ise de bu misillü te'sisât-ı nâfi'a için imtiyâz i'tâsı sanâyi'in ilerlemesine haylûlet eyleyeceğinden başka hayâyic-i zarûriyeden olan dakîk tahmî husûsunun usûl-i inhisârîye tahtına alınması bir vechile câiz olamayacağına mebnî imtiyâz i'tâsından sarf-ı nazarla" BOA, A.MKT.MHM., 378/86, 3 Zilhicce 1283 (8 Nisan 1867).

⁴⁴⁶ BOA, A.MKT.MHM., 378/86, 3 Zilhicce 1283 (8 Nisan 1867).

⁴⁴⁷ "...işbu vapur değirmenleri pek çok yerlerde mevcud olarak başlı tesisatdan madud olmayacağı cihetle imtiyaz-ı matlubun itasına hacet görünmediğine ve maamañih böyle şeylerde terakkiyat-ı mültazime-i asriyeye istinaden dermiyan olunan müsted'ayatin redd-i küllisi dahi gayr-ı münasib olacağına binaen" BOA, İ.MMS., 53/2342, 8 Receb 1292 (10 Ağustos 1875).

⁴⁴⁸ "...vakıa nefs-i kasaba-i mezkurede değirmen bulunmamasından dolayı ahalinin beş altı saat mesafede kain su değirmenlerine gitmeye mecbur ve bu cihetle duçar-ı enva'-ı müşkilat olmalarına nazaran tervic-i istida münasib ve menafi' ve muhsenata calib olacağı beyan kılınmıştır." BOA, İ.MMS., 53/2342, 8 Receb 1292 (10 Ağustos 1875).

modernleşmesi için yurtdışından ithal edilecek değirmencilik malzemeleriyle alakalı bazı yasal düzenlemeler yapmıştır. 1873 yılından başlayarak 15 yıl süreyle, değirmenlerde kullanılmak üzere Avrupa'dan ithal edilecek makineler için gümrük vergisi muafiyeti getirildi.⁴⁴⁹ Bu da bazı şartlara bağlanmıştı. Daha önce gümrük vergisi muafiyeti tanınan değirmenin yenilenmesi veya tamir edilmesi için malzeme temin edilmeye çalışılma imtiyaz geçerliliğini korumuyordu. Gümrük vergisi muafiyeti kısa vadede devletin zararına olan bir uygulama olsa da uzun vadede bu tesislerin yapacağı katkılarla bu açık kapanıyordu. Gümrük vergisi muafiyeti sürekli olan bir uygulama değildi. İlk aşamada 15 yıllık süre zarfında geçerli olan bu uygulamanın ara ara uzatıldığı ve yenilediği görülmüştür. 1889 yılına gelindiğine bu süre 10 yıl daha uzatılmıştır.⁴⁵⁰ Bu gümrük vergisi imtiyazı sadece değirmen malzemeleri için geçerli olmayıp, her nevi fabrika ve tesis için uygulanıyordu. Bu bakımdan söz konusu uygulama devletin sanayii geliştirmek için başvurduğu bir yöntemdi.

Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyılın ortalarından itibaren değirmencilik endüstrisinin gelişmesi için yurtdışından getirilen makine, kazan ve diğer değirmen ekipmanlarının un üretimine olumlu katkı sunduğu görülmüştür. Yüzyılın son çeyreğinde tesis edilecek buhar değirmenleri için işletmeci, önce ilgili nezâretlerden (Ticaret Nezâreti ve Nâfia Nezâreti) ruhsat alıp sonrasında ithal edilecek malzemelerin yazılı olduğu bir defteri Nâfia Nezâreti'ne veriyordu. Gümrük müdürlüğüne, ithal edilecek malzemelerle alakalı teferruatlı bir açıklama yapıldıktan sonra durum resmî gazetede yayınlanıyordu. Sonrasında ise tesisin yapılacağı vilayetin valiliğine ve Şûrâ-yı Devlet'e konu hakkında bilgi veriliyordu.⁴⁵¹ Eğer değirmen ilk defa tesis edilecekse, ithal edilmek istenen

⁴⁴⁹ “On Beş Seneye Kadar Avrupa'dan Celbolunacak Makine ve Fabrika Alâtının İlk Defada Rüsûm-ı Gümrükten Muafiyetine Dair İlan”, s. 398.

⁴⁵⁰ *Düstur*, Tertib 1/Cilt 6, Ankara: Başvekâlet Devlet Matbaası, 1939, s. 320-321.

⁴⁵¹ “...ahiren vücuda gelen tesisatdan bazılarının Avrupa'dan celb edecekleri edevatın resm-i gümrükden muafiyetine müsaade buyrulmuş ise de bu da bir kaide ve usule müstenid olmayarak cereyan etmekte bulunmuş olduğundan dolayı bu makule ahvalde dairece dâima tereddüd olunmakta bulunduğu ve tesisat-ı mezkure için haricden celb olunacak vapur makineleri vesair edevatın bir defalık resm-i gümrükden muafiyeti hakkında mutarrid bir usul ittihazı münasib ve husul-i maksada kâfi olup her ne kadar bu suretin varidat-ı rüsumiyeye bazı merite hâle iras edebileceği vehle-i ulûda tahattur olunursa da bunların vücuda gelmesiyle bi'l-vasita istihsal olunacak fevaid-i alat ve edevattan alınacak resm-i gümrüğü kat kat tecavüz edeceğine binaen ve bir de bu teşvikat ve teshilat tesisat-ı mezkurenin lüzumu merite tekessür ve teaddüdü için bir tedbir-i muvakkat kabilinden olmak lazım geleceğine nazaran on beş sene müddet zarfında yapılacak fabrika vesair tesisat için Avrupa'dan celb olunacak alat ve edevatın evvel emirde birer kıta defteri bi't-takdim nâfia nezâret-i celilesince tedkik etdirildikten sonra bir defalık resm-i gümrükden muaf tutulmasının usul ittihazıyla rüsûmat emanet-i behiyyesine malumat itası ve keyfiyetin gazetelerle resmen neşr ve ilanı ile vilayet-i mezkure valiliğine o yolda cevab tastiri vesairleri hakkında

malzemeler için vergi alınmazdı. Devlet, bu vergi muafiyetiyle ülkedeki buhar değirmenlerinin sayısını arttırmayı ve daha modern bir değirmencilik endüstrinin kurulmasını hedeflemiştir.

Yanya Vilayeti'nde Mustafa Bey ve ortaklarının inşa etmek istedikleri buhar değirmeni için istedikleri imtiyaz talebinin Nâfia Meclisi'nde görüşülmesi esnasında buhar değirmenlerinin İstanbul ve İzmir gibi büyük kentlerde yaygın olduğunun belirtilmesi, Osmanlı Devleti'nde buhar değirmenlerinin ciddi anlamda yaygınlaştığını ve bilinirliğinin arttığını göstermektedir. Mustafa Bey ve ortaklarının istedikleri imtiyaz talebi reddedilmiş ancak buhar değirmeninde kullanılmak üzere ithal edilecek makine ve diğer değirmen aletleri için gümrük vergisi muafiyeti talebi ise bir kereliğine mahsus olmak üzere kabul edilmiştir.⁴⁵² Yine Yunan devleti tebaasından Yorgiyadi, Midilli'de Poyraz Limanı'nda bulunan fabrikasının yanında mutasarrıf olduğu arsası üzerine 22 Ekim 1892 tarihinde inşa edeceği buhar değirmeni (buharlı un fabrikası) için ruhsatname almıştır. Yorgiyadi sonrasında, ilk defa bir değirmen inşa edeceği için Avrupa'dan getireceği alet ve edevatın gümrük vergisinden muafiyeti için devletin ilgili kurumlarına başvuruda bulunmuştur. Yapılan inceleme neticesinde müteşebbisin bu talebi kabul edilmiştir. Yorgiyadi'nin inşa edeceği buhar değirmeniyle alakalı bürokratik işlemler bittikten sonra hızla yapım aşamasına geçilmiş ve Cezayir-i Bahr-i Sefid valisinin 27 Aralık 1892 tarihli arızasına göre de bitmiştir.⁴⁵³

Ege adalarında zeytinyağı üretiminin olduğu bölgelerde tahıl ve zeytinlerin birlikte işlendiği değirmenlere sıkça rastlanıyordu. Zira un üretimi ile birlikte zeytinyağı üretiminde de geleneksel üretim metodları terk edilerek makineleşme yoluna gidilmiştir. 1891 yılında Midilli Kazası ahalisinden Tabib Aleksandır Salite, Bafla Karyesi dışındaki bahçesinde inşa edeceği buharlı zeytinyağı ve buhar değirmeni (un fabrikası) için Avrupa'dan getireceği alet ve edevatın (bkz. Ek 22) gümrük resminden muafiyeti ve ruhsatname talebinde bulunmuştur. Ticaret ve Nâfia Nezâreti'nin yaptığı incelemeler neticesinde zikrolunan defterde yazılı olan malzemelerin, değirmen ilk defa inşa edildiği

dahi lazım gelen muamele ifa olunmak üzere verilecek karar-ı alinin Şûrâ-yı Devlete bildirilmesi hususlarının arz ve beyanı tezekkür olundu ise de ber muceb-i nizam-ı maslahatın heyet-i umumiyece dahi müzakeresiyle verilecek karara göre ifa-yı muktezası babında emr ü ferman hazret-i menlehü'l-emrindir” BOA, İ.MMS., 53/2342, 8 Receb 1292 (10 Ağustos 1875).

⁴⁵² BOA, İ.MMS., 53/2342, 8 Receb 1292 (10 Ağustos 1875).

⁴⁵³ BOA, ŞD., 2348/57, 14 Receb 1310 (1 Şubat 1893).

için gümrük resminden muafiyeti ilgili kurulda tasdik edildi.⁴⁵⁴ Bir yangın sonucu kullanılmaz hale gelen Üsküdar Paşalimanı'ndaki buhar değirmeninin 1887 yılında yeniden çalışması için gerekli olan makinelerin gümrük vergisinden muafiyet talebi olumlu karşılanmamıştır. Zira ilgili kanun maddesine göre buhar değirmenlerinde kullanılmak üzere ithal edilen makinelerin gümrük vergisinden muaf tutulması için değirmenin ilk defa inşa edilmesi gerekiyordu. Oysa Paşalimanı'nda daha önce yapılmış olup söz konusu talep ile değirmenin yanan teknolojik aksamı yenilenmek isteniyordu.⁴⁵⁵

Midilli Sancağı merkezinde Kafkaris isimli mevkide buharlı un ve zeytinyağı değirmeni inşa etmek isteyen Osmanlı Devleti tebaasından Panayot Kombel, 1900 yılında ruhsatname almıştı.⁴⁵⁶ Kombel, yapacağı tesis için Avrupa'dan getireceği makine ve malzemelerin (bkz. Tablo 19) gümrük vergisinden muaf tutulması için başvuru yapmıştı. Yapılan inceleme neticesinde malzemelerin bir kısmı listeden çıkarılarak, talep uygun bulunmuştur.⁴⁵⁷

Tablo 19: Midilli'de İnşa Edilecek Un ve Zeytinyağı Değirmeni İçin İthal Edilmek İstenen Malzemelerin Listesi

Adet	Cins
1	on sekiz bârgîr kuvvetinde alamarinadan (?) ma'mûl ve ikinci sınıftan açıldığı çelik nev'inden kazgan
1	on iki bârgîr kuvvetinde angiliki yeni sistemde emsâli misillü makine
3	zeytun tazyîk etmek için gravelika presse yani baskılar

⁴⁵⁴ BOA, İ.MMS., 117/5010, 25 Rebiülahir 1308 (8 Aralık 1890).

⁴⁵⁵ "Her ne kadar ashâbi tarafından yapılacak fabrikaların birinci defa te'sisine mahsûs olmak üzere hâricden celb edilecek makine ve âlât ve edevât vesâirenin ol bâbda müttehaz olan usûle tefhikan resm-i gümrükden mu'âfiyeti ta'lîmât-ı mahsûsası ahkâmından ise de zikr olunan değirman muhdes olmayup kadîm olduğu cihetle âlât ve edevât-ı mezkûrenin gümrük resminden mu'âfiyeti iktizâ etmeyeceğinden âna göre icrâ-yı icâbî zımnında ticâret ve nâfi'a nezâretine tezkire-i sâmiye yazılması tezekkür kılındı." BOA, MV., 44/47, 21 Şevval 1306 (20 Haziran 1889).

⁴⁵⁶ Osmanlı Devleti'nde zeytin tarımının yapıldığı bölgelerde buharla işleyen çok sayıda zeytinyağı değirmeni inşa edilmişti. Midilli'ye yakın Ayvalık'ta 1889'da 9, 1909'da ise 19 adet buharlı zeytinyağı değirmeni mevcuttu. Bu sayede yağın kalitesi ve üretimi artmıştır. Faruk Doğan, *Osmanlı Devleti'nde Zeytinyağı*, Basılmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007, s. 191.

⁴⁵⁷ "...Midilli sancağı mülhakâtından Kafkaris nâm mevki'de zeytin ta'siriyle dakik tahnına mahsûs olarak tebe'a-i devlet-i aliyyeden Panayot Kombel tarafından inşâ edilecek fabrika için Avrupa'dan celb olunacak olan ve fabrikanın birinci defa te'sisine mahsûs bulunan âlât ve edevâtın melfûf defterde ticâret ve nâfi'a nezâreti heyet-i fenniyesince sürh ile tayy (listeden çıkarılan) edilenlerden mâ'adâsının müsâ'ade-i mahsûsası vechile bilâ resm gümrükden imrârı için lâzım gelen mu'âmelenin ifâsı husûsunun rûsûmât emânetine iş'ârı ve nezâret-i müşârun ileyhâya da ma'lûmât verilmesi tezekkür" BOA, İ.RSM., 13/32, 16 Safer 1319 (4 Haziran 1901).

3	presselere yani baskılara mahsûs ma‘a sür‘at tulumba
2	zeytin tahn etmek için taş ma‘a âlât ve edevât çift 1
3	presselerin önüne konulmak üzere yağ bölücüleri yani isterned (?)
3	hamur koymak için bölücü yani isterned (?)
3	sıcak su cereyânına mahsûs küçük bölücü yani isterned
1	sıcak su cereyânına mahsûs nermasatara (?) ta‘bîr olunur isterned
1	kazgâna su almak için tulumba
1	çarhların devrine mahsûs demir şevend yani aksond (?) ma‘a takım
0	çarh vesâireye mahsûs seksen İngiliz ayağı iki katlı kayış
10	yirmi bin kıyye yağ isti‘âb eder yağ vaz‘ına mahsûs isterned
1	divara rabt edilmek üzere yirmi beş metre tûlünde ma‘a takım çelik nev‘inden üç buçuk ince şevene
6	tulumbalara mahsûs harç yani torhi (?)
10	kazgânın sakfına mahsûs oluklu demir şevene
300	metre hâricden su çekmek için lazım olan on santimetre genişliğinde demir boru
1	tulumba
50	îcâb eden mahallere konulmak üzere ronito (?) yani bir nev‘ burma
2	buğday tahn etmek üzere ma‘a takım taş çift 2
2	buğday kalburlamak için kalbur
2	elek

Kaynak: BOA, İ.RSM., 13/32, 16 Safer 1319 (4 Haziran 1901).

Osmanlı Devleti'nin tahılların öğütülmesini teşvik etmek ve un üretimini artırarak dış piyasalara bağımlılığı azaltmak için müteşebbislere bazı şartlar dâhilinde “imtiyaz” adı altında tekelleşme hakkı verdiği gözlenmiştir. Bunun karşılığında hazineye belli miktar vergi ödenmesi talep edilmekteydi. Ancak bu imtiyaz yönteminin her zaman uygulandığı da söylenemezdi.⁴⁵⁸ Devlet ilerleyen zamanlarda bu imtiyaz hakkını kaldırmıştır. Zira bu

⁴⁵⁸ Padişah vakfına yıllık üç bin kuruş vermek koşuluyla Kuruçesme’de buharla işleyen bir değirmen inşası için eski sadrazamlardan Reşid Paşa’ya yirmi sene müddetle imtiyaz verilmesine dair bilgi için bkz. BOA, Cevdet Belediye (C.BLD.), 73/3605, 29 Zilhicce 1255 (4 Mart 1840); İngiliz tüccar Mr. Bravins’e İngiltere’den bir buhar çarkı getirmesi ve bir buhar değirmeniyle bir peksimet firmı inşa etmesi için imtiyaz ve ruhsat verilmesine dair bkz. BOA, MVL., 63/53, 14 Safer 1265 (9 Ocak 1849); Yenişehir kasabasında Derviş Mehmed Ali Bey ve Hristo Yorkiyadi’ye buhar makinesiyle işleyen bir un değirmeni inşası

uygulamanın değirmencilik endüstrisinin gelişmesine hizmet etmekten ziyade gerilemesine sebebiyet verdiği anlaşılmıştır. Devletin imtiyazlar dışında ülkedeki değirmencilik endüstrisini geliştirmek için uyguladığı bir diğer politika ise teşviklerdi. Ülkedeki değirmencilik teknolojisini modernleşmesini amaç edinen bu hamle neticesinde çok sayıda müteşebbisin buhar değirmeni kurmak için harekete geçtiği tespit edilmiştir. Devlet verdiği bu imtiyaz ve teşviklerle kendi denetiminde bir değirmencilik endüstrinin kurulmasını sağlamaya çalışmıştır.

hakkında verilen imtiyaza dair bkz. BOA, ŞD., 3207/11, 7 Rebiülahir 1297 (19 Mart 1880); İškodra'da tüccar Hüseyin ağa ve ortaklarının inşa edecekleri buhar değirmeni için imtiyaz talebi hakkında bkz. BOA, ŞD., 1180/23, 10 Receb 1303 (14 Nisan 1886).

SONUÇ

Bu çalışmanın odaklandığı değirmencilik, gıda endüstrisinin diğer sektörleri gibi 18. yüzyılın son çeyreğinden itibaren radikal bir değişim geçirmeye başlamıştır. Bu dönemde gıda endüstrisi, evden ticarî binalara transfer sürecine girmiş; ekme ve diğer fırınlama ürünleri, bisküvi ve reçel yapımı, süt ürünleri ve konservecilik bu değişimin merkezinde yer almışlar. Bu dönüşüm, buhar gücünün ortaya çıkmasıyla, değirmencilik faaliyetlerine de yansımıştır. Buhar gücü, değirmenciligi rüzgâr ve suya olan geleneksel bağımlılıktan kurtarmış, kırsal ve nehir bölgelerinden kentsel alanlara taşınmasına vesile olmuştur. Değirmenlerin rüzgârın durumuna ve su arzına olan bağımlılığının ortadan kalkması, taşlama işlemi ve zamanın ihtiyaçlarına cevap veren teknik ilerlemeler ciddi bir teknolojik dönüşümün yaşanmasına kaynaklık etmiştir. Değirmencilik endüstrisinin yaşadığı bu dönüşüme en önemli katkının modern iş yöntemleriyle modern makinalardan geldiği anlaşılmaktadır. Bu gelişmelere son derece iyi organize olmuş değirmencilik firmalarının yükselişi eşlik etmiştir. Değirmencilik alanında yaşanan bu gelişmeler tarımsal üretimi doğrudan etkilemiş, buğday üretimi bu değişime ayak uydurmaya başlamıştır. Ulaşım araçlarının da modern koşullar çerçevesinde ilerleme kaydetmesi buharla çalışan modern değirmen tesislerinin üretim hacmini arttıran bir unsur olmuştur. Ayrıca değirmencilik endüstrisindeki teknolojik gelişmeler ve sermayedarların bu alana ilgi göstermesi buğday ve unun küresel ölçekte ticari bir ürüne dönüşmesini sağlamıştır. Bu gelişmeler neticesinde başta Avrupa ve ABD’de olmak üzere değirmencilığın özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yerel bir endüstri olmaktan çıktığı anlaşılmaktadır.

19. yüzyılda Osmanlı iktisadî terminolojisine giren en önemli sanayi yapıları arasında buhar gücüyle üretim yapan değirmenler yer almıştır. Geleneksel yöntemlerle öğütülen tahılların tüketim maddesi haline getirilme süreci değişmiş ve yüksek oranda üretim yapan buhar değirmenleri işe koşulmaya başlanmıştır. Artan nüfus ve klasik yöntemlerle öğütülen tahıllardan elde edilen unun kalitesinin düşük olması Osmanlı ülkesinde, özellikle nüfus yoğunluğunun fazla olduğu bölgelerde buhar değirmenlerinin kurulması için uygun bir zemin oluşturmuştu. Bu yeni değirmencilik endüstrisi hammaddelerin ve üretilen ürünlerin taşınması için çoğunlukla liman kentleriyle bağlantılı olsa da, 19. yüzyılın ortalarından başlayıp imparatorluk yıkılıncaya kadar ülkenin her yerinde artan

sıklıkla ortaya çıktılar. 1850'den sonra yüzlerce buhar değirmeni inşa edildi. Ancak değirmencilik endüstrisi sabit bir gelişim çizgisinde ilerlemedi. Bu endüstri kolunun geçirdiği iki önemli aşama vardı. İlki değirmenlere buhar makinelerinin konulması, ikincisi ise değirmenlerde taşlı öğütme sistemi yerine silindirli/valsli öğütme sisteminin kullanılmasıydı.

Osmanlı Devleti'nde değirmencilik endüstrisinin özellikle 1873 yılında değirmen teknolojisinin ithalatını kolaylaştıran gümrük vergisi muafiyetinin çıkarılması üzerine büyük bir kırılma anı yaşadığı görülmüştür. Bu tarihten itibaren buhar değirmeni kurma taleplerinin arttığı gözlenmiştir. Ancak aynı süreçte ithal un meselesi değirmencilik endüstrisinde bir çıkmaza yol açmıştır. Düşük gümrük vergisiyle ithal edilen unların değirmencilik endüstrisinin üretim hacmini düşürdüğü tespit edilmiştir. Devletin bir taraftan yeni buhar değirmenlerinin kurulmasını teşvik edip diğer taraftan un ithalatını kolaylaştıran politikalar takip etmesinin değirmencilik endüstrinin gelişimini olumsuz etkilediği tespit edilmiştir.

Ülkedeki buhar değirmenlerinde kullanılan teknolojik aksam büyük oranda Avrupa'dan ithal edilmiş olmakla birlikte ilerleyen zamanlarda bazı alet ve malzemelerin yerli üretim olanakları da doğmuştur. Değirmen teknolojisinde dışa bağımlılık bu endüstri kolunun gelişimini doğrudan etkilemiştir. Avrupa ve ABD'de yaşanan teknolojik gelişmeler dikkatli takip edilememiş, mevcut değirmen teknolojisinin dönüşümü çok yavaş seyretmiştir. Avrupa ve ABD'nin taşlı öğütme sistemini terk etmeye başladığı bir zamanda Osmanlılar hâlâ buhar gücüyle çalıştırdıkları taşlı öğütme sistemine sahip değirmenlerin işletilmesinde ciddi problemler yaşıyorlardı.

Osmanlı değirmencilığının Batı'daki rakiplerine kıyasla geride kalmasında değirmencilik sektörünü besleyecek bir tarım politikası olmaması etkili olmuştur. Aslında Osmanlı toprakları buhar değirmenlerinin ihtiyaç duyduğu buğday tarımı için müsait olmasına rağmen istenilen üretim potansiyeli sağlanamamıştı. Değirmenlerde öğütülecek sert buğday tarımının gelişmesi için iyi cins buğday tohumlarının kullanılması ve dağıtılması gerekiyordu. Bu açıdan değirmencilerin çiftçilerle birlikte hareket etmesi önemliydi. Amerikalı değirmenciler bu süreci başarıyla yönettikleri için ülkede büyük bir değirmencilik sektörü kurulmuştu. Ancak Osmanlı değirmencileri yerli buğdayın üretimini teşvik etmekte çok yetersiz kaldılar. Bunun en önemli sebebi ise iyi organize

olmuş bir değirmencilik sektörünün olmamasından kaynaklıydı. Aslında ülkedeki buhar değirmeni sahipleri İstanbul'da kendi sektörlerinin çıkarını gözetmek için bir sendika kurmuşlardı. Ancak bu sendikayı kuran değirmen sahiplerinin amacı değirmencilik endüstrinin gelişimini sağlamaktan ziyade piyasayı kendi tekellerine almaktan ibaretti.

Osmanlı değirmencilik sektörünün karşı karşıya kaldığı en büyük çıkmazlardan bir tanesi de vergi meselesiydi. Buhar değirmenlerini doğrudan ilgilendiren çok sayıda vergi kaleminin bulunması sektörün rekabet gücünü azaltmış ve ayakta kalma kabiliyetini törpülemişti. Değirmenlere uygulanan vergi politikası bir yandan bu tesislerin işletilmesini sıkıntıya sokarken diğer taraftan ülkedeki un piyasasının ithal unların denetimine girmesine sebebiyet vermişti. Batı'daki devletler kendi ülkelerindeki değirmencilik sektörünün yabancı unlar karşısında korunması için gerekli vergi düzenlemelerini yapmış olmalarına rağmen Osmanlıların bunu yapmamış olması sektörün gelişimini olumsuz etkilemiştir.

İmparatorluk dahilindeki buhar değirmenlerinin gelişimini etkileyen başka faktörler de vardı. Lojistik meselesi, değirmenlerin neden olduğu çevre ve güvenlik sorunları bunlardan birkaçıydı. Ülkedeki buhar değirmenlerinden hammadde ve yakıt sıkıntısından dolayı çoğunlukla üretim potansiyelinin altında verim alınıyordu. Değirmenlerin ihtiyaç duyduğu buğday çoğunlukla ithalat yoluyla giderilmeye çalışılmıştır. Ancak devletin uyguladığı vergi politikası ve ulaşım imkânlarının yetersizliği bu durumu çıkmaza sokmuştu. Bundan dolayı büyük umutlarla inşa edilen çoğu değirmen üretime ara vermiştir. Buğday ve kömürden kaynaklı lojistik sorunların yanı sıra halkın güvenlik ve çevre kirliliği kaygısıyla gösterdiği tepki değirmenlerin varlığını sorgular hale getirmişti. Bu süreçte devlet yaptığı yasal düzenlemelerle değirmenlerin halkta yarattığı güvenlik ve çevre kirliliği algısını yıkmaya çalışmıştır.

Buhar değirmenlerinin gelişimini belirleyen en önemli etkenlerden birisi de hiç şüphesiz devletin tutumuydu. Devlet bu yeni teknolojinin kurulması ve yaygınlaşması konusunda olumlu bir bakış açısına sahipti. Ancak bunun kendi denetimi altında olmasına özen göstermişti. Devletin buhar değirmenlerine güven konusunda bazı çekinceleri olduğu açıktı. İlk olarak bu değirmenlerin yabancı kişilerin elinde toplanmasına sıcak bakmıyordu. Zira un piyasasının yabancıların tekeline girmesi halinde devletin önemli meşruiyet alanlarından biri olan halkın ekmeğini temin etme noktasında üstlendiği rol

riske girecekti. Ayrıca devlet geleneksel esnaf gruplarının korunması noktasında da kendini sorumlu hissediyordu. Eşit piyasa koşullarında geleneksel değirmenci esnafının buhar değirmenleri karşısında tutunması mümkün değildi. Bu durumda bazı esnaf gruplarının çıkarları riske gireceği için birtakım toplumsal olayların çıkması kaçınılmaz hale gelecekti. Devlet böyle bir durum ile karşı karşıya gelmek istemediği için geleneksel değirmenci esnafının varlığını sürdürmesine olanak sağlayan bir politika takip etmeye başlamıştı. Diğer taraftan ülkede artan un sıkıntısı buhar değirmenlerinin varlığını zorunlu hale getirdiği için devlet bu teknolojiyi kurmaya çalışan girişimcilere bir takım vergi muafiyetleri ve bazı imtiyazlar tanımıştı. Devlet böyle yaparak geleneksel değirmenler ile buhar değirmenleri arasında bir rekabet dengesi kurmaya ve her iki üretim modelinin de ayakta kalmasını sağlamaya çalışmıştır.

Buhar değirmenleri, Osmanlı toplumu için ciddi avantajlar sağlamış olmasına rağmen geleneksel yöntemlerle üretim yapan su, yel ve at değirmenleri varlıklarını imparatorluk yıkılıncaya kadar sürdürmüşlerdir. Klasik değirmenler ile modern makineleri kullanan buhar değirmenleri arasında rekabet hep vardı. Kırsal kesimlerde eski değirmenler varlıklarını olduğu gibi sürdürdülerse de nüfusun yoğun olduğu kent merkezlerinde buhar değirmenleri tercih edilmekteydi. Bu durumun ortaya çıkmasında makineleşmenin de etkisiyle un üretiminin kolaylaşması ve hijyen standartlarının yükselmesi etkili olmuştur. Bu iki rakip teknoloji arasındaki mücadelede buhar değirmenleri sahip olduğu avantajlar sayesinde bariz üstünlük kurmasına rağmen yerel değirmencileri piyasadan sökülüp atmakta başarılı olamadı.

Osmanlı Devleti'nde ilk endüstriyel un değirmenlerinin işgücü piyasası üzerinde doğrudan etki göstermesine rağmen tarımın modernizasyonuna ciddi anlamda katkı sunamadığı gözlenmiştir. Bununla birlikte bu öncü sanayi tesisleri büyük kentlerde ve kırsal kesimde gıda ticareti ve sahip oldukları mimarî anlayışla inşaat tekniklerinin modernizasyonunda itici güç oldu. Buhar değirmenleri genellikle çimento, tuğla veya dökme demir gibi yeni inşaat teknikleri ve malzemelerle kentsel mimarlar tarafından tasarlandı. Ancak Avrupa ve özellikle ucuz maliyetli Amerikan unlarının piyasada rakipsiz olması, az gelişmişliğin getirdiği birtakım teknik sorunlar, buğday üretiminin yetersiz kalması ve şirketleşmede başarısızlık gibi nedenler birçok tesisin işlevsiz kalmasına yol açtı.

Osmanlı Devleti'ndeki değirmencilik endüstrisinin gelişimi kendine has özelliklere sahipti. Un üretim sektöründe söz sahibi olan klasik değirmenlerin hakimiyeti çözülmeye yüz tutmasına rağmen Batı tipi bir değirmencilik sanayiinin ortaya çıkması söz konusu olmamıştır. Batı'da değirmenlerin mimarisini, tarımsal üretimi ve ulaşımı etkileyecek kapasitede yaygın bir değirmencilik endüstrisi modeli ortaya çıkmıştı. Oysa Osmanlılar değirmencilik sanayiinin ortaya çıkıp gelişmesi için gerekli olan hammadde ve mamul malları taşıyacak ulaşım ağını inşa etmekte, değirmenlerin kurulmasını sağlayacak sermayeyi bulmakta, enerji ihtiyacını karşılayacak hammaddeyi temin etmekte, teknolojik alt yapıyı kurmakta ve üretilen unları uluslararası pazarlara çıkarmakta başarılı olamadı.

KAYNAKÇA

T. C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Babiâli Evrak Odası Evrakı (BEO.)

Cevdet Belediye (C.BLD.)

Dahiliye Emniyet-i Umumiye Muhasebe Kalemi Evrakı (DH.EUM.MH.)

Dahiliye Nezâreti Hukuk Müşavirliği Belgeleri (DH.HMŞ.)

Dahiliye Nezâreti İdare-i Umumiye Evrakı (DH.İ.UM.)

Dahiliye Nezâreti İdare-i Umumiye Evrakı (DH.İ.UM.EK.)

Dahiliye Nezâreti İdare Evrakı (DH.İD.)

Dahiliye Nezâreti Umur-ı Mahalliye ve Vilayet Müdürlüğü Evrakı (DH.UMVM.)

Dahiliye Nezâreti Mektubi Kalemi (DH.MKT.)

Hariciye Nezâreti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı (HR.HMŞ.İŞO.)

Hariciye Nezâreti Mektubi Kalemi Evrakı (HR.MKT.)

Hariciye Nezâreti Tercüme Odası Evrakı (HR.TO.)

Hariciye Nezâreti Belgrat Sefareti (HR.SFR.3.)

Hariciye Nezâreti Siyasi (HR.SYS.)

İrade Dâhiliye (İ.DH.)

İrade Dosya Usulü (İ.DUİT.)

İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS.)

İrade Meclis-i Vâlâ (İ.MVL.)

İrade Ticaret ve Nâfia (İ.TNF.)

İrade Rüsûmat (İ.RSM.)

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)

Meclis-i Vâlâ Evrakı (MVL.)

Plan-Proje-Kroki (PLK.p.)

Sadaret Amedi Kalemi Evrakı (A.AMD.)

Sadaret Divan Kalemî Evrakı (A.DVN.)

Sadaret Divan Mukavelenâmeler (A.DVN.MKL.)

Sadaret Mektubi Kalemî Evrakı (A.MKT.)

Sadaret Mektubi Mühimme Kalemî Evrakı (A.MKT.MHM.)

Sadaret Mektubi Kalemî Meclis-i Vâlâ Evrakı (A.MKT.MVL.)

Sadaret Mektubi Kalemî Nezâret ve Deva'ir Evrakı (A.MKT.NZD.)

Sadaret Mektubi Kalemî Umum Vilayat Evrakı (A.MKT.UM.)

Şûrâ-yı Devlet Evrakı (ŞD.)

Ticaret Nâfia, Ziraat, Orman, Meadin Nezâretlerine Ait Defterler (T.d.)

Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Belgeler (TS.MA.e.)

Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS.)

Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (Y.A.RES.)

Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik (Y.PRK.EŞA.)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlîde Sultan Evrakı (İ.B.B.)

Evrak numarası: 00794; 01133; 04731; 04797; 02226; 00751; 01224; 04061; 00790

Gazeteler

“Arjantin Ziraatı”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 1141 (18 Kasım 1906): 3.

“Buğday ve Dakık”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 1186 (28 Eylül 1907): 1-2.

“Dersaadet’te Değirmencilik Sanatı”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 323 (6 Mart 1891): 1-2.

“Dersaadet’te Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 538 (21 Nisan 1895): 7.

“Dersaadet’te Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 552 (28 Temmuz 1895): 1-2.

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi. 185 (14 Temmuz 1888): 7.

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi. 516 (17 Kasım 1894): 2.

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi. 576 (12 Ocak 1896): 6.

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi. 604 (26 Temmuz 1896): 1.

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi. 1189 (19 Ekim 1907): 4.

“İstanbul’da Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 483 (31 Mart 1894): 1-2.

“Mahlût Dakîkler ve Memleketimizde Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 1164 (27 Nisan 1907): 1-2.

“Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne’de Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 586 (21 Mart 1896): 1-2.

“Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne’de Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 588 (4 Nisan 1896): 1-2.

“Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne’de Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 560 (22 Eylül 1895): 1-2.

“Memâlik-i Şâhâne’de Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 1184 (14 Eylül 1907): 1-2.

“Memâlik-i Şâhâne’de Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 199 (21 Ekim 1888): 1-2.

“Memâlik-i Şâhâne’de Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 1190 (29 Ekim 1907): 1-2.

“Osmanlı Zirâî ve Memâlik-i Şâhâne’de Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 1169 (1 Haziran 1907): 1-2.

“Osmanlı Zirâî ve Memâlik-i Şâhâne’de Değirmencilik”. *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 1193 (19 Kasım 1907): 1-2.

Osmanlı Ziraat ve Ticaret Gazetesi. 7/135 (23 Kanunuevvel 1326/5 Ocak 1911): 8-9.

“Rusya Hıntası”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*. 109 (1 Şubat 1887): 1.

Sabah Gazetesi. 2039 (30 Mart 1311/11 Nisan 1895).

Osmanlı Türkçesi ve Yabancı Dillerde Yazılmış Kaynaklar

Bi-Avnihi Te‘âlâ Medîne-i İzmir’de Kumpanya Vechile İnşâsına Ruhsat-ı Seniyye Erzân Buyrulmuş Olan Vapur Değirmeninin Tafsil-İ Keyfiyetini Mübeyyin Lâyiha, Fî 15 C sene 1265 (8 Mayıs 1849). Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, Kayıt No: 2713, Yer No: 1688.

Dersaadet Zabıta-ı Belediye Talimâtı. İstanbul: Arşak Garoyan Matbaası, 1328 (1912/1913).

Düstur-Cüz-i Sani. İstanbul: Matbaa-i Âmire, 1279.

Düstur. Tertib 1/Cilt 6, Ankara: Başvekâlet Devlet Matbaası, 1939.

“On Beş Sene Kadar Avrupa’dan Celbolunacak Makine ve Fabrika Alâtının İlk Defada Rûsûm-ı Gümrükten Muafiyetine Dair İlan”. *Düstur*. Tertib 1/Cilt 3 (23 Receb 1290/16 Eylül 1873).

Ticaret ve Sanayi Odası’nda Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor (29 Kanunusani 1340-26 Teşrinisani 1340). İstanbul: Zelliç Biraderler Matbaası, 1341 (1925).

Ticaret ve Ziraat Nezâreti, Menteşe Sancağı’nın Ahval-i Ziraiyye ve Arziyyesi (Liva Ziraat Memuru Ali Rıza Bey’in Raporu). İstanbul: Matba-i Âmire, 1331 (1915/1916).

Ticaret ve Ziraat Nezâreti 1329-1331 Seneleri Sanayi İstatistiki. İstanbul: Matbaa-i Âmire, 1333 (1917).

1317 (1899/1900) Aydın Vilayet Salnamesi.

1307 (1889) Selanik Vilayet Salnamesi.

Böckler, Georg Andreas. *Theatrum Machinarum Novum*. 1673.

Cuinet, Vital. *La Turquie d’Asie, Géographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l’Asie-Mineur-Volume 1,2,3,4*. Paris: Ernest Leroux, 1891-1894.

Ramelli, Agostino. *Le Diverse et Artificiose Machine*. Paris, 1588.

Revue Commerciale du Levant: Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople. 8.V 12564/No 99 (30 Juin 1895).

Araştırma Eserler

Akkaya, Yüksel. “19. Yüzyılın Sonunda Selanik’te Sanayileşme ve Ücretli Emek”. *Ekonomik Yaklaşım*. 9/31 (Kış 1998): 25-36.

Akyıldız, Ali. *Anka’nın Sonbaharı*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2005.

Altı, Aziz. “Su Değirmenlerinden Vapur Değirmenlerine: Nehirlerde Teknolojik Bir Dönüşümün Öyküsü”. *Osmanlı Devleti’nde Göller ve Nehirler Sempozyumu 2*. Kayseri: Not Yayınları, 2015: 379-389.

Altı, Aziz ve Salih Başkutlu. “Bebek Peksimethanesi”. *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi (OMAD)*. 7/18 (Temmuz 2020): 419-437.

Altuniş Gürsoy, Belkıs. “Türk Modernleşmesinde Sefir ve Sefaretnamelerin Rolü”. *Bilig*. 36 (Kış 2006): 139-165.

- Anastassiadou, Meropi. *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik (1830-1912)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010.
- Arıkan, Zeki ve Abdullah Martal. “İzmir’de İlk Buharlı Un Fabrikası”. *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*. 12 (1998): 1-22.
- Asimov, Isaac. *Bilim ve Buluşlar Tarihi*. İstanbul: İmge Yayınları, 2006.
- Autheman, Andre. *Bank-ı Osmani-i Şâhâne: Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Osmanlı Bankası*. Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 2002.
- Aydın, Yusuf Alperen. *Müteşebbis ve Devlet: 18. Yüzyılda Peksimetçibaşı Nureddin Ağa’nın Yükselişi*. İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2016.
- Aynural, Salih. *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti 1740-1840*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001.
- Balcı, Ramazan ve İsmail Sırma (Haz.). *Ticaret ve Ziraat Nezareti, Memalik-i Osmaniye’de Osmanlı Anonim Şirketleri*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2012.
- Batur, Afife. “Batılılaşma Döneminde Osmanlı Mimarlığı”. *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e: Türkiye Ansiklopedisi-Cilt 4*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1985: 1038-1067.
- Beatty, Edward. “Approaches to Technology Transfer in History and the Case of Nineteenth Century Mexico”. *Comparative Technology Transfer and Society*. 1/2 (January 2003): 167-200.
- Bennett, Richard and John Elton. *History of Corn Milling-Vol. I, Handstones, Slave & Cattle Mills-Vol. II, Watermills and Windmills-Vol. III, Feudal Laws and Customs. With Appendix Upon Steam and Rolling Milling-Vol. IV, Some Feudal Mills, With Memoir of the Late*. London: Simpkin, Marshall and Company Ltd, (1898-1904).
- Berkes, Niyazi. *Türkiye’de Çağdaşlaşma*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2008.
- Bilgin, Arif. *Osmanlı Saray Mutfağı* İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2004.
- Björnstad, Åsmund. *Our Daily Bread: a History of the Cereals*. Vidarforlaget, 2012.
- Bonjean, Alain P., William J. Angus, Maarten van Ginkel. *The World Wheat Book: a History of Wheat Breeding-Volume 2*. Paris: Lavoisier, 2011.
- Bozdemir, Mustafa. *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Endüstriyel Mirasımız*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Ekonomik ve Sosyal Tarih Yayınları, 2011.
- Camgöz, Mevlüt. *Ekmek, Buğday ve Şehir: 19. Yüzyıl Osmanlı İstanbul’unun İaş Meselesi*. İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2017.

- Clark, Edward C. “Osmanlı Sanayi Devrimi”. *Tanzimat: Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*. Der.: Halil İnalçık ve Mehmet Seyitdanlıoğlu. Ankara: Phoenix Yayınevi, 2006: 467-480.
- Çadircı, Musa. “Tanzimat Dönemi’nde İzmir”. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*. 1/3 (1 Haziran 1993): 73-87.
- Çakır Sümer, Gülizar. “Hava Kirliliği Kontrolü: Türkiye’de Hava Kirliliğini Önlemeye Yönelik Yasal Düzenlemelerin ve Örgütlenmelerin İncelenmesi”. *International Journal of Economic and Administrative Studies*. 7/13 (Yaz 2014): 37-56.
- Çavdar, Necati. “Birinci Dünya Harbi Sonunda İstanbul’da Kömür Kıtlığı ve Buna Bağlı Sıkıntılara Çözüm Arayışları”. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*. 30/89 (Temmuz 2014): 95-130.
- Çelebi, Evliya. *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi I. Kitap*. Haz.: Robert Dankoff, Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2006.
- Çetin, Emrah. *İstatistiğin Kurumsal Tarihi: Osmanlı’dan Cumhuriyet’e*. İstanbul: Gece Kitaplığı, 2017.
- Çizakça, Murat. *İslam Dünyasında ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999.
- Dickinson, H. W. & R. Jenkins, R. *James Watt and the Steam Engine*. London: Encore Editions, 1989.
- Dickinson, Henry Winram. *A Short History of the Steam Engine*. Cambridge University Press, 2011.
- Diriloğlu, Filiz. “19. Yüzyıl İstanbul Hava Kirliliği Sorunu”. *Toplumsal Tarih*. 169 (Ocak 2008): 65-69.
- Doğan, Cabir. “Fethinden Kaybına Rodos (1522-1912)”. *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*. Sayı 30 (2013): 67-88.
- Eldem, Edhem. *Osmanlı Bankası Tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999.
- Eliaçık, Muhittin. “Münih’te Üsküdar Paşalimanı Değirmeni ve Beylik Ambarları Tamirine Dair Osmanlı Belgeleri”. *Uluslararası Üsküdar Sempozyumu V Bildirileri (1-5 Kasım 2007) I*. İstanbul: Üsküdar Belediyesi, 2008: 287-306.
- Eliaçık, Muhittin. “Bayerische Staatsbibliothek’te Pertevniyal Valide Sultan Vakfına Ait Arşiv Belgeleri”. *Vakıflar Dergisi*. 33 (2010): 67-88.
- Erdem, Hakan. “Osmanlı’nın İstatistik Meselesi”. *Karar Gazetesi*, E. T.: 22 Aralık 2019.
- Epstein, Stephan R. “Property Rights to Technical Knowledge in Premodern Europe, 1300-1800”. *The American Economic Review*. 94/2 (May 2004): 382-387.

- Erkal, Mehmet. "Arşın". *TDV İslâm Ansiklopedisi-Cilt 3*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1991: 411-413.
- Ercilasun, Bilge. "Mustafa Sami Efendi'nin Türk Yenileşme Tarihindeki Yeri". *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*. özel sayı (1983): 71-80.
- Fairbairn, William. *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills Part II*. London: Longmans, Green and Co., 1874.
- Freeman, Joshua B. *Behemoth: A History of the Factory and the Making of the Modern World*. New York: Norton & Company, 2018.
- Gage, Fran. "Wheat into Flour: A Story of Milling". *Gastronomica*. 6/1 (February 2006): 84-92.
- Genç, Elif Süreyya. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri*. İstanbul: Doğu Kitabevi, 2010.
- Genç, Mehmet. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*. İstanbul: Ötüken Yayınları, 2007.
- Genim, M. Sinan. *Konstantiniyye'den İstanbul'a XIX. Yüzyıl Ortalarından XX. Yüzyıla Boğaziçi'nin Anadolu Yakası Fotoğrafları-IV. Cilt*. İstanbul: İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Kitapları, 2012.
- Gimpel, Jean. *Orta Çağ'da Endüstri Devrimi*. Ankara: Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu, 2004.
- Goffman, Daniel. "İzmir: From Village to Colonial Port City". *In The Ottoman City Between East and West: Aleppo, İzmir and İstanbul*. New York: Cambridge University Press, 2005: 79-134.
- Goffman, Daniel. *İzmir ve Levanten Dünya*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995.
- Güran, Tevfik. "Tanzimat Dönemi'nde Devlet Fabrikaları". *150. Yılında Tanzimat*. Ed.: Hakkı Dursun Yıldız. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992: 235-257.
- Güran, Tevfik. *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*. İstanbul: Eren Yayıncılık, 1998.
- Güran, Tevfik. "1897 Tarihli İlk İstatistik Yıllığı". *Osmanlı Devleti'nde Bilgi ve İstatistik*. Der.: Halil İncalcık ve Sevket Pamuk. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 2000: 165-179.
- Harley, C. Knick. "Western Settlement and the Price of Wheat, 1872-1913". *The Journal of Economic History*, 38/4, (December 1978): 865-878.
- Harris, Nigel S. *Wheat Flour Milling from Millstones to Rollers*. Horsham: United Kingdom, 2017.

- Hill, Donald. *A History of Engineering in Classical and Medieval Times*. London and New York: Routledge, 1996.
- Hobsbawm, Eric J. *Devrim Çağı (1789-1848)*. Çev.: Bahadır Sina Şener. Ankara: Dost Kitabevi, 2019.
- Hobson, John M. *Batı Medeniyetinin Doğulu Kökenleri*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2015.
- İhsanoğlu, Ekmeleddin. “Osmanlı İmparatorluğu’nda Bilim, Teknoloji ve Sanayide Modernleşme Gayretleri”. *Osmanlı Bilimi Araştırmaları II*. Der.: Feza Günergun. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1998: 1-22.
- İnalcık, Halil. *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi Cilt 1*. İstanbul: Eren Yayınları, 2000.
- İnalcık, Halil ve Şevket Pamuk (Der.). *Osmanlı Devleti’nde Bilgi ve İstatistik*. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 2000.
- İnalcık, Halil and Quataert, Donald. *An Economic and Social History of the Ottoman Empire-Vol. 2*. Cambridge: Cambridge University Press, 1994.
- İpek, Nurdan. *Selanik ve İstanbul’da Yahudi Bankerler*. İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2011.
- İpşirli, Mehmet. “Osmanlı Devlet Teşkilatına Dair Bir Eser: Kavanin-i Osmani ve Rabita-i Asitane”. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*. 14 (1994): 9-35.
- Issawi, Charles. *An Economic History of the Middle East and North Africa*. New York: Columbia University Press, 1982.
- Jones, Glyn. *The Millers: A Story of Technological Endeavour and Industrial Success, 1870-2001*. Carnegie Publishing Ltd., 2007.
- Kadı, İsmail Hakkı. *Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century: Competition and Cooperation in Ankara, Izmir and Amsterdam*. Leiden: Brill, 2012.
- Karaca, Mehmet (Ed.). *İstanbul Teknik Üniversitesi ve Mühendislik Tarihimiz*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, 2012.
- Karaman, Mehmet Ali. “XIX. Yüzyılda Selanik’te Musevi Bir Aile: Allatiniler”. *History Studies*. 9/5 (Aralık 2017): 129-142.
- Karıptaş, Füsun Seçer. “Unkapanı Değirmeni’nin Mimari Analizi ve Günümüz Şartlarında Değerlendirilmesi”. *Mimarlık Dergisi*, 357 (Ocak-Şubat 2011): 85-91.

- Karıptaş, Füsün Seçer. “Üsküdar’da Endüstri Mirası Örneği Bir Değirmen Yapısı: Üsküdar Paşalimanı Değirmeni”. *7.Ulusal Üsküdar Sempozyumu Bildiri Kitabı-Cilt 1*. İstanbul: Üsküdar Belediyesi Yayınları, 2012: 109-114.
- Karpat, Kemal H. *Osmanlı Nüfusu: Demografik ve Sosyal Özellikleri (1830-1914)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.
- Kazgan, Haydar. *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Şirketleşme*. İstanbul: Vakıfbank Yayınları, 1999.
- Kerimoğlu, Taner. “19. Yüzyılda Reformalar ve İzmir”. *İzmir Ansiklopedisi*. Tarih Cildi (2013): 81-89.
- Klement, Judit. “How to Adapt to a Changing Market? The Budapest Flour Mill Companies at the Turn of the Nineteenth and Twentieth Centuries”. *Hungarian Historical Review* 4. 4 (2015): 834-867.
- Koraltürk, Murat. “Osmanlı Devleti’nde Şirketleşme, İlk Anonim Şirket ve Borsanın Kuruluşu”. *Osmanlı Tarihi Anasiklopedisi-Cilt 3*. Ed.: Güler Eren. Ankara: Türkiye Yayınları, 1999: 443-448.
- Kurmuş, Orhan. *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*. İstanbul: Yordam Kitap, 2007.
- Kütükoğlu, Mübahat S. “Lâyiha”. *TDV İslam Ansiklopedisi-Cilt 27*. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2003: 116-117.
- Landers, John. *Death and the Metropolis: Studies in the Demographic History of London 1670-1830*. Cambridge, 1993.
- Maidment, B.A. *Reading Popular Prints 1790-1870*. Manchester: Manchester University Press, 2001.
- Malm, Andreas. “The Origins of Fossil Capital: From Water to Steam in the British Cotton Industry”. *Historical Materialism*. 21/1 (2013): 15-68.
- Malm, Andreas. *Fossil Capital: The Rise of Steam Power and the Roots of Global Warming*. Verso, 2016.
- Mazower, Mark. *Selanik Hayaletler Şehri: Hıristiyanlar, Müslümanlar ve Yahudiler 1430-1950*. Çev.: Gül Çağalı Güven. İstanbul: Alfa Yayınları, 2013.
- Mosse, John. “The Albion Mills 1784-1791”. *Transactions of the Newcomen Society*. 40 (1967): 47-60.
- Nicolle, David. *Osmanlı Ordusunda Nizam-ı Cedid 1793-1826*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.
- Ortaylı, İlber. *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadî ve Sosyal Değişim-Makalalar 1*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2004.

- Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, Tarih İstatistikleri Dizisi-Cilt 5.* Haz.: Tevfik Güran. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 1997.
- Owen, Roger. *The Middle East in the World Economy 1800-1914*. London: I.B. Tauris, 1993.
- Önsoy, Rifat. *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*. Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1998.
- Özbay, Rahmi Deniz ve Yaşar Bilbil. "Osmanlı Devleti'nde Bir Teknoloji Transferi Yöntemi Olarak Yabancı İşgücü İstihdamı". *Tülin Aren Armağanı*. Der.: İ. Keskin, M. Hanefi Kutluoğlu, S. Pamuk. İstanbul: Pamuk Yayıncılık, 2009: 189-218.
- Palmer, Alan. *Kırım Savaşı ve Modern Avrupa'nın Doğuşu*. Çev.: Meral Gaspıralı. İstanbul: Alfa Yayınları, 2014.
- Pamuk, Şevket. "Yapısal Dönüşümler ve Tarihi İstatistikler". *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Modernleşme Sürecinde Eğitim İstatistikleri 1839-1924, Tarihi İstatistikler Dizisi-Cilt 6*. Der.: Mehmet Ö. Alkan. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 2000: XIII – XVI.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi 1820-1913*. Ankara: Yurt Yayınları, 1984.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*. İstanbul: Türkiye Araştırmaları Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2005.
- Perren, Richard. "Structural Change and Market Growth in the Food Industry: Flour Milling in Britain, Europe, and America, 1850-1914". *The Economic History Review*. 43/3 (August 1990): 420-437.
- Rozen, Minna. *Facing the Sea: The Jews Salonika in the Ottoman Era (1430-1912)*. Afula, 2011.
- Rhodes, Richard. *Energy: A Human History*. New York: Simon & Schuster, 2019.
- Rosenberg, Nathan and Manuel Trajtenberg. "A General Purpose Technology at Work: The Corliss Steam Engine in the late 19th Century US". *NBER Working Paper*. 8485 (September 2001): 1-67.
- Quataert, Donald. *Osmanlı İmalat Sektörü: Sanayi Devrimi Çağında*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2011.
- Quataert, Donald. "Manufacturing". *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*. Ed.: Halil İnalçık, Donald Quataert. Cambridge, 1997: 888-933.

- Quataert, Donald. “Fabrika Bacalarından Tüten İlk Dumanlar”. *Selanik 1850-1918: “Yahudilerin Kenti” ve Balkanlar’ın Uyanışı*. Ed.: Gilles Veinstein. Çev.: Cüneyt Akalın. İstanbul: İletişim Yayınları, 2001: 184-204.
- Quataert, Donald. “Selanik’teki İşçiler 1850-1912”. *Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiye’sine, İşçiler (1839-1950)*. Der.: Donald Quataert ve Erik Jan Zürcher, Çev.: Cahide Ekiz. İstanbul: İletişim Yayınları, 1998: 97-122.
- Quataert, Donald. *Ottoman Manufacturing in the Age of the Industrial Revolution*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.
- Quataert, Donald. *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2017.
- Quataert, Donald. *Manufacturing And Technology Transfer In The Ottoman Empire 1800-1914*. İstanbul: The ISIS Press, 1992.
- Selahaddin Bey. *Türkiye 1867 Evrensel Sergisi*. Haz.: Hakan Arca. İstanbul: İstanbul Fuar Merkezi Yayınları, 2008.
- Seyitdanlıoğlu, Mehmet. “Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)”. *Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi*. 28/46 (2009): 53-69.
- Simon, Brian. *In Search of a Grandfather: Henry Simon of Manchester 1835-1899*. Pendene Press, 1997.
- Skempton, A. W. “Samuel Wyatt and the Albion Mill”. *Architectural History*. 14 (1971): 53-73.
- Slobodian, Quinn. *Küreselciler: İmparatorluğun Sonu ve Neoliberalizmin Doğuşu*. Çev.: Ahmet Fethi Yıldırım. İstanbul: Vakıf Bank Kültür Yayınları, 2020.
- Sutcliffe, George William. *Steam Power and Mill Work Principles and Modern Practice*. London: Whittaker and Co., 1895.
- Şensay, Fatma. “Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi Taşımacılık Şirketi”. *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*. özel sayı (Eylül 2018): 239-279.
- Tann, Jennifer and R. Glyn Jones. “Technology and Transformation: The Diffusion of the Roller Mill in the British Flour Milling Industry, 1870-1907”. *Technology and Culture*. 37/1 (January 1996): 36-69.
- Tanyeli, Uğur. “Transfer of Western Urban Planning Concepts and Techniques to Turkey (1718-1840)”. *Transfer of Modern Science & Technology to the Muslim World*. Ed.: Ekmeleddin İhsanoğlu. İstanbul: IRCICA, 1992: 345-363.
- Taşdelen, Servet. *Piyasa Ekonomisinin Yarış Atları: Anonim Şirketlerin Tarihi Üzerine*. Ankara: ÜPV Yayıncılık, 2006.

- Tekeli, İlhan ve Selim İlkin. “Osmanlı İmparatorluğu’nda 19.yy’ın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişim Üzerine”. *Toplum ve Ekonomi Dergisi*. 3: 27-56.
- Tekeli, Selim ve Selim İlkin. “1923 Yılında İstanbul’un İktisadi Durumu ve İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası İktisat Komisyonu Raporu”. *Tarih Boyunca İstanbul Semineri Bildiri Kitabı (29 Mayıs-1 Haziran 1988)*. İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1989: 261-316.
- Temin, Peter. “Steam and Waterpower in the Early Nineteenth Century”. *The Journal of Economic History*. 26/2 (1966): 187-205.
- Toprak, Zafer. “II. Meşrutiyet ve Osmanlı Sanayii”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi-Cilt 5*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1985: 1348-1359.
- Toprak, Zafer. “Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu”. *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi-Cilt 5*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1985: 1340-1344.
- Toprak, Zafer. “Osmanlı Devleti’nde Sayısallaşma ya da Çağdaş İstatistiğin Doğuşu”. *Osmanlı Devleti’nde Bilgi ve İstatistik*. Der.: Halil İncalcık ve Şevket Pamuk. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 2000: 95-112.
- Türkcan, Ergun. *Dünya’da ve Türkiye’de Bilim, Teknoloji ve Politika*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2009.
- Türkdoğan, Orhan. *Türk Sanayi Toplumu*. İstanbul: Timaş Yayınları, 2009.
- Veinstein, Gilles (Der.). *Selânik 1850-1918*. Çev.: Cüneyt Akalın. İstanbul: İletişim Yayınları, 2014.
- Westworth, O. A. “The Albion Steam Flour Mill”. *The Economic Journal*. 42 (1 January 1932): 380–395.
- Watts, Alison. “The Technology That Launched a City: Scientific and Technological Innovations in Flour Milling During the 1870s in Minneapolis”. *Minnesota History*, 57/2 (Summer 2000): 86-97.
- Wiener, Wolfgang Müller. “15-19. Yüzyıllar Arasında İstanbul’da İmalathane ve Fabrikalar”. *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*. Ed.: Ekmeleddin İhsanoğlu. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1992: 53-120.
- Wills, Jocelyn. *Boosters, Hustlers, and Speculators: Entrepreneurial Culture and the Rise of Minneapolis and St. Paul 1849-1883*. Minnesota Historical Society Press, 2004.
- Wisniak, Jaimes. “James Watt: The Steam Engine”. *Educación Química*. 18/4 (2007): 323-336.

Yıldırım, Kadir. *Osmanlı'da İşçiler (1870-1922): Çalışma Hayatı, Örgütler, Grevler*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2018.

Yılmaz, Koray R. Geç Kapitalist Gelişme Bağlamında Osmanlı'da Şirketler". *Politik Ekonomik Kuram Sosyal Bilimler Dergisi*. 2 (2018): 27-49.

Tezler

Boyacıoğlu, Didem. "Osmanlı Fabrika Yapılarının Kentsel ve Mimari Analizi". Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2013.

Divan, Asuman. "Paşalimanı Un Fabrikası Restorasyon Projesi". Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 1984.

Doğan, Faruk. "Osmanlı Devleti'nde Zeytinyağı". Basılmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.

Han, Ayhan. "Spatial Organization at Bosphorus: The Piers and Granaries (1750-1815)". Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012.

Kona, Sevil. "Paşalimanı Un Fabrikası ve Yeniden İşlevlendirme". Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2015.

Köksal, T. Gül Köksal. "İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri". Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2005.

Seçer, Füsun. "İstanbul'daki Osmanlı Dönemi Değirmenlerinin Mimari Açısından İncelenmesi ve Unkapanı Değirmeni'nin Günümüz Şartlarında Değerlendirilmesi". Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2002.

Tok, Alaaaddin. "From Wood to Coal: The Energy economy in Ottoman Anatolia and the Balkans (1750-1914)". Basılmamış Doktora Tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 2017.

İnternet Kaynakları

<https://www.art-prints-on-demand.com>

<https://www.britannica.com>

<https://www.flickr.com>

<https://i.pinimg.com>

<https://istoriaproforiki.com>

<http://katalog.istanbul.edu.tr>

<http://www.levantineheritage.com>

<https://millsarchive.org>

<https://www.mnhs.org>

<https://sozluk.gov.tr>

<http://thessaloniki.photos.vagk.gr>

EKLER

Ek 1: Sabit Buhar Makinelerine Dair Nizamnâme⁴⁵⁹

Sâbit Vapur Makinelerine Mahsûs Nizamnâme

Birinci Fasıl

Müvellidü'l-buharın sûret-i vaz'ları beyânındadır

Birinci madde – Müvellidü'l-buharlar yani vapur kazganları kuvvetlerine göre üç sınıfa münkasım olup vaz' ve inşâları husûslarında zîrde muharrer kavâ'ide ri'âyet olunmak icâb eder ve müvellidü'l-buharların kuvveti âdî tazyîk-i hevâ vâhid farz olunarak kazgânın ve galeyân borularının mecmû'ı kaç arşın mik'ab ise kazganın işlediği tazyîk-i hevâ adedine darb olundukda hâsıl-ı darbdan ibârettdir.

İkinci madde – Hâsıl-ı darb-ı mezkûr yani kuvvet kırk adedi tecâvüz eder ise müvellidü'l-buhar sınıf-ı evvelden add olunarak gerek işlenilen ve gerek iskân olunan ebniye içinde olamayıp bunların hâricinde mahall-i mahsûsuna vaz' olunacaktır sınıf-ı sâni kuvveti on ile kırk aded beyninde olan müvellidü'l-buharlar olup bunların yalnız destgah ebniyesi ve dúnına vaz'ı câiz olur ise de derûnuna böyle vapur kazganı vaz' olunan destgah ebniyesi âdetâ bir hâne ve süknâ veyahud birkaç binâdan ibâret bir fabrika olamayıp sade ve hafif ebniye olacaktır sınıf-ı sâlis dahi kuvvetleri on adedden az olan kazgânlar olup her nev' destgah ebniyesi içine vaz' olunabileceğinden başka adeta bir hâne derûnuna bile vaz' olunabilir.

Üçüncü madde – Her bir müvellidü'l-buhar ile etrafında bulunan hâneler yahud tarîk-i âmm beynlerinde lâ-ekall müvellidü'l-buharın sülûs kuvvetine müsâvî mesâfe olmak yani müvellidü'l-buharın sülûs kuvveti kaç aded ise ol kadar arşın mesâfe bulunmak lâzımdır ve mümkün olamadığı takdîrce lâ-ekall bir arşın kalınlığında muhâfaza divarı tesmiye olunur bir divar inşâ olunacaktır ve bu divarın irtifâ'ı dahi müvellidü'l-buhârın sath-ı fevkânîsinin en yüksek mahallini mezkûr divardan kazganın merkezine olan ba'd mesâfenin lâ ekall nısfı kadar tecâvüz edecek ve mezkûr divar ile müvellidü'l-buharın cidârı beyninde ve kezâ divar-ı mezkûr ile etrâfında bulunan hâne ve ebniye sâirenin müşterek divarları beyninde lâ ekall yarımşar sütun mahall hâlî bulunacaktır.

Dördüncü madde – Birinci sınıfdan olan müvellidü'l-buhar kapalı bir mahalle vaz' olunup çatı ebniyesi gayetle hafif olacak ve hiçbir tarafa ittisâli olmayacaktır

İkinci Fasıl

Mütenevvi' emniyet aletleri beyânındadır

Beşinci madde – Her müvellidü'l-buharın sath-ı fevkânîsinde iki aded emniyet sübabı tesmiye olunur alet olacaktır ve her sübaba dahi yekpare olarak bir sakl vaz' ve tahmîl olunacak ve mezkûr sübabın mikdâr-ı kutrı ve saklinin dahi nihayet derecesi verilecek ruhsat tezkirelerinde ta'yîn ve tahrîr kılınacaktır

Altıncı madde – Müvellidü'l-buharın derûnunda olan tazyîk ne derecede olduğu bi's-suhûle yek nazarda bilinmek için ateşcinin gözü önünde münâsib bir mahalde tazyîk-i hevânın ve kûsûrâtının derecâtına münkasım tazyîk veznesi tesmiye olunur bir alet bulunacaktır ve işbu tazyîk veznesine gelecek buharın

⁴⁵⁹ *Düstur-Cüz-i Sani*, s. 441-445; BOA, A.DVN.MKL., 75/18, 2 Cemazeyilahir 1278 (5 Aralık 1861). Mezkûr nizamnâme için ayrıca bkz. Didem Boyacıoğlu, "Osmanlı Fabrika Yapılarının Kentsel ve Mimari Analizi", Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2013, s. 215-217.

borusu bizzat müvellidü'l-buhara merbût olacaktır vezne-i mezkûrenin aslâ tecâvüzü câiz olmayan derecesi üzerinde gayetle âşikâr olarak bir hatt veya diğeri bir işâret bulunmak lâzımdır.

Yedinci madde – Her bir müvellidü'l-buharın bir aded besleyici su tulumbası veyahud diğeri bir âlet-i mahsûsası bulunacak ve bunun işleyişi gayetle emniyetli olacaktır.

Her bir müvellidü'l-buharın derûnunda bulunacak suyun sathı mezkûr müvellidü'l-buharın veyahud furun cidârının sath-ı hâricisinde bir hatt-ı mu'ayyen ile işâret olunacaktır ve bu hatt dahi tarafeynin harâret koğuklarının veyahud alev ve duman borularının irtifâ'ından lâ-ekall dört parmak ziyâde olacaktır

Sekizinci madde – Her bir müvellidü'l-buharda alt seriha-i telaş (?) tesmiye olunur bir alet mevcûd olacaktır alet-i mezkûre her ne vakit müvellidü'l-buharın derûnunda irtifâ'-ı mâ' yedinci maddede zikr olunan hatdan iki parmak nüzûl eder ise bir menfes-i mahsûs küşâd ederek buhar dahi ândan hurûc birle ıslık çalar gibi zuhûr edecek sadâ tehlikeyi ihtâr etmiş olur.

Dokuzuncu madde – Herbir müvellidü'l-buharda suyun derece-i irtifâ'ını gösterir bir sırça boru veyahud muhtelif irtifâ'larda münâsib vechile mevzû' musluklar olacaktır.

Üçüncü Fası

Kompovert (?) tesmiye olunur tütünü mahv eden âlâtın isti'mâli beyânındadır

Onuncu madde – Bundan böyle vapur makinesi bulunan fabrika sâhibleri müvellidü'l-buharlarının ocaklarında hâsıl olan dumanı komidor (?) aletiyle kâmilen ihrâk ve imhâ eylemeye veyahud mezkûr ocaklarda odun ve kok ta'bir olunur kömürden ziyâde duman vermeyecek mahrûkât isti'mâl etmeye mecbûr olacaklardır ve bu mecbûriyet şimdilik Dersa'âdet ve bilâd-ı selasede bulunan fabrikalar hakkındadır

Onbirinci madde – Anadolu fenerinden bidâ' ile sâhilen Anadolu hisârına ve ândan Göksu derelerinin nihâyetinden ve Çamlıcalar ve Kurbağalıdere verâlarından mürûr ile Fenerbahçesi burnuna kadar ve Rumili cânibinde dahi Rumili fenerinden başlayıp yine sâhilen Büyükdere'ye ve ândan Beyoğlu'na giden cadde ile Kağıthane ve Alibey köyleri ve Rami çiftliği ve Yedikule verâlarından geçerek Ayastefanos karyesine değin hatt-ı münkesirlerin dâhilinde vâkı' mevâki'de ve diğeri cânibden dahi bu dâirelerin sevâhilinde yapılmamak üzere işbu hudûdun hâricinde olarak vapur makinesi vaz'ıyla fabrika inşâ etmek isteyenlere şerâit-i mu'ayyenesine tatbîkan ruhsat verilecektir.

Onikinci madde – Bundan böyle her kim yeniden vaz' olunacak veyahud bundan mukaddem ruhsatsız olarak vaz' olunmuş sâbit müvellidü'l-buhar yani sâbit vapur kazganı isti'mâl etmek murâd eder ise âtîde zikr olunan mevâddı istid'âsına derc ile ticâret nezâretinden ruhsat ahzına mecbûr olacaktır mevâdd-ı merkûme evvelen müvellidü'l-buharın nihâyet derece işleyeceği tazyîk-i hevanın derece ve kûsûrât-ı a'sâriyyesinin tasrîh olunması sâniyen müvellidü'l-buharların ve galeyân boruları var ise ânların şekli ve cürmlerinin zirâ' mik'ab üzere beyânı sâlisen mevzi' ve mevki'lerinin ta'yîni râbi'an mahrûkâtın nev'inin tasrîhi hâmisen ne nev' i'mâlât için isti'mâl olunacağı sâdisen istid'â ile berâber fabrika ile etrâfindaki ebniyenin iki yüzde bir mikyâslı bir haritasının takdîmi husûslarıdır.

Onüçüncü madde – Gerek müceddeden vaz' olunacak olan ve gerek mukaddemâ bilâ ruhsat vaz' olunmuş bulunan müvellidü'l-buharların isti'mâli hakkında ruhsat istid'â olunabilmek zımında her müvellidü'l-buhar için ruhsatiye olarak ebniye veznesine on aded mecidiye altın teslim olunduğunu mübeyyin bir kıt'a makbûz senedi alınarak istid'â arz-ı hâline rabt olunmak lâzımdır.

Dördüncü Fası

Nizâma mugâyir hareket edenler hakkında terettüb edecek mücâzât

Ondördüncü madde – İşbu nizamnâme ahkâmına mugâyir hâlât vukû'unda ve gerek müceddeden makine küşâdı için ve gerek mevcûd olanların ibkâsıyla isti'mâli için verilecek ruhsat tezkirelerinde beyân olunacak tedâbire mugâyir hareket zuhûrunda bunların her biri için bir mecdiye yüzlük altın cezâ-yı nakdî alınacaktır.

Kazganların emniyet aletlerine dâir olan beşinci ve altıncı ve yedinci ve sekizinci ve dokuzuncu maddelerin ahkâmına ri'âyet etmeyenlerden cezâ-yı nakdî olarak beş aded yüzlük altın mecdiye ahz olunduktan başka hükümet tarafından münâsib görüldüğü sûrette ruhsat tezkiresi derûnunda olan şerâitin kâffesi icrâ olununcaya kadar fabrika ta'til kılınacaktır.

Onbeşinci madde – Her kim ki bilâ ruhsat müvellidü'l-buhar isti'mâl eder ise her bir müvellidü'l-buhar bir yüzlük mecdiye altını alınacaktır ve bir de sâhibi ruhsat ahz idüp makinesini nizâmâta tamâmıyla tatbîk eylemedikçe işlemeyecektir.

Onaltıncı madde – Elhâletü hazîhi mevcûd olan fabrikaların sâhibleri bu nizamnâme tarihinden i'tibâren altı mâh zarfında makinelerinin ibkâsıyla isti'mâli zımında istid'âlarını taraf-ı hükümete takdîm edeceklerdir etmezler ise haklarında on üçüncü maddeye tatbîkan mu'âmele olunacaktır.

Onyedinci madde – İşbu nizamnâmeye mugâyir hareketin teftîşi ticâret nezâreti veyahud meclis-i belediye tarafından ta'yîn kılınacak me'mûrîn ma'rifetiyle icrâ olunacaktır ve bu misillü hareket dahi meclis-i me'âbirde bilâ mesârif ru'yet olunacak ve müttehim dahi istimâ' olunmak için meclis-i mezkûra gelecek ve da'vâsının görüleceği gün dahi evvelce kendisine haber verilecektir.

Madde-i mahsûsa-i muvakkata

Onsekizinci madde - İşbu nizamnâmenin ikinci ve dördüncü maddelerinin icrâsiyçün şimdî mevcûd bulunan vapur makineli fabrika sâhiblerine nizamnâmenin tarihinden i'tibâren üç sene ve beşinci ve altıncı ve yedinci ve sekizinci ve dokuzuncu ve onuncu maddelerinin icrâsı için bir buçuk sene ve üçüncü maddenin icrâsı için dahi altı mâh mühlet verilmiştir.

Fi: 9 Zi'l-hicce sene 1278

Madde-i munzame

İşbu nizamnâmenin onbirinci maddesinde muharrer ve müeyyen olan hudud dahilinde kain mahallerde vapur makinesi vaz' ve ihdası memnu'iyeti dumanlı makinelere münhasır olub dumansız olduğu halde ceiz olacaktır. Fakad makine vaz' olunacak mahal sahilhaneler aralarında ve mahalle içlerinde olamayacaktır. Ve evveleminde hükümetce tahkikat-ı lazime ba'de'l-icra bir güne mahzurı olmadığı tebeyyin eylediği halde ruhsat verilub mahzurı olduğu takdirde ruhsat verilmeyecektir.

Fi: 9 Zi'l-hicce sene 1281

Ek 2: 1886 Tarihli Osmanlı Devleti'nde Fabrikalar Tesisine Dair Nizamnâme⁴⁶⁰

1886 Tarihli Memâlik-i Şâhânedede Fabrikalar Tesîsine Dâir Nizamnâme

Fî 25 Eylül sene 1302

Memâlik-i şâhânedede fabrikalar te'sisine dâir nizamnâme lâyihasının tercümesidir

Birinci Fasıl

Fabrikalar te'sisi hakkındaki me'zûniyete dâir

Birinci Madde

Memâlik-i şâhânenin her tarafında fabrika te'sisi husûsî serbest olup işbu nizamnâmenin ahkâmına tevfikân evvelce vâlî ve mutasarrıf veya kâimmakâm tarafından ruhsat istihsâlinden başka bir şeye tâbi' değildir fabrikalar te'sisi hakkındaki işbu serbestînin devletce inhisârı muhâfaza olunan her gûne emti'a ve mahsûlâtın i'mâline şümûlü yoktur

İkinci Madde

Memâlik-i şâhânedede ikâmet eden ve fabrikalar te'sisi arzusunda bulunan tebe'a-i ecnebiye ile ecnebî şirketleri müessesât-ı sanâyi'alarına müte'allık husûsâtında Osmânî tebe'a ve şirketleriyle âsân (?) tutulacaktır me'mûrîn-i Osmâniye konsolos me'mûrlarının hazır bulunmalarına veyahud müdâhalelerine lüzûm olmaksızın her vakit ve zamânda fabrikalar ile müdürîyet odalarına girebileceklerdir. Ta'bîr-i ahar ile ecnebî fabrikatör ancak ahvâl-i zâtiyesine müte'allık husûsât için devlet metbû'ası me'mûrlarına mürâca'at edebilip işbu nizamnâme ahkâmına ve bi'l-cümle kavânîn-i saltanat-ı seniyyeye tâbi' olan fabrikasının inşâsı ve idâresi ve emr-i nezâreti ile tekellüfât-ı meşrû'asına dâir mevâdd için aslâ mürâca'at edemez

Üçüncü Madde

Me'mûrîn-i mahalliye esbâb-ı mevki'iyeye veya idâreye mebnî fabrika te'sisine me'zûniyet i'tâsından imtinâ' edebilirler ma'amâfih bu memnû'iyetden dolayı iş Şûrâ-yı Devlet huzûrunda istînâf olunabilir Şûrâ-yı Devlet istînâf talebinin kaydı tarihinden i'tibâren bir ay zarfında karâr-ı vâkı'ın münâsebet ve adem-i münâsebeti hakkında derece-i ûlâ ve kat'iyede i'tâ-yı hükm edecekdir

Dördüncü Madde

Fabrika te'sisine me'zûniyet i'tâ olunmasından dolayı câdde-i sâbıkada beyân olunan istînâfdan mâ'adâ mehâkim veya mecâlis huzûrunda bir gûne zarar ve ziyân da'vâsı ikâme olunamaz.

Beşinci Madde

Fabrikalar te'sisi arzusunda bulunan kesân veyahud şirketler eğer fabrikanın bulunduğu mevki'a göre vâlî mutasarrıf veya kâimmakâma bir istid'ânâme takdîm etmeye mecbûrdurlar. İşbu istid'ânâmede san'atkârın maksadı ve fabrikanın mevki'i muhtasaran îzâh olunacak ve inşâsı musammem olan fabrikanın etrâfindaki dîvârdan i'tibâren yüz metrelik bir daire dâhilinde vâkı' ebniye ve husûsî hâneler veya müessesât-ı saire-i mütecâvireyi mübeyyin bir harita işbu istid'ânâmeye rabt edilecektir bir de isti'mâl olunacak âlet-i muhrike veya müvellid-i kavâ (?) âlâtının cins ve nev'i ve destgâhların tecdîd-i hevâsına mahsûs usûl ve de kötû niyetler ile miyâh-ı müte'affineyi def için isti'mâl edilecek vesâit dahi mezkûr arz-ı hâlde tasrîh olunacak ve dumânı bel' eder usûlde isti'mâlî mutasavver olan âlât dahi sûret-i mahsûsada zikr olunacaktır.

⁴⁶⁰ BOA, HR.TO., 478/24, 28 Aralık 1886.

Altıncı Madde

İki nüsha olarak tanzîm olunacak olan arz-ı hâl ile âna melfûf haritalar Dersa'âdetde şehremânetine ve vilâyâtda fabrikanın mahall-i te'sîsi bir vilâyet veya sancak veyahud bir nahiyenin merkez idâresi ise âna göre vali mutasarrıf veya kâimmakâmlara takdîm edilecektir.

Yedinci Madde

İstid'ânâme ile buna melfûf haritalar takdîm olunur olunmaz ahalinin görebileceği ve girebileceği bir mahalle ta'lik edilerek orada tam otuz gün bırakılacaktır. Fabrikanın te'sîs olunacağı mahallin komşu ve ahalisi müddet-i mezkûre zarfında fabrikanın te'sîsi lehine veya aleyhine tahrîren her gûne ihzârât icrâ etmek salâhiyetini hâizdirler

Sekizinci Madde

Otuz günlük mühlet münkaziye olur olmaz istid'ânâmeye müteferri' evrâk ahali ve komşuların imzâsı tahtında tahrîren vukû' bulacak ihzârât dahi dâhil olduğu halde bir tahrîrât-ı mahsûsa ile tahkîk komisyonuna irsâl olunacak ve işbu Komisyon istid'ânâmenin kabul ve adem-i kabulü hakkında i'tâ-yı firâr edecektir

Dokuzuncu Madde

Tahkîk komisyonu riyâset vazîfesini îfâ edecek olan mühendis veyahud ânın ve vali mutasarrıf veya kâimmakâm tarafından taht-ı idâre meclis a'zâsından bir zât ve me'mûrîn-i sıhhiye cânibinden mansûb şehâdetnâme-yi bir tabîb ile fabrikanın te'sîsi için teklîf olunan mahall bir kal'a veyahud tekellûfât-ı askeriyye tâbî' bir dâire dâhilinde kâin ise istihkâm dâiresi tarafından mansûb bir me'mûrdan mürekkeb olacaktır.

Şurası mukarrerdir ki me'mûrîn-i askeriye tarafından ta'yîn edilecek me'mûr yalnız inşâsı mutasavver olan fabrikanın harbiye nezâreti nokta-i nazarınca mehâzîri hakkında beyân-ı re'y edebilir.

Onuncu Madde

Tahkîk komisyonu i'tâ-yı karârdan evvel kendü a'zâsından bulunan mühendis ve tabib taraflarından tanzîm olunmuş mahsûs bir rapor halli tedkîk ve mütâla'a edecektir işbu raport fabrikada icrâ olunacak ameliyâtın hıfz-ı sıhhatce mazarrat veya adem-i mazarratını ta'yîn edecek gibi mahall-i sıhhat netâyice karşı amele ve komşuları muhâfaza için en ziyâde kâbil-i icrâ ve müesser tedâbirin neden ibâret olduğunu dahi îzâh eyleyecektir

Onbirinci Madde

(...) müsâ'ade istihsâli hakkındaki istid'ânâmenin tahkîk komisyonuna havâlesi tarihinden i'tibâren nihâyet on beş gün sonra komisyon kalemine teslim edilecektir

Onikinci Madde

Tahkîk komisyonu lüzûm gördükçe mahalline gidecek ve ahali ve komşuların şikâyat-ı şifâhiyelerini istimâ' için bir gün ta'yîn ve şikâyat-ı mezkûre ile fabrikacının cevâblarını mübeyyin bir kıt'a mazbata tanzîm eyleyecek ve işe müteferri' evrâkın tahkîk komisyonuna havâlesi tarihinden i'tibâren bir ay zarfında ekseriyet ârâ ile i'tâ-yı karâr edecektir karâr-ı mezkûr gerek fenn ve gerek sıhhiye ve idâre nokta-i nazarlarınca esbâb-ı mücibeyi hâvî olacaktır me'mûrîn-i askeriye tarafından i'tirâz vukû'ı takdîrde bu i'tirâz ve istihkâmât ile tekâlifât-ı askeriye dâireleri hakkındaki kavânîn ve nizâmâtın ahkâm-ı sarîhasına müstenid olmalıdır.

Onüçüncü Madde

Tahkik komisyonunun kararı vâli mutasarrıf veya kâimmakâmlara tahrîren tebliğ olunacağı gibi alakadârânın talebi üzerine bir sûreti dahi kendülerine i'tâ edilecektir karar-ı mezkûr gerek müsted'iler ve gerek ahali ile komşular tarafından şûrâ-yı devlet huzûrunda istînâf olunabilir

İstînâf talebini hâvî arz-ı hâl Dersa'âdet ile mülhakâtında te'sîs edilecek fabrikalar için on beş gün ve memâlik-i şâhânenin mahall-i sâiresi için bir buçuk ay zarfında Şûrâ-yı Devlet aklâmına i'tâ olunacaktır güzêrân eden eyyâm kararın tahkik komisyonu tarafından i'tâ olunduğu ve alakadârâna tebliğ edildiği gündün i'tibâren celb olunacaktır.

Ondördüncü Madde

Şûrâ-yı Devlet da'vânın ikâme olunduğu tarihten i'tibâren bir ay zarfında derece-i ulâ ve kat'iyede i'tâ-yı karar eden ve lüzûmı takdîrde bir ikinci tahkik komisyonunun teşkilini emr eyler bunun kararı her ne yolda olur ise olsun kat'î add olunacaktır Komisyon-ı mezkûrun sûret-i terkîbi şûrâ-yı devlet tarafından ta'yîn olunacak ve birinci tahkik komisyonuna dâhil olan mühendis ile tabîb bi'z-zarûre işbu ikinci komisyon a'zâlığında bulunacaktır

Onbeşinci Madde

Mesârif-i tahkikiyeye karşılık olmak üzere müsted'î istid'ânâmesi ile berâber bir kıt'a makbûz senedine mukâbil âdî bir destgâh için birden yirmiye ve büyük fabrika için dahi yirmiden elli lira-yı Osmâniye kadar bir meblağ tevdi'ine mecbûr olacaktır tevdi' olunacak meblağın mikdârı vâli mutasarrıf veya kâimmakâm tarafından ta'yîn edilecek ve meblağ-ı mezbûr tahkik komisyonu a'zâsının mesârif-i râhiyesine ve ta'til-i me'mûriyetine bir karşılık add edildiği cihetle komisyon-ı mezkûre i'tâ edilecektir Şûrâ-yı Devlet huzûrunda ikâme olunacak istînâf da'vâsı beş lira-yı Osmâniye ta'yîn olunan i'lâm harcından mâ'adâ bir güne mesârif-i mahsûsayı müstelzim olamaz meblağ-ı mezkûr Şûrâ-yı Devlet sandığına âid olacaktır

Onaltıncı Madde

Tahkik komisyonunun veyahud Şûrâ-yı Devletin kararı san'atkâr tarafından ta'yîn olunan mahalde fabrikasını te'sîs için müsted'îye me'zûniyet i'tâ etmeğe berâber fabrikalara veyahud âlât ve edevât-ı muhrikeye müte'allık kavânin ve nizâmâta adem-i ri'âyetinden ve gerek dikkatsizlik kazâ ve ale'l-umûm hasârâtdan dolayı ileride fabrikacı aleyhine de'âvî-i şahsiye vesâir her güne de'âvî ikâmesine mâni' olamaz. De'âvî-i mezkûre mehâkime âid ve usûl-i muhâkemât-ı âdiyeye tâbi'dir

Onyedinci Madde

Tahkik komisyonunun kararı bilâ te'ahhur Dersa'âdetde fabrikalar müdürîyet-i merkeziyesine tebliğ edilecek ve i'mâl olunacak eşyânın nev'i vilâyet ile fabrikanın mahall-i te'sîsini ve âlet-i muhrikenin nev' ve kuvvetini ve fabrikacı veya şirketin ism ve tâbi'iyetini mübeyyin bir defter-i mahsûsa kayd olunacaktır.

İkinci Fası

Fabrikaların mahall-i te'sîsleri beyânındadır

Onsekizinci Madde

Dersa'âdet ve mülhakâtıyla mikdâr-ı ahali on bin nüfûsa bâliğ olan veya bu mikdârı tecâvüz eden şehirlerde şehir veya mahallâtında fabrika inşâsı memnû' olan dâirelerini mübeyyin olarak mahallî me'mûrîn-i belediyesi tarafından bir harita tanzîm olunacaktır işbu dâireler fabrikalar te'sîsi memnû' olan

mahalleri ihâta eden cadde ve sokak isimlerinin değeriyle irâe olunabilir bu karâr belediye meclisinde ba'de't-tezekkür ittihâz edilecek ve vali mutasarrıf veya kâimmakâmın tasvîbine arz olunacaktır

Ondokuzuncu Madde

İstisnâ olunan işbu dairelerden mâ'adâ baruthane ve esliha ve mühimmât-ı harbiye debboyları ve istihkâmât ile mülkî ve askerî hastahâneleri ve müzehâne ve büyük mektebler ve saray ve kasr-ı hümâyûnlar ve cevâmî'-i şerîfe ile ma'bedler kurbunda fabrika te'sisi sûret-i mahsûsada memnû'dur velev ki müessesât-ı mezkûre on sekizinci maddede beyân olunan müstesnâ dâireler hâricinde bulunsun

Yirminci Madde

Boğaziçi sevâhili boyunca ve sevhilde vâkı' şehirlerin rıhtımları üzerinde fabrikalar te'sisine ancak fabrika için teklif olunan mahallin cihet-i ulyâ ve suflâsında yedi yüz metre mesâfede bulunan hemcivâr ahali tarafından işbu fabrikanın ihdâsı aleyhine bir güne i'tirâzât dermiyân olunmadığı takdirde müsâ'ade edilebilir. Ahkâm-ı mezkûre ancak fabrikanın inşâ ve te'sis olunacağı Boğaziçi sahili veya rıhtım müstesnâ dâire dâhilinde vâkı' olmadığı zaman tatbik ve icrâ olunur.

Yirmibirinci Madde

Yirminci maddede musarrahalde ahali-i mütecâvirenin müsâ'adeleri istihsâl olunmuş olsa bile me'mûrin-i belediye müsâ'ade-i resmîye i'tâsına şart-ı mutlak makâmında fabrikacıyı olmak üzere dumanı bel' eder usûlde en mükemmel el-ân isti'mâline icbâr ve balıkların muhâfazası için lâzım gelen tahdîdâtı vaz' edebilirler.

Yirmiikinci Madde

Ahalisi on bin nüfûsdan dûn olan ve müstesnâ dâireleri (onsekizinci madde) bulunmayan bilâd ve kasabâtda ondokuzuncu ve yirminci maddeler tamâmen mer'ıyyü'l-icrâ kalacağından fabrikaların inşâ ve te'sisi husûsu kânûn-ı hâzırın birinci faslında istihsâl-i müsâ'ade için ta'yîn olunan mu'âmelâta tâbi' olacaktır.

Yirmiüçüncü Madde

Eğer bir fabrika için teklif olunan mahall on bin nüfûsdan ziyâde ahali bulunan şehirlerin etrâf mahallelerinden beş kilometre ve ahali on bin nüfûsdan dûn bulunan kasaba ve köylerden iki kilometre mesâfede vâkı' ise müsâ'ade-i mezkûre fabrikacının tahkik komisyonu a'zâsından mühendis ve tabîbin bir kıt'a şehâdetnâmesi ile berâber takdîm edeceği sade bir arz-ı hâl üzerine doğrudan doğruya vali mutasarrıf veya kâimmakâm tarafından i'tâ olunacaktır işbu şehâdetnâme müsted'î tarafından irâe olunan mesâfelerin muvâfik-ı hakikat olduklarını tasdik ve fabrikanın mahall-i mu'ayyende inşâsında hıfzı's-sihha nokta-i nazarınca mevâki' mevcûd olmadığını hükümet-i mahalliyyeye te'mîn edecektir bundan başka fabrikacı fabrikanın inşâât ve ameliyâtında gerek nizamnâme-i mezkûr ve gerek buhar makinelerine ve her nev' âlat ve edevât-ı muhrikeye müte'allık nizamnâmeler ve sıhhat-i umûmiyyeye müte'allık i'lân olunan veya olunacak olan karârâmeler ile ta'yîn edilen kavâ'ide tevfiik hareket eyleyeceğini deruhde etmelidir. Şurası mukarrerdir ki intihâb olunan mahall tekellüfât-ı askeriyeye tâbi' bir dâire dâhilinde vâkı' olmamalıdır bu takdirde müsâ'ade-i matlûbe birinci fasl ahkâmınca mahallinde tahkikât-ı lâzıma icrâsından sonra i'tâ olunur

Yirmidördüncü Madde

Aynı mahalde bir çok fabrikaların te'sisi hususu evvelden berü mahall-i mezkûrda müesses fabrikalar ashâbı tarafından bir güne taleb ve şikâyet vukû'una sebebiyet veremez ma'amâfih eski ve yeni fabrikacılar aynı kavânîn ve nizâmâta tebe'iyete mecbûrdurlar.

Şu kadar ki müsâ'adât-ı mahsûsa mücebinece te'essüs eden fabrikalar fermân-ı hümâyûnlarda mu'ayyen müddetce kâffe-i imtiyâzlarını muhâfaza ederler bununla berâber imtiyâzlı fabrikaların ashâbı kendü civârlarında sanâyi'-i sâireye mahsûs fabrikaların inşâsına muhâlefet edemezler.

Yirmibeşinci Madde

Memâlik-i şâhânede bulunan timuryol şirketleri kendü hatlarının bir fabrikadan neş'et eden kollar ile iltisâklarına muhâlefet edemezler şu kadar ki fabrikacılar zarar ve hata ve mesârif kendülerine âid olmak üzere mezkûr timuryol kollarını inşâ ve bunların işletilmesi için muktezî olan makasçılar istihdâm eylemeği ta'ahhüd etmelidirler nez'-i arazi maddesi rızâ-yı tarafeyn ile vukû' bulacaktır bu sûretle fabrikacılara irâe olunan suhûlet bi't-tab' bunlar tarafından timuryol kumpanyalarına karşı hiçbir ta'ahhüdü istilzâm etmez

Yirmialtıncı Madde

Meskûn mahaller ile fabrikalar beyinde mevcûd olması lâzım gelen mesâfelere dair olan tahdidât fabrikalar etrafında veyahud fabrikalar ile bir zamanda inşâ olunabilecek amele mahallâtı hakkında mer'iyü'l-icrâ olamaz mahallât-ı mezkûre fabrikanın aksâm ve müstemilâtından add olunduklarından yalnız fabrikada icrâ olunan san'at mahall-i sıhhat ise tedâbir-i tahaffuziye-i âdiyeye mahall verebilir

Yirmiyedinci Madde

Müstesnâ bir dairede te'sis müsâ'adesi talep olunan fabrikalar hakkındaki şerâit-i tahdîdiye, matba'a, çilingir, saatci, marangoz, mücellid ve kunduracı gibi âdi destgâhlar ve vücûdı mahall-i sıhhat olmayan her nev' destgâhlar hakkında şâmil değildir işbu destgâhların müstesnâ dâirelerde vâkı' olmaları talep olunan müsâ'adenin adem-i i'tâsına bir sebep-i kâfi add olunamaz bu hâlde tahkik komisyonu derkonitlerin (?) kaldırılmasıyla miyâh-ı müte'affinenin cereyânı ve isti'mâl olunan âlât-ı muhrikenin nev'i ve duman ve buharın sûret-i def' ve izâlesi işbu destgâhların müstesnâ dâirelerde te'sisini muhâl hükmünde bulunduracak derecede mazarratı müceb olup olmadığını bi'l-hâssa tedkik ve mu'âyene eylemelidir.

Yirmisekizinci Madde

Fabrikalar ile müstemilâtının inşâsı için isti'mâl olunan mahaller gerek bir veya birkaç kişi ve gerek kavânîn-i devlet-i aliyyeye tevfikân müteşekkil bir hissedârân şirketi nâmına kayd olunabilir

Yirmidokuzuncu Madde

İdârece müsâ'ade-i lâzıme li ecli'l-istihsâl müsted'iler tarafından Dersa'âdet ve vilâyât sandıklarına i'tâ kılınan mebâliğ tahkik komisyonuna âiddir ve a'zâsının harcırah ve ta'til-i me'mûriyet mesârifinin karşılığı add olunur

Otuzuncu Madde

Eğer fabrikalar bilâd veya kasabât dâhilinde inşâ olunur ise müsted'iler bâlâda yani onbeşinci maddede ta'yîn olunan mesârifden ve kayd ve tamga rüsûmundan mâ'adâ ebniyeye müte'allık nizâmât-ı belediye ahkâmına dahi tâbi'dirler. Yirmiüçüncü maddede ta'yîn olunan şerâit tahtında inşâ edilen fabrikalar inşâât-ı cedîdeden alınan her nev' rüsûmdan mu'âfdırlar fabrikanın mahall veya mahsûlâtından emlak ve temettü'

virgüleri ile sâir her nev' rüsûm-ı muntazama istifâ olunacaktır meğer ki imtiyâz fermân-ı âlîsinde bir mu'âfiyet-i mahsûsa münderic ola.

Üçüncü Fası

Fabrikaların inşasına dâirdir

Otuzbirinci Madde

Müsâ'ade-i kat'iyyenin istihsâlinden sonra alakadârân intihâb olunan mahalde te'sis etmek efkârında buldukları ebniyenin planları ile dâhili resmlerini ve derece-i irtifâ'ını mübeyyin haritaları dokuzuncu ve onuncu maddelerde musarrah tahkik komisyonuna iki nüsha olarak i'tâ edeceklerdir işbu komisyona plan ve haritaların tahkik mazbatasında muharrer emniyet ve sıhhat-i umûmiye şerâitine tevâfuk edip etmediğini tedkik ve mu'âyene eyleyecektir ta'dilât-ı lazıme müsted'iler ile bi'l-ittifâk icrâ edilecektir

Otuzikinci Madde

Komisyon evvela turuk ve ebniye nizâmâtı ahkâmına ri'âyet olunduğuna sâniyen fabrikanın te'sis olunacağı mahallin derece-i kifâyede tesviye ve tathîr edildiğine sâlisen ocağın irtifâ'ı derece-i matlûbede bulunduğuna râbi'an intihâb olunan edevât-ı muhrikenin sûret-i münâsebede vaz' ve tertîb olunduklarını ve buhar mevâlid-i kuvâları (?) için ta'yîn olunan ahkâma buhar makineleri ile âlât-ı muhrike-i âdiyeye müte'allık nizamnâme mündericâtına tevfikân ri'âyet olunduğuna bilhassa kesb-i emniyet edeceklerdir. Husûsât-ı meşrûhayı hâvî mazbata komisyonun bi'l-cümle a'zâsı tarafından tanzîm ve imzâ olunacak ve iki nüsha olmak üzere haritalara rabt ile bunların bir nüshası fabrikayı inşâ eden adamın yedine teslim kılınacaktır.

Otuzüçüncü Madde

Tahkik komisyonunun kararı inşââtı icrâ eden kimse aleyhine nizâmâtın adem-i icrâsı ile tekayyüdâtın kifâyetsizliğinden ve ahali-i mütecâvireye ve şehre terettüb eden kâffe-i hasârât-ı hakikiyeden dolayı ikâme-i da'vâ olunabilmesine mâni' olamaz

Otuzdördüncü Madde

Memâlik-i ecnebiyeye sipariş olunan âlât ve edevât ve her nev' âlât-ı muhrike ve mevâlid-i kuvâ (?) vesâire fabrikanın ilk te'sisine mahsûs ise gümrük rüsûmundan mu'âfdırlar bu keyfiyet kavâ'id-i câriye mücebince tasdik olunacaktır mahrukât-ı ma'deniye ve nebâtiye ve fabrikada isti'mâl olunan mevâdd-ı asliye mu'âfiyet-i mezkûreye dâhil olmayup nizâmâtda musarrah gümrük rüsûmuna tâbi'dir

Otuzbeşinci Madde

Fabrikanın ilk te'sisine mahsûs mevâdd vilâyât-ı şâhânenin birinden celb olunur ise gerek berren ve gerek bahren her nev' rüsûm-ı mürûriyeden mu'âf tutulacaktır

Otuzaltıncı Madde

Eğer bir fabrikanın inşası esnâsında veyahud amelîyâta mübâşeretinden sonra işbu fabrikada hâsıl olacak veya olmuş olan eşyâ veya emti'a yine bir kânûn-ı mahsûs ile taht-ı inhisâra alınır ise hükümet fabrika ile müstemilâtını veya mağaza ve debboylarını ehl-i hibre tarafından takdir olunacak mebâliğe yüzde yirmi zammıyla iştirâ etmeğe mecbûrdur emr-i takdir kavânîn-i mevcûde mücebince icrâ edilir takdir olunan fiyatda nihâyet bir senelik i'mâlâta muktezî mevâdd nazar-ı i'tibâra alınacaktır bâlâda gösterilen ihtiyâcâtdan fazla iddihâr olunan levâzım ve edevâtın iştirâsı ihtiyârîdir ma'amâfih devlet fabrikacıları

kendü san‘atlarına müte‘allık inhisâr kânûnnâmesinin i‘lânından evvel hüsn-i niyetle ve uzun va‘deler ile akd eyledikleri her nev‘ ta‘ahhüdâtдан kurtulmaya ikdâr edecektir.

İ‘mâl ve der-anbâr edilen veyahud i‘mâl olunmakta bulunan mahsûlât fiyat-ı muhammane veyahud hakîkaten kaçâ mâl olmuş ise o fiyat üzerine yüzde yirmi zammıyla tamâmen taraf-ı devletden iştirâ olunmalıdır.

Otuzyedinci Madde

Fabrikacılar ile şirket hissedârânı takdîr olunan fiyat üzerine yüzde yirmi zammından gayrı ta‘tîl-i ticâretten veya ileride temettu‘ vukû‘ı ihtimâlinde dolayı bir gûne metâlib dermiyân edemezler.

Otuzsekizinci Madde

Âdâb-ı umûmiyeye mugâyir eşyâ ve emti‘anın i‘mâline mahsûs fabrika ve destgâhların te’sîs ve inşâsı kat‘iyyen memnû‘dur.

Dördüncü Fasıl

Bir fabrikanın mahall-i sıhhat olduğu hakkındaki beyânâta ve sıhhatte muzırr veya nâfi‘ add olunan te’sîsât için vaz‘ edilen şerâite dâirdir

Otuzdokuzuncu Madde

Âtîde muharrer sanâyi‘ ile bunlara mümâsil mahall-i sıhhat add olunur kireç veya çimento furunları çömlek cam san‘atlar fağfûri ve porselen i‘mâli estubec (?) gibi kurşundan hâsıl olan her şeyin i‘mâli hâmız-ı florma (?) hâmız-ı kibrit hâmız-ı azot hâmız-ı kibriti vesâirenin i‘mâli başlıca mevâdd-ı mürekkesi cıva olan şeylerin i‘mâli “uteriz?” denilen mâî boyanın i‘mâli her nev‘ ma‘âdinin cilâlandırılması debbâgat dericilik kursakçılık yağlı şeylerin ve celatin ve iç yağı ve ispermeçet ve yağ mumları ve sabun i‘mâli derinin ve muhtelif mürekkeblerin i‘mâli tabi‘î veya sanâ‘î nebâtî veya hayvânî gübre i‘mâli ma‘âdinden hâsıl olan yağların taktîleri (?) kemik kömürünün i‘mâli ve kemiklerin ihrâkından hâsıl olan siyah tozun tasfiyesi iğne ve toplu iğnelerin bilinmesi kurşun arsenik antimon nühâs vesâireden hâsıl olan boya fabrikaları – pamuk yün ve kettan iplikleri fabrikaları – tunç ve terkîbât-ı sâire dökme hâneleri

Kırkinci Madde

Sıhhatce mazarrat veya adem-i mazarratın i‘lânı gerek sanâyi‘-i muzırrayı hâvî sâlifü’z-zıkr otuz dokuzuncu maddenin ahkâm-ı umûmiyesine ve gerek fasıl-ı sâninin onbirinci maddesinde beyân olunduğu vechile tahkîk komisyonu tarafından esbâb-ı mücibeyi hâvî beyân olunan re’y ve mütâla‘aya tevfikân icrâ edilir

Kırkbirinci Madde

Tahkîk komisyonu tarafından sıhhatce mazarratı i‘lân olunan fabrika veya destgâh gerek işbu fabrika veya destgâhda bulunan amelenin sıhhatini muhâfaza etmek ve gerek hamalenin ahvâl-i sıhhiyesini ihlâl veya tavih edecek şeyleri bertaraf ile komşuların ve mahâll-i mütecâvire ahâlisinin sa‘âdet-i hâlini vikâye eylemek üzere ittihâz olunacak kâffe-i tedâbir-i tahaffuziyeyi derhâl icrâya mecbûrdur

Kırkikinci Madde

Sıhhatce olan mazarrat ya derhâl veyahud mazarrat-ı mezkûre fi‘ilen tahakkuk eder ve ba‘zı usûl-i cedîde-i sanâ‘iyye fabrika veya destgâhın amelîyatını ve miyâh-ı müte‘affine ile derkonitleri (?) amele veya komşuların sıhhatce tehlikeyi müceb sûrette tağyir eyler ise fabrika veya destgâhın te’sîsinden sonra i‘lân olunabilir esbâb-ı mümâsileden dolayı sıhhatce mazarratı i‘lân olunan bir fabrikanın sâhibi bazı tedâbir-i

kimyeviye ve mihanigiye ittihâzıyla orada yapılan el işleri ve ameliyât-ı sâirenin mazarratını tamâmen izâle etmiş ise fabrika sâhibi tarafından vukû‘ bulan talep üzerine tahkîkât-ı lâzıme bi'l-icrâ kavâ'id-i hıfz-ı sıhhata muvâfık fabrikalar miyânına idhâl edilebilir

Kırküçüncü Madde

Temasdan veya mühlik ve aşındırıcı tesâ'üdât ve inşâkdan dolayı amelenin sıhhatince muzırr ameliyâtın icrâ olduğu fabrika ve destgâhların müdür ve sâhibleri amelelerine vücûd ve gözleri veyahud âlât-ı teneffüsiyeyi himâye için lazım gelen kâffe-i tedâbir-i tahaffüziyeyi isti'mâl etdirmeye mecbûrdurlar âlât-ı teneffüsiye göğüslük eldiven ve mahsûs ayakkabları vesâire gibi ameleyi himâyeye mahsûs olan âlât fabrika veya destgâh tarafından tedârik ve i'tâ olunmak ve dâimâ mikdâr-ı kifâyede bulundurmak lâzım gelir

Kırkdördüncü Madde

Sıhhatce mazarratları i'lân olunan te'sisât devâir-i belediye vekâlet eden mühendis veya tabiblerden mürekkeb komisyonlar ma'rifetiyle sık sık mu'âyene olunur işbu komisyonlar te'sisât-ı mezkûreye ittihâzı emr edilen tedâbir-i mahsûsanın tamâmen icrâ olunup olunmadığına emniyet hâsil edeceklerdir

Kırkbeşinci Madde

Fabrika direktörleriyle te'sisât-ı sanâ'iyyenin komandit şirketleri tekayyüdât-ı lâzımının adem-i ittihâzından veyahud amelenin sıhhatini az vakit zarfında ta'mîri nâ-kâbil sûrette ihlâl edebilecek ameliyâtın icrâ etdirilmesinden dolayı amele ile ahali-i mütecâvire veya mârîn ve âbirînün dûçar olabilecekleri avârizdan hukûken mes'ûldürler bu bâbdaki müsted'ayâtın hakk ve savâba derece-i mukârenetleri tahkîkât-ı mahsûsa ile işe kesb-i vukûf edebilecek olan mahkeme tarafından ta'yîn edilir. De'âvî-i şahsiye amden veya sehven emniyet ve sıhhat-i umûmiyeye mugâyir hareketde bulunan fabrikacıya ikâme olunabilecek da'vâya îrâs-ı sekte edemez

Kırkaltıncı Madde

Mugâyir-i sıhhat bir sanâ'atin icrâsına müte'allık ta'ahhüdâtından başka her nev' te'sisât-ı sanâ'iyye destgâh ittihâz olunan mahallerin tecdîd ve tebdîl-i hevâsı ve tesviye ve tathîri ve taksîmâtı husûslarınca kavâ'id-i umûmiyeye tâbi'dirler.

Kırkyedinci Madde

Buhar makinelerini isti'mâl eden her nev' fabrika dumanı bel' eder usûlde âlât isti'mâline mecbûrdur me'mûrîn-i belediye hava ocaklarının destgâhlardaki hevayı tecdîd ve duman ve buharı tabakât-ı ulyâ-yı ufkiyeye is'âd için hükümet mühendisleri tarafından tensib olunacak derecede mürtefi' olmasını dahi talep edebilirler.

Kırksekizinci Madde

Me'mûrîn-i belediye müte'affin kirli ve bulaşık suların umûmî lağmlara icrâsını men' edebileceklerdir bu hâlde fabrikacı zarar ve hata ve mesârif kendüsine aid olmak üzere inşâ olunacak gayr-ı nâfiz husûsî lağmlar veya bu yolda kuyular isti'mâline mecbûr olacaktır işbu kuyularda mâyi'ât mümkün mertebe az bir müddet bırakılacak ve bunların esnâ-yı tathîrinde inde'l-icâb def'-i ta'affüne sâlih bazı ameliyat icrâ edilecektir

Kırkdokuzuncu Madde

Hava almaya ve duman ve buharı çıkarmaya mahsûs ocakların inşâsından başka duman ve buharın def' ve izâlesinden nâşî havada hâsıl olan aşındırıcı ve mühlik mevâddın bir mahalde ictimâ'ını li ecli'l-istihsâl derece-i kifâyede uzun ve sûret-i münâsebede müretteb koğuşlar te'sîsi dahi taleb olunabilir

Ellinci Madde

İstihdâm olunan amele veya ustabaşların buldukları oda ve destgâhların te'affünü sûret-i münâsebede müretteb meczi (?) aletler vasıtasıyla ve asid fenik (?) ile her hafta muntazaman izâle edilecek ve inde'l-icâb işbu odalar amelenin gaybûbetleri esnâsında fenikli su ile dahi yıkadılacaktır asid fenikten başka kireç suyu ve klor gazının tayerânı ve su buharı şıngası gibi def'-i te'affüne mahsûs vesâit-i âdiye-i sâire dahi ale'd-devâm isti'mâl olunacaktır.

Ellibirinci Madde

Eğer sâlifü'z-zikr ta'ahhüdât-ı umûmiye kâfi görünmüş ise fabrikacılar ile erbâb-ı fenn her nev' san'at hakkında nizâmât-ı mahsûsaya tâbi' olacaklardır.

Nizâmât-ı mezkûre ile polis nizâmâtı fabrikanın bir çok mahallerine yapıldırılacak ve ahkâm-ı sâlife-i mahsûsaya tâbi' te'sîsât-ı sana'iyenin amele ve ustabaşlarına bildirilecektir.

Beşinci Fası

Amelenin sinnine ve kaç saat işleyeceklerine ve i'âne cem'iyetlerine dâir

Ellikinci Madde

El-ân on yaşına vâsıl olmayan etfâlin fabrika ve destgâhlarda istihdâmı kat'iyen memnû'dur ancak ameliyât-ı muvakkata için ve etfâlin meydanda veyahud havadar bir mahalde çalışdıkları zaman kâ'ide-i mezkûrece istisnâ vukû' bulabilir her halde sekiz yaşından aşağı etfâlin istihdâmı gayr-ı câizdir.

Ellüçüncü Madde

Ondan onbeş yaşına kadar bulunan etfâlin yevmiye müddet-i hizmetleri teneffüs için arada bir saat fasıla bırakılmak üzere günde altı saati tecâvüz edemeyecektir etfâlin müddet-i mu'ayyeneden ziyâde işlemelerine müsâ'ade olunamaz

Ellidördüncü Madde

Etfâl zükür ve inâs mümkün mertebe ayrı mahallerde çalışmalı ve aşındırıcı ve mühlik toz ve buhar inşâk edilen mahallerde bulundurulmamalıdır.

Ellibeşinci Madde

Amelenin ücret-i yevmiyesiyle günde kaç saat işleyeceği amele ile fabrikacı beyinde serbestce ta'yin edilir ma'amâfih işe hiç olmaz ise tulû'-ı şemsden bir saat sonra mübâşeret olunmak ve nihâyet gurûb-ı şemsden yarım saat evvel hitâm verilmek lâzım gelir. Amelenin yevmî müddet-i mu'tâde-i hizmeti teneffüs için lâ-ekall bir saat dâhil olduğu halde on saatden ibâretidir. Amele fabrikacının talebi üzerine sabahleyin veya ba'de'z-zuhr yarım gün işleyebileceklerdir. Yarım günlük iş ne kadar imtidâd eder ise etsin ücret-i yevmiyenin nısfını almak salâhiyetini i'tâ edecektir yarım günlük işin müddeti beş saati tecâvüz edemeyecektir sûret-i husûsiyede veya maktû'an icrâ edilen ameliyât bu sınıfa dâhil değildir

Ellialtınıcı Madde

Hiçbir kimse ameleyi eyyâm-ı mahsûsa-i dâniye veya resmîyede işlemeye icbâr edemez ve ahvâl-i mezkûrede işlemekten imtinâ' vukû'ı amele için bir sebep-i tard add olunamaz me'mûrîn-i aide sıhhat veya

âdâb-ı umûmiyeyi muhâfazaten senenin birkaç günlerinde ve husûsan haftada bir kere ta'til-i işgâl etdirebileceklerdir

Elliyedinci Madde

Mukâvelât-ı mahsûsa ve imtiyâzât-ı tabi'iyeye bulunmadıkça amelenin ücreti beher hafta te'diye edilir

Ellisekizinci Madde

Gerek gece ve gerek gündüz evkât-ı mu'ayyeneye zamîmeten çalıştığı halde amele ile fabrikacı beyninde evvelce bi'l-ittifâk ta'yîn edilen ücret i'tâ olunmak lâzım gelir bi'l-cümle amele veya ustabaşılar zamîmeten çalışmak mecbûriyetini kabûl veya red etmekte muhtârdırlar

Ellidokuzuncu Madde

Bir fabrika veya destgâhda işleyen amele mu'âvenet-i mütekâbile cem'iyetlerinden birine dâhil olmalıdır eğer mu'âvenet-i mütekâbile cem'iyetleri mevcûd değil ise fabrika veya destgâh sâhibi ucûrât-ı yevmiyeden cebren tevkîfât icrâsıyla böyle bir cem'iyet teşkil eylemelidir işbu tevkîf amelenin mecmû' ücretinin yüzde birini tecâvüz edemeyecektir.

Altmışınıcı Madde

Amelenin arzu ve ihtiyârından hâric olarak fabrikacının dikkatsizliğinden dolayı fabrikada zuhûr eden bir kazâ üzerine amele hasta ve mecrûh veya ameliyatda olur ise fabrika sahibi hasta olan ameleyi i'âdeten âfiyet edinceye değin tedâvî ettirmeye mecbûrdur eğer mecrûh veya hasta olan amele hakîkaten ailesinin yegâne ma'iyeti ise fabrika sâhibi amelenin ailesini idâreye muktezî me'kûlâtı dahi tedârik ve i'tâ eyleyecektir.

Altmışbirinci Madde

Vefâtı veyahud fimâba'd sa'y ve amele adem-i iktidârı intâc eyleyen her gûne kazâ amelenin familyası tarafından zarar ve ziyân da'vâsı ikâmesine mahall verebilir.

Altmışikinci Madde

Zükûr ve inâsdan amele istihdâm olunan fabrikalarda bunları mümkün mertebe ayrı destgahda çalıştırmaya dikkat ve i'tinâ olunacak ve erkek ile kadınların girip çıkmalarına mahsûs ayrı ayrı kapılar açdırılıp bir fabrikada erkek kadın ve genç kızların bulunmasından âdâb ve ahlâk nokta-i nazarınca zuhurı melhûz olan mehâzîrin dâire-i imkân dâhilinde önü alınacaktır.

Altmışüçüncü Madde

Amele ehven fiyatla ve hıfz-ı sıhate muvâfık me'kûlât tedârîki için beynlerinde şirketler teşkil etmekde serbestdirler eğer fabrikanın direktörü ameleye mahsûs ehven lokantalar tertîb eder ise amele dilhâhları vechile işbu lokantalara gidip gitmemekte muhtârdırlar

Altmışdördüncü Madde

Fabrikanın ustabaşıları veya sâhib veya direktörleri amelenin fabrikaya kabûlüne veya fabrikada ikâmetine şart olmak üzere arz-ı tasallutu teklîf eder veya âdâba mugâyir bir harekete tesaddî eyerler ise haklarında ahkâm-ı kânûniyenin şedîden icrâsıyla te'dîb olunacak ve bu hâl bir tedbîr-i idâre olmak üzere fabrika veyahud destgâhın seddini istilzâm edebilecektir.

Fabrikalarda üserâ istihdâmı ve mücâzât-ı bedeniye icrâsı kat'iyen memnû'dur.

Altıncı Fasil

Cezâ-yı nakdiler beyânındadır

Altmışbeşinci Madde

Birinci faslın ahkâmına ve husûsan birinci ikinci üçüncü dördüncü altıncı ve onbirinci maddelere mugâyir her gûne ef'âl ve harekâta ve fabrikanın ma'mûlât-ı hakikiyesince hükümeti iğfâl etmek veya evvelce müsâ'ade-i kat'iyye istihsâli mecbûriyetinden fabrikatörü kurtarmak maksadına müstenid her gûne tesaddiyâta mütecâsir olanlar birden otuz lirâ-yı Osmânîye kadar cezâ-yı nakdî ile te'dîb edilecek ve tekerrürü vukû'ında iki misli cezâ-yı nakdî alınacağı gibi hükümet taleb olunan müsâ'adeyi i'tâdan imtinâ' edebilecektir.

Altmışaltıncı Madde

İkinci faslın ahkâmına ve husûsan on sekizinci on dokuzuncu yirincisi yirmibirinci yirmiikinci yirmiüçüncü yirmiyedinci yirmidokuzuncu ve otuzuncu maddelere mugâyir her gûne ef'âl ve harekâta mütecâsir olanlar birden yirmi lira-yı Osmânîye kadar cezâ-yı nakdî ile te'dîb edilecek ve tekerrür vukû'ında iki misli cezâ-yı nakdî istifâ olunacaktır.

Altmışyedinci Madde

Üçüncü faslın ahkâmına ve ale'l-husûs otuzbirinci otuzikinci ve otuzsekizinci maddelere mugâyir ef'âl ve harekâta mütecâsir olanlar birden yirmi lira-yı Osmânîye kadar cezâ-yı nakdiyle te'dîb edilecek ve tekerrürü vukû'ında iki misli cezâ-yı nakdî alınacaktır bundan başka hükümet otuzsekizinci maddede münderic hâlin vukû'ında fabrikanın ameliyât-ı inşâiyesini ta'tîl ve fabrikacıyı dahi habs edebilecektir

Altmışsekizinci Madde

Dördüncü faslın ahkâmına ve ez cümle kırkbirinci kırkçüncü kırkdördüncü kırkaltıncı kırkyedinci kırkseki zinci kırkdokuzuncu ellinci ellibirinci maddelere mugayir ef'âl ve harekâta mütecâsir olanlar birden elli lira-yı Osmânîye kadar cezâ-yı nakdiyle te'dîb edilecek ve tekerrürü vukû'ında iki misli cezâ-yı nakdî alınacağı gibi emr olunan tedâbirin temâmî-i ifâsına değin hükümet fabrikanın seddine dahi teşebbüs edebilecektir eğer daire-i âide tarafından kararlaştırılan nizâmât ve tedâbire adem-i ri'âyet husûsu bir adamın vefâtını veyahud fîmâba'd sa'y ve amele adem-i iktidârını istilzâm eder ise işbu ihmâlden dolayı müttehim olan direktör veyahud ustabaşılar bir haftadan altı aya kadar habs cezâsıyla te'dîb edilebilecektir işbu habs cezâsı kırkbeşinci maddede münderic de'âvînin ikâmesine mâni' olamaz

Altmışdokuzuncu Madde

Ellikinci elliüçüncü ellidördüncü ellibeşinci ellialtıncı elliyedinci elliseki zinci ellidokuzuncu maddeler ile ale'l-umûm beşinci faslın ahkâmına mugâyir harekâta mütecâsir olanlar birden on lira-yı Osmânîye kadar cezâ-yı nakdiyle te'dîb edilebilecek ve tekerrürü vukû'ında iki misli cezâ-yı nakdî alınacaktır

Yedinci Fasl

Ahkâm-ı umûmiye

Yetmişinci Madde

Fabrikacılar ve erbâb-ı hırfet ve destgâh direktörleri bir me'mûriyet-i mahsûsa ile veyahud vezâif-i me'mûreleri iktizâsınca fabrikalara giden polis me'mûrlarının fabrikaya duhûllerini men' edemezler bu takdîrde fabrika esrârı bahânesiyle fabrika salonlarının her kangısına olur ise olsun duhûlünü men' edemezler belediye tahkik komisyonları dahi aynı salâhiyeti hâizdirler

Yetmişbirinci Madde

İşbu kânûnun neşrinden evvel fabrika veya destgâhlar te'sisiyün istihsâl-i müsâ'ade etmiş olan fabrikacılar veyahud destgâh müdirleri dördüncü ve beşinci fasılların ahkâmına tevfiik harekete mecbûr olup aksi takdîrde kendilerinden cezâ-yı nakdî alınır ma'amâfih fabrikalarının ebniyesine mevki'ine mûte'allık husûsâtca birinci ikinci ve üçüncü fasılda mûnderic ahkâma tamâmıyla tevfiik hareket için kendilerine yirmi sene mûhlet verilmiştir

Yetmişikinci Madde

Devlet fabrikalar için umûmî veya bir dâire-i mahdûdeye mahsûs müfettişler ta'yîn etmek hakkını muhâfaza eder işbu müfettişler ta'yîn olundukda tahkîk komisyonuna a'zâ sıfatıyla bi-hakkın dâhil olacak ve mühendisin yerine (dokuzuncu ve onuncu maddeler) mezkûr komisyona riyâset edecekleri gibi fabrikanın mahall-i sıhhat-i ahvâlini mübeyyin raportu mühendis ve tabîb ile bi'l-ittifâk tanzîm ve imzâ eyleyeceklerdir. Fabrika müfettişlerinin dâire-i me'mûriyetleri ve vezâif-i mahsûsaları ta'yîn edilecektir

Yetmişüçüncü Madde

Odalarda kendi hesâbları için çalışan amele ile açık dükkanlarda veyahud bunların arka taraflarında icrâ-yı san'at edenler san'atları amele ve çırak ve komşuların sıhhatine muzırr olmadıkça işbu kânûnun ahkâm ve şerâitine tâbi' değildirler amele-i mezkûre ile ebniyede çalışan amele nizâmât-ı belediyye ve usûl-i memlekete tâbi'dirler.

Yetmişdördüncü Madde

Altıncı fasılda mûnderic cezâ-yı nakdî hâsılâtının yüzde otuzu dâimî tahkîk komisyonuna ve yüzde yetmişî nâfi'a nezâret-i aliyyesi sandığına i'tâ ve tevzi' olunacaktır

Yetmişbeşinci Madde

Dâhiliye nezâret-i celîlesiyle Şûrâ-yı Devlet ve Ticâret Nezâret-i Celîlesi işbu kânûnun mevki'-i icrâyâ vaz'ına me'mûrdurlar.

Ek 3: Buhar Kazanları, Buhar Hazneleri ve Motorlar Hakkında Nizamnâme⁴⁶¹

Merâkīb-ı bahriyeden mâ'adâ mahallerde kullanılan müvellid buharlarla buhar hazîneleri ve motorlar hakkında nizamnâme

Birinci madde – Merâkīb-ı bahriyeye vaz' olunanlardan mâ'adâ bi'l-cümle müvellid buharlar ile bu nizamnâmenin beşinci faslında ta'rîf olunan buhar hazîneleri ve motorlar işbu nizamnâmede münderic tedâbîr ve ahkâma tâbi'dir. Ancak kuvve-i isti'âbiyesi 25 litreden dîn olan müvellid buharlarla beher santimetre murabba'ına 300 gramı mütecâviz tazyîk hakikî buhar husûlüne müsâ'id olmayan müvellid buharlar işbu nizamnâme ahkamından müstesnâdırlar.

Birinci Fasl

Sâbit müvellid buharlar hakkında tedâbîr-i tahaffuziye

İkinci madde – Hiçbir yeni sâbit buhar kazanı âtîde ta'rîf olunan usûle tevfikân tecrübe ve mu'âyene edilmedikçe fûruht ve isti'mâl olunamaz memâlik-i Osmâniye dâhilinde i'mâl olunan kazanların tecrübe-i mu'âyenesi âmilinin nezdinde veya nezâretin müsâ'ade ve ta'yîn edeceği şerâitle isti'mâl olunduğu mahallerde icrâ olunur. Memâlik-i ecnebiyeden celb edilen ve mevridi olan mahallerde usûl ve nizâmı dâiresinde tecrübe ve mu'âyene edilmiş olduğunu mübeyyin bir kıt'a şehâdetnâme ibrâz olunan kazanların tecrübe ve mu'âyene edilip edilmemesi Dersa'âdetde ticâret ve zirâ'at nezâretinin ve taşrada hükümet-i mahalliyenin re'y ve takdîrine bırakılmışdır.

Üçüncü madde – Bir buhar kazanı henüz yeni iken inşâat veya ta'mîrât fabrikasında tahavvüle uğradığı halde tekrâr tecrübe ve mu'âyenesi icrâ olunacağı gibi bir mahalle vaz' olunan kazanlar dahi evvelen esâsen müsta'mel olduğu sâniyen mühimce ta'mîr ve termîm edildiği sâlisen bir seneden ziyâde bir müddet mu'attal kaldıktan sonra kullanıldığı takdîrde tekrâr tecrübe ve mu'âyene edilecektir.

Ahvâl-i mezkûrede kazan sâhibinin hükümet-i mahalliyyeye ihbâr-ı keyfiyet eylemesi mecbûrî olup mu'âyenenin icrâsı ya kazanı muhît olan binayı veya ocağı yıkmaya mütevakıf veyahud kazanın az çok mu'attal kalmasını müceb ise kazanın son mu'âyenesi hakkında alınacak ma'lûmât-ı sahîha kazanın iyi bir hâlde bulunduğunu irâe eylediği halde mu'âyeneden sarf-ı nazar olunacaktır.

Kezalik bir kazanın işlediği şerâite nazaran rasânet ve metâneti hakkında şübhe ârız olur ise yeniden tecrübe ve mu'âyenesi iktizâ edip kazanı kullanan tarafından bu mu'âyeneye i'tirâz vukû'unda kendi huzûruyla tahkîkât-ı lâzime icrâ olunarak hükümet-i mahalliyyece bir karâr verilir hiçbir vakit bir kazanın iki tecrübe-i müte'âkibesini arası on seneyi tecâvüz edemeyip bu müddetin iktizâsından akdem kazan sâhibleri mu'âyenenin tekrârını talep etmeye mecbûrdurlar.

Dördüncü madde – Bir kazanın tecrübe ve mu'âyenesi kazanı hîn-i isti'mâlde kat'iyyen tecâvüz etmemek iktizâ eden tazyîk-i hakikîden daha yüksek bir tazyîke ma'rûz kılmaktan ibâret olup tazyîk-i mezkûr kazanın tecrübe ve mu'âyenesine muktezî müddetce muhâfaza olunur yeni buhar âlâtıyla mühimce ta'dîlât ve ta'mîrâtta uğrayan kazanlarda berây-ı tecrübe icrâ olunacak fazla-i tazyîk beher santimetre murabba'ına kilogram hesabıyla ber vech-i âtî olacaktır.

Tamgasının iş'ârı 6 kilogramı mütecâviz olmayan kazanlarda yarım kilogramdan dîn olmamak üzere bir misli derecesine

⁴⁶¹ BOA, İ.DUİT., 19/3, 23 Receb 1331 (28 Haziran 1913)

Tamgasının iş'ârı 6'dan 20'ye kadar olanlarda 6 kilogram

Tamgasının iş'ârı 20'den 30'a kadar olanlarda 7 kilogram

Tamgasının iş'ârı 30'dan 40'a kadar olanlarda 8 kilogram

Ve 40'ı mütecâviz olanlarda dahi tazyîk-i hakîkînin beşde birine müsâvî olacaktır. Yeni olmayan ve mühimce ta'mîrât ve ta'dîlâta uğramayan kazanlarda tecrübe tazyîki bâlâda muharrer mekâdirin nisfî derecesinde olacaktır işbu tecrübe hükümetce ta'yîn olunan bir fenn me'mûrunun nezâreti altında icrâ olunacaktır ve bu me'mûrun harcîrâhıyla tecrübeye muktezî amele ve âlât ve edevât sâhib-i müessesese tarafından tesviye ve tedârik olunacak ve mâdde-i âtiyede muharrer tamga bedeli olmak üzere ayrıca yarım lira ahz edilecektir.

Beşinci madde – Bir kazanın tekâmîlinin veya bir kısmının tecrübesi matlûba muvâfık çıktığı sûrette kazana veya bu kısım üzerine tecâvüzü gayr-ı câiz olan tazyîk-i hakîkîyi – beher santimetre murabba'ında kilogram hesabıyla – müş'ir taraf-ı hükümetden âlâmet-i mahsûsayı hâiz bir tamga vaz' olunur. İşbu tamgaya tecrübe ve mu'âyenenin senesi ve günü dahi hakk edilerek kazanın mahalline vaz'ından sonra dahi görülebilmek bir mahalline kaviyyen tesbît edilir. Tecrübe ve mu'âyeneye arz olunan her kazan âmilinin ismiyle mahall ve sene ve fabrika sıra numerosunu hâvî bir hüviyet levhasını hâmil olacaktır

Altıncı madde – Her kazana buharın tazyîk-i hakîkîsi mu'âyene tamgasında muharrer olan hadd-i a'zamîye vüsûlü akabinde fazla-i buharın hârice çıkmasını te'mînen iki aded emniyet sedâdesi (?) bulunacaktır işbu sedâdelerden beheri ateşin te'sîri ne olur ise olsun kazan dâhilindeki buhar bâlâda muharrer haddi tecâvüz ettiği sûrette yalnız başına fazla-i buharı hârice çıkarmaya kifâyet edecek derecede olacaktır.

Yedinci madde – Her kazana buharın tazyîk-i hakîkîsini irâe edecek ve ocakçı tarafından suhûletli görülebilecek bir manometre yani mikyâsü'l-buhar vaz' olunur âlet-i mezkûrenin taksîmâtı üzerine tazyîk-i hakîkînin kat'iyyen tecâvüz etmemesi iktizâ eden haddi irâe eder ve suhûletle görülür bir işâret konulacaktır

Sekizinci madde – Kazana suyu îsâl eden borunun kazana mülâhık olduğu mahalde zâtü'l-hareke sedâde veya buna mümâsil bir âlet-i tevkîf bulunacaktır.

Dokuzuncu madde – Kazanlarda buharı sevk eden borunun mümkün mertebe kazana yakın mahalline ve kazanın üstüne mevzû' ve buharı ayar veya tevkîf etmeye mahsûs bir sedâde bulunacaktır.

Onuncu madde – Bir vechile alevle hâl-i temâsda bulunan cidârın vech-i mukâbili suya magtûs olmuş şarttır bi'l-cümle kazanlarda suyun seviyesi sûret-i dâimede işbu şartın îfâsına lüzûm olmayan yani alevin te'sîrine ma'rûz bulunmayan mahalden i'tibâren lâ-ekall altı santimetre irtifâ'ında tutulacaktır işbu maddenin ahkâmı buharı daha ziyâde teshîn için olan ve kazandan hâric bulunan borular ile buhar hazînesi derûnundan mürûr ederek ihtirâkdan mütehassıl mevaddı doğruca bacaya îsâl eden borular veya baca aksâmı gibi harâretin fa'âliyet-i a'zamîyesi zamânında dahi kızaramayacak mevki'de ve bi'n-nisbe az vüs'atde bulunan satûha tatbîk olunmayacaktır.

Onbirinci madde – Her kazanda birbirinden münferid ve ateşcinin göreceği bir tarzda mevzû' iki seviyeye mâ-i müş'iresi bulunacaktır bu müş'irelerden hiç olmazsa biri suhûletle tathîr ve lede'l-hâce tebdîl olunabilecek sûrette cam bir borudan ma'mûl olacaktır irtifâ'ı ziyâde olan amûdî kazanlarda cam boru yerine ateşçi tarafından kazandaki suyun seviyesi anlatılacak sûrette bir âlet-i mahsûsa vaz' edilecektir.

İkinci Fasıl

Sâbit müvellid buharların sûret-i te'sîsi

Onikinci madde – Sâbit olarak isti'mâl edilecek olan buhar kazanları, bunları kullanacaklar tarafından Dersa'âdetde ticâret ve zirâ'at nezâretine ve taşrada makâm-ı vilâyete bir beyânnâme verilmedikçe işledilemez işbu beyânnâme gününde kayd ve resmen tasdik olunduktan sonra bilâ te'ahhur me'mûr-ı fenniyesine tebliğ olunur

Onüçüncü madde – İşbu beyânnâme evvelen kazanın mevrîdini veya bâyi'inin isim ve mahall-i ikâmetini sâniyen kullananın isim ve mahall-i ikâmetini sâlisen vaz' olunan mahall ve mevki'i râbi'an şekl ve kuvve-i isti'âbiyesiyle sath-ı tesennühünü hâmisen taraf-ı hükümetden verilen tamga numerosunu sâdisen aynı müessesede müte'addid kazan bulunduğu halde husûsî bir numeroyu sâbi'an cins sıfat ile ne için isti'mâl olunacağını sarâhaten ta'yîn ve tavzîh eyleyecektir.

Ondördüncü madde – Buhar kazanları ve her nev' müvellid buharlar üç sınıfa münkasımdırlar işbu sûret tasnif-i kutr-ı dâhilîsi on santimetreden ziyâde olmayan borularla bu boruların bir desimetre mik'abından ziyâde makta'-ı dâhilîsi bulunmayan iltisâk parçaları müstesnâ olmak ve mukalliblerle bi'l-cümle âlet-i teshînler dâhil hesab edilmek üzere kazanın metre-mik'abı olarak bulunan mecmû' isti'âbını gösteren adedi tamga üzerinde kilogram hesabıyla muharrer tazyîka tevâfuk eden ve işbu nizamnâmenin nihâyetindeki cedvelde gösterilen santigrad derecesinden yüz adedi ba'de't-tarh bâkî kalan rakamla darb ederek istihrac edilen adede göre icrâ edilir. Eğer aynı mahalde müte'addid kazanlar birlikde işleyecek olup da yekdiğeriyle bi'l-vâsıta veya bilâ vâsıta irtibâtları bulunur ise bâlâda beyân olunan hâsıl-ı darbı bulmak için müşterek kazan aksâmı bir defa dâhil-i hesab edilmek üzere bi'l-cümle kazanların kuvve-i isti'âbiyeleri mecmû'ı alınır.

Hâsıl-ı darbı iki yüzü mütecâviz olan buhar kazanlarıyla her nev' müvellid buharlar birinci sınıftan ve iki yüzden dún ve elliden efzún bulunanlar ikinci sınıftan ve elliye mütecâviz olmayanlar dahi üçüncü sınıftan add ve i'tibâr olunur.

Onbeşinci madde – Birinci sınıftan ma'dûd olan kazanlar her dürlü ikâmetgâhın ve umûma mahsûs mebânînin ve fabrikadaki işe göre bir mecbûriyet-i kat'ıyye olmadıkça ocakçı ve makinist ve kömürcü gibi lüzûmu olanlardan mâ'adâ sûret-i dâimede sâir eşhâsı bulunan her dürlü destgâhların hâricine vaz' ve te'sîs olunacaktır ve hiçbir sûretde bu makinelerin bulunduğu binânın üstüne kat yapılmayacaktır.

Derûnunda sûret-i dâimede eşhas bulunmasını müceb iş yapılmayan binâlar kazan mahallinin üzerine müsâdif katlardan add olunamaz.

Onaltıncı madde – Mesâkinden ve umûmî mebânîden lâ-ekall on metre uzak olmayan bir mesâfe dâhilinde birinci sınıftan kazan ve her nev' müvellid buhar vaz'ı memnû'dur mesâkinden veya umûmî mebânîden yirmi metreden dún ba'd mesâfe dâhilinde birinci sınıftan bir kazan veya müvellid buhar vaz'ı hâlinde bir muhâfaza divarı inşâ olunacaktır.

Metânet ve resânet-i lâzîmede inşâ olunacak olan işbu divar kazanın en mürtefi' kısmını bir metreden ziyâde mütecâviz olmamak üzere kazanın her noktasında on metre uzaklıkta bulunduğu farz olunan mesâkini setr edebilecek bir tarzda inşâ olunacak ve tahtı kısm-ı ulyâsı hiçbir vakit bir metreden dún olmamak üzere lâ ekall irtifâ'ının sülüsüne mu'âdil bulunacak ve civârında bulunan mesâkin divarlarıyla kendi arasında iki metre genişliğinde bir fâsıla bırakılacaktır mesâkinden yirmi metre uzak olan veya hiçbir ikâmetgâh bulunmayan mahallere vaz' ve te'sîs olunacak kazanlar bu maddede mezkûr şerâit-i mahsûsa ile mukayyed

değildir kazanın kısm-ı fevkânisi mesâkin bulunan tarafda sath-ı zemînden bir metre aşağı bulunacak sûrette yere gömüldüğü halde bâlâda tahdîd ve ta'yîn edilen iki ve yirmi metrelik mesâfât bir ve on metreye tenzîl edilir.

Onyedinci madde – İkinci sınıfa dâhil olan kazanlar ikâmetgâh ittihâz edilen veya umûma mahsûs olan binâların hâricine vaz' olunacaktır ancak makine ve kazanın bulunduğu mahal kırk beş santimetre tahtında gâyet metîn bir divar ile tefrîk edilmek veya ânifen on metre ba'îd bulunmak şartıyla fabrikanın usta ve me'mûr ve amesiyle ailelerinin ikâmet ettiği mebânî dâhiline de vaz' olunabilir.

Onsekizinci madde – Üçüncü sınıf kazanlar mesâkinden dahi ma'dûd olan kârgîr her nev' dâru's-sına'alara vaz' olunabilir ocaklarla civâr mesâkin divarları arasında lâ-ekall bir buçuk metre bir fâsıla-i hâliye bulunacaktır

Ondokuzuncu madde – Şayet kazanların vaz' ve te'sîs şerâitine dâir olan on altıncı, onyedinci ve on sekizinci maddeler ahkâmı işbu nizamnâmenin mevki'-i tatbîke vaz'ından mukaddem mer'î olan nizamnâme ahkâmına tevfiқан te'sîs edilen kazanlara şâmil olmayacaktır.

Yirminci madde – Usûl ve nizâmına tevfiқан ikâmetgâh aralarında te'sîs olunacak kazanların ocak bacaları civâr mesâkini duman ile iz'âc etmeyecek bir irtifâ'-ı matlûbda inşâ edilecek ve en hafif duman hâsil edecek tedâbîrin ittihâzına i'tinâ olunacaktır.

Yirmibirinci madde – Bir kazanın vaz' ve te'sîsinden sonra muttasıl bulunan arsada ikâmetgâh inşâ edildiği takdîrde kazanı kullanan kimse mezkûr hâneyi kazanın vaz'ından mukaddem inşâ edilmiş addiyle on altıncı ve onyedinci ve onsekizinci maddeler ahkâmına tevfiқ mu'âmele edecektir.

Yirmiikinci madde – Ma'âdin ocakları dâhilinde işleyen kazanlar birinci fasılda münderic tedâbîr te'mîniyle ve on ikinci ve onüçüncü maddelerde muharrer beyânnâme ile berâber ma'âdin nezâreti tarafından ittihâz olunabilecek sair şerâite dahi tâbi' tutulacaklardır.

Üçüncü Fasıll

Lokomobil kazanlar

Yirmiüçüncü madde – Bir mahalden mahall-i ahara suhûletle nakl edilen ve isti'mâl için bir binâ inşâsını müstevcib bulunmayan ve sûret-i muvakkatada isti'mâl olunan buhar kazanları lokomobil add ve i'tibâr edilir.

Yirmidördüncü madde – İşbu nizamnâmenin ikinci maddesinden onbirinci maddesi nihâyetine kadar olan ahkâmı lokomobil kazanlar hakkında da tatbîk olunacaktır

Yirmibeşinci madde – Lokomobil kazanlar üzerine sâhibinin isim ve mahall-i ikâmeti ve müte'addid kazanı bulunduğu halde bir sıra numerosunu hâvî olmak üzere gayet okunaklı hurûf ile hakk edilmiş bir levha tesbît olunacaktır

Yirmialtıncı madde – Lokomobil kazanlar onikinci ve onüçüncü maddelerde muharrer beyânnâmeye tâbi'dirler kazanı idâre eden amele mezkûr beyânnâmenin i'tâ olduğunu mübeyyin varaka-i müsbiteyi her teftîşde irâeye mecbûrdur.

Dördüncü Fasıll

Lokomotif buhar makinelerinin kazanları

Yirmiyedinci madde – Lokomotif buhar makineleri şimendifer ve tramvay ve yük makineleri ve tazyik merdaneleri gibi kuvve-i zâtîyeleriyle tebdîl-i mevzi' eyledikleri esnâda işleyen makinelerdir.

Yirmisekizinci madde – İşbu nizamnamenin ikinci maddesinden sekizinciye kadar olan mevâdd ahkâmı ile onbirinci ve yirmibeşinci maddeler ahkâmı lokomotif makinelerin kazanlarına dahi tatbîk olunacaktır.

Beşinci Fası

Buhar hazîneleri

Yirmidokuzuncu madde – Derece-i isti'âbi yüz litreden ziyâde olan ve su buharını ayrıca bir müvellid buhardan alan eşkâl-i muhtelifedeki buhar hazineleri respiyan mevâdd-ı âtiye ahkâmına tâbi'dirler.

Yalnız beher santimetre murabba'ına üç yüz gram tazyîk icrâsına mâni' olacak vaz'iyetde yapılmış olanlarla mazrûf veya gayr-ı mazrûf makine üstüvâneleri ve türbin zarfları ve borular bu ahkâmdan müstesnâdır.

Otuzuncu madde – Bu nev' hazîneler onikinci ve onüçüncü maddelerde tasrîh edilen beyânâmeğe ve ikinci, üçüncü, dördüncü ve beşinci maddeler mücebince tecrübe ve mu'âyeneye tâbi'dirler.

Ancak hîn-i tecrübeye tatbîk olunacak fazla-i tazyîk beher santimetre murabba'ı üzerine dört kilogramı mütecâviz olmamak üzere aletin işleyeceği tazyîk-i a'zamînin her halde nısfına müsâvî olacaktır.

Otuzbirinci madde – İşbu kablur tamgalarında irâe edilen tazyîke göre tanzîm ve ayâr edilmiş birer emniyet sedâdesini hâmil olacaktır.

Şu kadar ki tazyîk mezkûr buharı i'tâ eden kazanın tazyîk-i mu'ayyenine müsâvî veya ândan ziyâde olur ise bu sedâdeğe hâcet yoktur. Sedâde-i mezkûre sûret-i münâsebeğe açıldığı veya büsbütün ref' edildiği zaman sukyesi (?) kapda bulunan buharın kuvve-i tazyîkiyesini tamganın iş'âr eylediği mikdârı hiçbir vakitte tecâvüz etmeyecek bir derecede tutmaya kâfi büyüklükde olacaktır işbu sedâde kap ile müvellid buhar arasında bulunmak üzere gerek doğrudan doğruya buhar hazinesinin gerek buharı isâl eden borunun üzerine vaz' olunabilir.

Otuzikinci madde – Yirmidokuzuncu ve otuzuncu ve otuzbirinci maddeler ahkâmı her ne için kullanılır ise kullanılsın buhar veya harâret istihsâl edilmek üzere tazyîk-i âli tahtında su iddihâr edilen hazînelere dahi tatbîk olunur.

Altıncı Fası

Motorların vaz' ve te'sîsleri

Otuzüçüncü madde – Şehr dâhilinde vaz' olunacak motorlar şerâit-i âtiyeyi câmi' olacaktır.

Otuzdördüncü madde – Motorlar mücerred ve sûret-i mahsûsada inşâ olunmuş bir temel ve hâiz-i elastikiyet bir yasdık üzerine vaz' olunarak ihtizâzât-ı mütehassılanın arz vâsıtasıyla civâr binalara intikâli kat' edilecektir işbu yasdık meşe ve buna mümâsil sâir elastikiyeti hâiz ağaç poterellerden (?) motorun hâsil edeceği sarsılmayı ref' ve izâle edecek bir tarzda i'mâl olacaktır.

Otuzbeşinci madde – Hangi cinsden olur ise olsun her motor civâr sekenenin rahatsız olmamasını te'minen kaçak gazın gürültüsünü tenkîs ve tahfîf için (silansiyo) mîsket ta'bîr olunan alet-i mahsûsa ile mücehhez olacak ve mezkûr gazın hurûcuna mahsûs boru serbest havaya ma'rûz bulunacaktır.

Otuzaltıncı madde – Beş bârgîr kuvvetine kadar olan motorların petrol veya hava gazıyla müteharrik oldukları sûretde lâ-ekall yirmi metre terbi'inde ve tasfiye edilmemiş hava gazı ile müteharrik iseler bunun za'fi mikdarında bir mahalle vaz' olunmaları ve kuvve-i mezkûreyi mütecâviz her nev' motorların dahi civar mesâkinden kâfi tahtda inşâ olunmuş bir divar ile müteferrik ve işbu divardan lâ-ekall iki metre ba'îd

bulunmaları iktizâ eden şehir hâricinde olan motorlar bir güne şerâitle mukayyed olmadıkları gibi mesâkinden beş metre uzak bulunanlar dahi yalnız otuz beşinci madde ahkâmına tâbi'dir.

Yedinci Fasl

Ahkâm-ı müteferrika

Otuzyedinci madde – Buhar aletleriyle motorlardan bazılarının eşkâli ve makinelerinin kıt'ası ve buharı muhtevî bulunan aksamının vaz'iyet-i mahsûsası iktizâsından olarak işbu nizamnâme ahkâmının veya bir kısmının adem-i tatbikinden mahzûr olamayacağı fenn me'mûrı tarafından beyân ve hükümet-i mahalliyeye tasdik olduğu sûrette nezâret-i âidesi istisnâ-yı matlûbe müsâ'ade edebileceklerdir.

Otuzsekizinci madde – Müvellid buhar âlâtı veya buhar hazîneleriyle motor isti'mâl edenler bu husûsda sâhib-i vukûf ve tecrübe olacaklar ve bunların sûret-i dâimede işlemeye sâlih bir hâlde bulunmasına dikkat ve i'tinâ edeceklerdir. Bunun için kazan ve hazîne ve motorların bir mütehasıs tarafından lüzûm görüldükçe ve senede lâ-ekall bir defa olmak üzere dâhilen ve hâricen mu'âyenesiyle iktizâ eden mahallerin vakt ü zamânında ta'mîr ve tecdîdi husûslarını taht-ı te'mîne alacaklardır ve üçüncü maddenin birinci, ikinci, üçüncü ve otuzbirinci maddenin ikinci fıkralarının icrâ olunabilmesi için kazan ve buhar hazînelerine yapacakları ta'mîrât-ı mühimmeden nezâret-i âidesine veya hükümet-i mahalliyeye ma'lûmât verecekleri gibi tecrübesi on seneyi ikmâl edenlerin dahi tekrâr mu'âyenelerini talep edeceklerdir.

Otuzdokuzuncu madde – Aynı mahalde altı aydan ziyâde işleyen müteharrik buhar makineleri sâbit makine ahkâmına tâbi' tutulurlar.

Kırkıncı madde – Müvellid buharlarda vefât veya mecrûh vukû'ını mûcib bir kazâ zuhûrunda müessese sâhibi zâbıtâ-i mahalliyeye ile berâber nezâret-i âidesine veya hükümet-i mahalliyeye dahi ihbâr-ı keyfiyet edecekler derhal mahall-i kazâya i'zâm olunan fenn me'mûrı makineleri teftîş ve kazânın derece ve esbâbını ta'yîn ile merci'ine bir rapor takdîm eyleyeceklerdir.

Kazan patladığı halde bir fenn me'mûrı tarafından sakatlanan kazan görülmedikçe kazanın ta'mîr ve tecdîdi kat'iyen gayr-ı câizdir.

Kırkbirinci madde – Husûsât-ı resmîyede isti'mâl olunan buhar makineleriyle motorlar muhâfaza ve idâresine me'mûr olanlar tarafından sûret-i dâimede taht-ı teftî ve nezâretde bulundurulacaktır.

Kırkikinci madde – İşbu nizamnâmenin neşr ve i'lânı tarihinden mukaddem te'sîs edilmiş olan bi'l-cümle müvellid buharların buhar hazînelerinin ve lokomobil ve lokomotif buhar kazanları ve motorların bu nizamnâmede münderic mevâdd ahkâmına tevfiği için ashâbına bir sene mehl verilmiştir ancak bundan evvelki nizamnâme mücebince ruhsat-ı resmîyesi istihsâl edilmiş olan kazan ve motor sahipleri on ikinci ve on üçüncü maddelerde münderic beyânnâme i'tâsından istisnâ edilmişlerdir.

Kırküçüncü madde – İşbu nizamnâme ahkâmına muhâlif harekâtda bulunanlar kânûn-ı mahsûsuna tevfiğân düçâr-ı mücâzât olacaklardır.

Kırkdördüncü madde – 9 Zi'l-hicce sene 1278 tarihli müvellid buhar makineleri nizamnâmesiyle 9 Zi'l-hicce sene 1281 tarihli madde-i munazzama ve bu nizamnâme ahkâmına mugâyir olan bi'l-cümle nizamât işbu nizamnâmenin neşr ve i'lânı tarihinden i'tibâren mefsûhdur.

Kırkbeşinci madde – İşbu nizamnâmeye muhâlif ahvâlin vukû'uyla mecrûhiyete sebep verenler hakkında cezâ kânûnnâme-i hümayûnunun yüz seksen üçüncü ve telef-i nefse sebep olanlar hakkında yüz seksen ikinci maddeleri ahkâmına tevfiğân mu'âmele olunur.

Kırkaltıncı madde – İşbu nizamnamenin icrâ-yı ahkâmına ticâret ve zirâ'at nezâreti me'mûrdur.

İşbu dördüncü sahîfenin nihâyetiyle beşinci sahîfenin ibtidâsına müsâdif (üçüncü ve otuzbirinci maddenin ikinci) ibâresi zâid olduğundan çizilmiştir.

Kilogramla iş'âr edilen muhtelif tazyîklere santigrad hesabıyla tekâbül eden derece-i harâret-i mâyı gösterir cedveldir:

Kiyem-i mütakâbile			
Kilogram hesabıyla	Tazyîk-i hakîkî	Santigrad hesabıyla	Derece-i harâret
0,5	10,5	111	185
1	11	120	187
1,5	11,5	127	189
2	12	133	191
2,5	12,5	138	193
3	13	143	194
3,5	13,5	147	196
4	14	151	197
4,5	14,5	155	199
5	15	158	200
5,5	15,5	161	202
6	16	164	203
6,5	16,5	167	205
7	17	170	206
7,5	17,5	173	208
8	18	175	209
8,5	18,5	177	210

Fî 19 Cemâziye'l-evvel sene 1331 / fî 13 Nisan sene 1329

Şûrâ-yı Devlet

Aslına mutâbıkdır

İşbu nizamnamenin mevki'-i icrâyâ vaz'ını ve nizâmât-ı devlete ilâvesini irâde ederim

Fî 25 Receb sene 1331 / fî 17 Haziran sene 1329

(imzalar)

Ek 4: Selanik Sanayi ve Ticaret Osmanlı Anonim Şirketi Nizamnâmesi⁴⁶²

Selanik Sanâyi ve Ticâret Osmânlı Anonim Şirketinin Nizamnâme-i Dâhilîsi “Lâyiha”

Zırde vâzı‘ü’l-imzâ Selanik’de mukîm tüccârdan Alatini biraderler ve Mösyö Moiz Mumborgo ve Mösyö Hanri Mezrahi ile zırde beyân edileceği vechile tertîb ve ihrâcî karârlaşdırılan hisseler ashâbı beyninde şerâit-i âtiyeye tevfikân bir Osmânlı anonim şirketi teşkîl olunmuşdur.

Birinci Fasıll

Şirketin maksad-ı teşekkül ve merkezi ve sermayesi beyânındadır

Birinci madde – Şirketin tâbi‘iyyeti sıfatıyla Devlet-i Aliyye’nin kavânîn ve nizâmât-ı umûmiyesine tâbi‘ bulunacaktır.

İkinci madde – Şirketin merkezi Selanik’de olacak ve memâlik-i Osmâniye’nin sâir bir mahallinde veya memâlik-i ecnebiyede dahi şu‘beleri bulunabilecektir.

Üçüncü madde – Şirketin maksadı evvela Selanik’de Yalılar caddesinde leb-i deryâda vâkı‘ ve Alatini değirmeni nâmıyla ma‘rûf ve buhar ile müteharrik değirmeni münâsib ve nâfi‘ bir sûretde îcâb eden tevsî‘ât ve ıslâhât ile işletmek ve dakîk ve mathûnât-ı sâire i‘mâl ve fûruht etmek ve mevâdd-ı ibtidâiyye ve mathûnâtı hakkında her nev‘ bey‘ ve şirâ mu‘âmelâtında bulunmak ve’l-hâsıl mezkûr değirmenin işledilmesine müte‘allık bi’l-cümle mu‘âmelât-ı sanâ‘iyye ve ticâriyyeyi icrâ eylemek ve sâniyen müessesât-ı nâfi‘a-i sanâ‘iyye ve zirâ‘iyye te‘sis ve istimlâk veya istîcâr veya ânlarla iştirâk sûretiyle işletmek ve sâlisen bi’l-umûm devâir-i resmiye ve gayr-ı resmiye ve şirketler ve eşhâs-ı sâire ile her nev‘ mu‘âmelât ve ta‘ahhüdâtta bulunmak ve râbi‘an gerek kendi hesabına ve gerek sipariş tarîkiyle diğerleri hesabına her nev‘ mu‘âmele-i ticâriye ve sanâ‘iyyeyi icrâ veya bunlara iştirâk eylemek husûslarından ibârettir.

Dördüncü madde – Şirketin müddeti bazı esbâbdan dolayı fesh veya müddeti temdid kılınmak gibi bir hâl vukû‘a gelmedikçe elli seneden ibâret olacaktır.

Beşinci madde – Alatini biraderler on üç bin altı yüz altmış üç zirâ‘ cedîd murabba‘ı arazi üzerinde kâin şarken Alatini bağçesi ve garben deniz ve şimâlen Alatini yalısı ve cenûben tramvay ahırlarına muntelhî yol ile muhât olan ve içinde elli çift değirmen taşıyla iki yüz bârgîr kuvvetinde buhar ile müteharrik yirmi silindir bulunan Selanik’de yalılar caddesi üzerinde kâin buhar değirmenini şirkete terk ederler deniz tarafındaki medhal (araba kapısı) ve Alatini değirmeni ile yalısı beynindeki havli şirketle Alatini biraderler beyninde müşterek kalacaktır havlinin nısfı bâlâda beyân olunan on üç bin altı yüz altmış üç zirâ‘ cedîd araziye dâhildir değirmenin el-hâletü hazîhi hıdmetinde müsta‘mel müteharrik ve gayr-ı müteharrik bi’l-umûm âlât ve edevât ve eşyâsı dahi şirkete terk olunacaktır şirket teşekkül etdiği gibi Mösyö Alatini biraderler mezkûr değirmenin şirket nâmına usûlen kaydı için dâire-i âidesi nezdinde îcâb eden takrîri i‘tâ ve icrâ edeceklerdir Alatini biraderler şirketin te‘essüs zamânında mağazada bulunan buğday dakîk ve çuvalları yevm-i teslîmindeki fiyat-ı râyiceleriyle ve şirket tarafından bedelinin îfâ ve istifâsıyla şirkete terk edeceklerdir.

Altıncı madde – Şirketin sermayesi iki milyon beş yüz bin frankdan ibâret olup beheri yüz frank kıymetinde yirmi beş bin hisseye münkasımdır on beş bin hisse senedi şirkete terk ettikleri değirmen bedeline mukâbil

⁴⁶² BOA, Y.A.RES, 83/109, 26 Cemazeyilahir 1314 (2 Aralık 1896).

olmak üzere Alatinî biraderlere terk ve ifrâz olunacak ve bâkî on bin hisse bedelâtı nakden istîfâ kılınmak üzere tâliblerine verilecektir bedelâtı nakden istîfâ kılınacak olan hisse senedâtının yüzde ellisi şirket nizamnâmesinin hükümet-i seniyyece mazhar-ı tasdîk olduğu ayın içinde ve diğer yüzde ellisi şirketin ihtiyâcâtına göre meclis-i idâre kararıyla Dersa'âdet vesâir lâzım gelen mahallerde elsine-i muhtelifede çıkan resmî ve gayr-ı resmî üç gazetede lâ ekall otuz gün evvel i'lân-ı keyfiyet olunarak mutâlebe olunacaktır. Heyet-i umûmiyenin işbu sermâyeyi yüzde elli derecesine kadar tezyid etmeye salâhiyeti olacaktır.

Yedinci madde – İşbu nizamnâmenin mazhar-ı tasdîk-i âlî olması ve sermâyenin tamamı imzâ edilerek nakden istîfâ olunacak sermâye nısfının dahi şirket sandığına te'diye kılınması üzerine şirket kat'iiyen teşekkül etmiş add olunacaktır.

Sekizinci madde – Hisseler bedelinin nısfı te'diye oluncaya değin senedât ashâbının ismine muharrer olup nısfının te'diyesinden sonra hâmiline âid olmak üzere yazılacaktır gerek devirler mukâbilinde verilen ve gerek bedeli tamamen istîfâ kılınan hâmiline âid hisse senedâtının bir tarafı Türkçe ve bir tarafı Fransızca muharrer olacak ve koçanlı ve sıra numerosunu hâvî bir defterden kesilüp meclis-i idâre a'zâsından ikisi tarafından imzâ kılınacaktır. İsmine muharrer olan senedâtın havâle ve fûruhtu şirketin defterine kaydedilerek zîri bâyi' ile müşteri ve meclis-i idâre a'zâsından biri tarafından imzâ olunmağla icrâ olunacak ve keyfiyet-i havâle ve fûruhtu senedde dahi zıkr ve işâret kılınacaktır hâmiline muharrer senedâtın havâle ve fûruhtu ise senedin teslimiyle icrâ olunur

Dokuzuncu madde - Hisse senedleri şirket nazarında kâbil-i inkisâm değildir ve şirket her hisse için bir sâhib tanır bir hissedârın vâris veya dâyinleri hiçbir vesîle ile şirketin emvâl ve emlâkinin taht-ı hacze vaz'ını talep ve şirketin umûr-ı idâresine hiçbir vechile müdâhale edemezler ve istîfâ-yı hukûk için şirketin sene-i muhâsebe defâtiri ile heyet-i umûmiyenin kararlarını kabûle mecbûrdurlar.

Onuncu madde – Evkât-ı mu'ayyenede tekâsiti te'diye olunmayan hisse senedâtının sâhiblerinden te'ahhurât-ı vâkı'adan dolayı ihtâr-ı keyfiyete hâcet kalmaksızın taksîtin hulûlü gününden i'tibâren senevî yüzde altı hesâbıyla fâiz ahz olunacaktır.

Onbirinci madde – Şirketin taksîtleri vaktiyle te'diye edilmeyen senedât ashâbı aleyhine ikâme-i da'vâ etmeye ve hisseleri dahi satmaya salâhiyeti olacaktır. Ve bu makule satılması lâzım gelen hisse senedâtının numeroları Selanik ve Dersa'âdetde neşr olunan resmî ve gayr-ı resmî üç gazete ma'rifetiyle neşr ve i'lân olunarak tarih-i i'lândan on beş gün sonra şirket hiçbir güne ihtâra ve mu'âmelât-ı adliyyeye mecbûr olmamak ve zarar ve ziyânı sâhibine aid olmak üzere Dersa'âdet ile hisse senedâtının mukayyed olduğu mahallerin borsalarında ve borsalarda henüz alınıp satılması kabûl olunmamış ise müzâyede tarikiyle hisseleri satdıracaktır bu vechile fûruht olunan senedât ibtâl olunacak ve müşterilere eski senedlerin numerolarını hâvî olmak üzere yeni senedât i'tâ kılınacaktır satılan senedin esmân-ı hâsılası hissedârın şirkete olan deynine hasr ve tahsîs olunur ve noksânı ândan talep olunacağı gibi fazlası var ise âna i'tâ olunur.

İkinci Fasıl

Şirketin idâre-i dâhiliyesi beyânındadır

Onikinci madde – Şirketin umûr ve mesâlihi heyet-i umûmiye tarafından mansûb ve beşden onbire kadar a'zâdan mürekkeb bir meclis-i idâreye ihâle olunur ve şu kadar ki ilk üç sene müddet için teşkil olunan

meclis-i idâre heyeti Mösyö Alfred Alatini Mösyö Lazar Alatini Mösyö Karso Alatini Mösyö İzak Fernandez Mösyö Hans Setvestini Mösyö Gavido Alatini ve da'vâ vekîli Mösyö Emanuel Salem zâtlarından ibâret olup tasdik-i me'mûriyetleri heyet-i umûmiyenin tasvîbine arz olunmak lâzım gelmeyecektir.

Onüçüncü madde – Üç sene müddet için ta'yîn olunan a'zânın müddet-i me'mûriyetleri hitâm bulduktan sonra yeniden a'zâ intihâb olunur muahharan meclis-i idâreye intihâb olunacak a'zânın ilk teceddüdünde kur'a ile ve ândan sonra kıdem i'tibârıyla her sene bir veya ikisi çıkarılarak yerlerine âharı intihâb ve ta'yîn kılınacaktır şu kadar ki çıkan a'zânın tekrâr intihâbı câiz olacaktır.

Ondördüncü madde – Meclis-i idârenin ictimâ'î îcâb-ı maslahata tâbi' olacak ise de ayda bir defa toplanması lâbüddür müzâkerâtın mu'teber olması lâ-ekall nısfından ziyâde a'zânın bizzat ve bi'l-vekâle huzûruna menûddür. Meclis-i idârenin kararları asâleten ve vekâleten hâzır bulunan a'zânın ekseriyet-ârâsıyla mu'teber olur. Tesâvî-ârâ vukû'unda keyfiyet ictimâ'-ı âtiye ta'lik edilir ve ânda dahi tesâvî-ârâ vukû' bulursa reisin bulunduğu tarafın re'yi tercih olunur.

Onbeşinci madde – Meclis-i idârenin müzâkerâtı zabt defterine kayd olunur ve zîri reis ile hâzır-ı bi'l-meclis bulunan a'zâ tarafından imzâ edilir zabtın sûreti veya ve bir fikra-i muhrecesi mu'teber olmak için reis veya vekîli tarafından imzâ olunmak lâzım gelir.

Onaltıncı madde – İdâre meclisi a'zâsından her biri şirketin yüz hisse senedâtına mâlik olması lâzım gelir senedât-ı mezbure şirketin sandığına tevdi' olunacak ve müddet-i me'mûriyetleri zarfında satılamayacaktır bunların üzerine fûruhtı câiz olmadığını mübeyyin bir tamga urulacaktır.

Onyedinci madde – Meclis-i idâre a'zâsından bir veya bir kaçının vefâtı veya isti'fâsı vukû'undan veya sâir bir sebepten dolayı bir veya birkaç a'zâ yeri münhal kalır ise meclis-i idâre ânların yerine muvakkaten a'zâ ta'yîn eyleyecek ve intihâb-ı kat'î gelecek heyet-i umûmiye tarafından icrâ olunacaktır.

Onsekizinci madde – Meclis-i idâre her sene içlerinden birini reis ve reis vekîli intihâb eder ve reisin veya vekîlinin gıyâbında vekâlet etmek üzere a'zâdan birini ta'yîn eyleyebilir.

Ondokuzuncu madde – A'zâdan memâlik-i ecnebiyede ikâmet veya muvakkaten gaybûbet edenler esnâ-yı müzâkerâtda kendilerine vekâlet etmek üzere refiklerinden a'zâdan birini ta'yîn edebilirler şu kadar ki vekâlet edecek a'zânın kendi re'yi dâhil olduğu hâlde ikiden ziyâde re'yi olamayacaktır.

Yirminci madde – Meclis-i idâre şirketin umûr ve emvâlinin idâresi ve maksad-ı te'sisine müte'allık her nev' mu'âmelâtın icrâsı için iktidâr-ı tammı hâizdir. Ve hatta sulh olmak ve hakem ta'yîn etmek salahiyetine dahi mâlikdir ancak şirket emlâkinin bey' ve ferâğı ve tahvîlât ihrâcı maddeleri heyet-i umûmiyenin tasvîb ve karârıyla icrâ olunabilir heyet-i umûmiyeye arz olunacak hesâbâtı tanzîm ile tevzî' olunacak temettu'un mikdârını ta'yîn eder meclis-i idârenin reisi gerek müdde'î ve gerek müdde'a-aleyh sıfatıyla huzûr-ı mehâkimde bizzat veya bi'l-vekâle vekâlet eyleyebilir.

Yirmibirinci madde – Meclis-i idâre mevâdd-ı mahsûsa ve bir müddet-i mu'ayyene için hâiz olduğu iktidârını kısmen veyahud tamâmen a'zâsından bir veya birkaç zâta bâ-vekâlet-i mahsusa ihâle edeceği misillü mesâlih-i câriyenin rü'yet ve tesviyesiyçün hâricden dahi bir veya birkaç zâtı tevkîl eyleyebilir.

Yirmiikinci madde – Meclis-i idâre a'zâsı hâsîlât-ı sâfiyeden kendilerine tahsîs kılınacak hisseden başka mecliste hâzır bulunacakları günler için bir ücret dahi ahz edeceklerdir. İşbu ücretin mikdarı heyet-i umûmiye tarafından ta'yîn kılınır.

Üçüncü Fası

Heyet-i Umûmiye Beyânındadır

Yirmiüçüncü madde – Sûret-i muntazamada akd-i ictimâ' eden heyet-i umûmiye umûm hissedârın heyet-i mecmû'ası makâmında bulunur.

Yirmidördüncü madde – Heyet-i umûmiye her sene zarfında meclis-i idâre tarafından ta'yîn olunacak mahalde sûret-i âdiyede akd-i ictimâ' eder bundan başka meclis-i idâre icâb etdikçe sûret-i fevka'l-âdede olarak heyet-i umûmiyeyi da'vet edebilir

Yirmibeşinci madde – Heyet-i umûmiye vekâleten veya asâleten lâ-ekall yüz hisseye mâlik olan hissedârândan mürekkeb olacaktır heyet-i umûmiyede gerek asâleten ve gerek vekâleten hâzır bulunan hissedârânın her yüz hisse için bir re'yi olacak ve şu kadar ki herbir hissedârın yüzden ziyâde re'yi olamayacaktır.

Yirmialtıncı madde – Da'vetnâmeler yevm-i ictimâ'dan lâ-ekall bir mah evvel Selanik ve İstanbul'da resmî ve gayr-ı resmî üç gazete ile i'lân olunacaktır

Yirmiyedinci madde – Heyet-i umûmiye gerek asâleten ve gerek vekâleten şirket sermayesinin bir rub'una müsâvî hisse senedâtına mâlik hissedârlar hâzır bulunur ise teşekkül etmiş add olunur heyet-i umûmiyede hâzır bulunacak hissedârânın mutasarrıf oldukları hisselerin sâlifü'z-zıkr bir rub'a müsâvî olup olmadığı anlaşılacak üzere hisse senedlerini on gün zarfında meclis-i idâre tarafından irâe olunacak mahalle teslim etmeleri da'vetnâmelerde ihtâr olunacaktır

İşbu heyet-i umûmiyenin def'a-i evveli ictimâ'ında hâzır bulunan hissedârânın asâleten ve vekâleten hâmil oldukları hisse senedâtının mikdârı derece-i kifâyede olmadığı halde heyet-i umûmiye ikinci defa olarak ictimâ'a da'vet edilir. İşbu ikinci ictimâ'da hâzır bulunan hissedârân hisselerinin mikdârı ne olur ise olsun birinci ictimâ'da müzâkere olunmasına karar verilmiş olan husûsât hakkında icrâ-yı müzâkerât edeceklerdir ve bu vechile cereyân eden müzâkerât mer'î ve mu'teber olacaktır birinci ictimâ' ile ikinci ictimâ' beynindeki müddet onbeş günden dîn ve bir mâhdan efzûn olmayacaktır.

Yirmisekizinci madde – Heyet-i umûmiyede meclis-i idare reisi riyâset eder ve reis mevcûd olmadığı halde meclis-i idâre a'zâsı içlerinden birini reis vekâletine intihâb eylerler heyet-i umûmiyede hâzır olup en ziyâde hisseye mâlik olanlardan iki hissedâr re'yi toplamak hıdmetini îfâ eder heyet-i umûmiye kâtibi reis ile re'yi toplamaya me'mûr olanlar tarafından ta'yîn olunur.

Yirmidokuzuncu madde – Heyet-i umûmiyede müzâkere olunan husûsâta ekseriyet-ârâ ile karar verilir müzâkere olunacak mevâddın cedveli meclis-i idâre tarafından tanzîm edilir. İşbu cedvele dâhil olacak mevâdd meclis-i idârenin teklîfâtı ile heyet-i umûmiye a'zâsından olup hâmil olduğu hisselerin bedeli şirket sermayesinin lâ-ekall yüzde onuna bâliğ olan hissedârân tarafından yevm-i ictimâ'dan lâ-ekall yirmi gün evvel vukû' bulacak teklîfâtdan ibâret olacaktır.

İşbu cedvele dâhil olmayan husûsât heyet-i umûmiyede müzâkere olunamaz.

Otuzuncu madde – Heyet-i umûmiye bi'l-cümle hesâbâtın tedkiki için gerek hissedârândan ve gerek hâricden bir veya müte'addid müfettiş ta'yîn eder. İlk defa ta'yîn olunacak müfettişler meclis-i idâre tarafından ta'yîn olunur.

Otuzbirinci madde – Beher sene akd-i ictimâ' edecek olan heyet-i umûmiye şirketin umûr ve mesâlihine dâir her sene meclis-i idâre tarafından takdîm olunan lâyiha ile hesâbâta dair müfettişler tarafından verilen

raportun kırâatini istimâ' ve hesâbâtı lede'l-müzâkere ya kabûl veyahud red eder ve hisse-i temettu'ı ta'yîn eyler tebdîli iktizâ eden meclis-i idâre a'zâsının yerlerine diğerklerini nasb eder ve şirketin bi'l-cümle umûr ve husûsâtı hakkında bi'l-müzâkere karâr-ı kat'î i'tâ ve meclis-i idârenin îcâb eylerse iktidârını tevzî' eyler Fakat heyet-i umûmiyede asâleten ve vekâleten şirket sermayesinin lâ-ekall sülûsânına müsâvî hisseler ashâbının ekseriyet-ârâsı olmadıkça sermayenin tezyîdine karâr verilemez.

Otuzikinci madde – Heyet-i umûmiyenin zabt olunan müzâkerâtı bir defter-i mahsusa kayd ve zîri heyet-i umûmiye reisi ile re'y toplamaya me'mûr olanlar ve meclis-i idâre a'zâsından hâzır bulunanlar tarafından imzâ edilir heyet-i umûmiyenin her ictimâ'ında hâzır bulunan hissedârının esâmîsiyle ikâmetgâhını ve her birinin hâmil olduğı hisselerin mikdârını mübeyyin bir cedvel tanzîm ile mevcûd olanlar tarafından imzâ edilip zabt defterinin o günkü varakasına rabt ve taleb vukû'unda alakadârâna tebliğ olunur.

Otuzüçüncü madde – Li ecli'l-ictimâ' ibrâz olunacak heyet-i umûmiyenin zabt sûreti veya fikrât-ı müstahrecesi meclis-i idâre reisi veya vekîli tarafından imzâ edilir.

Otuzdördüncü madde – Heyet-i umûmiye tarafından işbu nizamnâme ahkâmına tevfiikan verilecek karârların kabûlü gâib olan veya muhâlif re'yde bulunan hissedârân için dahi mecbûriyyü'l-icrâdır.

Dördüncü Fasıll

Hesâbât-ı seneviye ve müfredât defteri beyânındadır

Otuzbeşinci madde – Şirketin sene-i mâliyesi Kânûn-ı sâni ibtidâsından bidâ' ile Kânûn-ı evvel'in otuzbirinci günü hitâm bulur fakat birinci sene-i mâliye müstesnâ olarak şirketin sûret-i kat'iyede teşkîli tarihi ile ertesi Kânûn-ı evvelin otuzbirinci günü beynindeki müddeti şâmil olacaktır meclis-i idâre her sene nihâyetinde şirketin matlûbât ve duyûnâtını hâvî bir defter-i umûmî tanzîm ve işbu defter ile muvâzene defterini ve hesâbâtı heyet-i umûmiyenin ictimâ'ından kırk gün evvel müfettişlere irâe ve tebliğ edecek ve heyet-i umûmiyenin hîn-i ictimâ'ında âna takdîm eyleyecektir heyet-i umûmiyeye dâhil olmak salâhiyetini hâiz olan her hissedâr mezkûr defterleri ve hesâbâtı mütâlâ'a ve mu'âyene edebilir.

Beşinci Fasıll

Temettu'âtın sûret-i taksîmi ve re'sü'l-mâle mahsûb akçe beyânındadır

Otuzaltıncı madde – Şirketin temettu'ât-ı sâfiye-i seneviyesinden evvelâ ihtiyât akçesini teşkîl etmek üzere yüzde on sâniyen bedeli te'diye olunmuş veya devirler mukâbilinde i'tâ kılınmış olan bi'l-cümle hisse senedâtı bedeli olan sermayeye yüzde beş i'tâsına muktezî mebâliğ ifrâz olunduktan sonra kûsûrunun yüzde yirmisi müesseslere ve yüzde onu meclis-i idâre a'zâlarına ve mütebâkî yüzde yetmiş hisse-i temettu' nâmıyla bi'l-cümle hisse senedâtı ashâbına tevzî' edilir. Müesseslere aid yüzde yirmi hisse-i temettu' için hâmiline aid olmak üzere bin aded hisse senedâtı ihdâs ve i'tâ edilecektir mezkûr hisse senedâtı ashâbı yalnız mezkûr temettu'a mâlik olup mesâlih-i şirkete müdâhaleye ve şirket sermâyesine tasarrufa hakk ve salâhiyetleri olamayacaktır.

Altıncı Fasıll

İhtiyât akçesi

Otuzyedinci madde – İhtiyât akçesi otuz altıncı madde mücebinde temettu'ât-ı seneviyeden müfrez mebâliğın terâkümünden teşekkül edecek ve mesârif-i fevka'l-âde ve gayr-ı melhûzaya karşılık tutulacak ve işbu akçenin mikdârı şirket sermâyesinin öşrüne müsâvî bir râddeye bâliğ oldukda heyet-i umûmiye ihtiyât akçesinin ifrâz olunmamasına karâr verebilir.

Otuzsekizinci madde – Hâsılât-ı seneviye hisse başına yüzde beş fâiz kifâyet etmediği takdîrde noksânı ihtiyât akçesinden ikmâl edilebilecektir.

Otuzdokuzuncu madde – Şirketin inkizâ-yı müddetinde ve bi'l-cümle ta'ahhüdâtı ve hisse senedâtı sermayesi îfâ olunduktan sonra ihtiyât akçesinin yüzde yirmisi müesseslere ve yüzde sekseni bi'l-cümle hisse senedâtı ashâbına taksîm olunacaktır.

Yedinci Fasl

Şirketin temdîd-i müddet ve feshi ve kat'-ı mu'âmelâtı beyânındadır

Kırkinci madde – Meclis-i idâre her ne vakit ve her ne sebeble olur ise olsun heyet-i umûmiyeyi ictimâ'a da'vetle şirketin müddetinin temdîdini veya feshi ile kat'ı mu'âmelâtını veyahud sair şirket ile birleşmesini teklîf edebilir şu kadar ki temdîd-i müddet edilmesi veya îcâb eder ise şirketin sair şirket ile birleşmesi maddeleri her halde hükümet-i seniyyenin ruhsatına mütevakıftır.

Kırkbirinci madde – Meclis-i idâre şirket sermayesinin üç rub'ı zâyi' olduğu halde şirketin feshine veya devâmına karâr verilmek üzere heyet-i umûmiyeyi da'vet eder.

Kırkikinci madde – Şirketin müddeti münkaziye oldukda veya müddeti tekmîl olmaksızın fesh olunduktan ictimâ' eden heyet-i umûmiye şirketin sûret-i kat'-ı mu'âmelât ve hesâbâtına karar verecek ve kat'-ı hesâb için bir veya birkaç me'mur ta'yîn edecektir heyet-i umûmiye şirketin mevcûd olduğu zamanlarda olduğu gibi kat'-ı mu'âmelât esnâsında dahi iktidâr ve salâhiyetini isti'mâle devâm edecektir kat'-ı muhâsebe me'mûrları heyet-i umûmiyenin karârı ve hükümet-i seniyyenin müsâ'adesiyle şirket-i mefshanın hukûk ve senedât ve ta'ahhüdâtını diğeri bir şirkete veya âhar bir kimseye devr ve ferâğ edebileceklerdir.

Kırküçüncü madde – İşbu faslın hâvî olduğu maddelerde gösterilen husûsâta karar verilmek üzere sûret-i fevka'l-âdede da'vet edilecek heyet-i umûmiyede şirket sermayesinin lâ-ekall nısfına müsâvî hisse senedâtını hâmil hissedârân hâzır olmadıkça cereyân edecek müzâkerât makbûl ve mu'teber olamaz.

Şûrâ-yı Devlet

Ek 5: İttihat Değirmencilik Osmanlı Anonim Şirketi Nizamnâmesi⁴⁶³

İttihâd Değirmencilik Anonim Şirket-i Osmâniyesi Nizamnâme-i Dâhilîsidir

Zırde vâzı‘u‘l-ı-mzâ Dersa‘âdetde mukîmân Pıriştineli İlyas Bey tebe‘a-i devlet-i aliyyeden yalnız Mihail Senifelo tebe‘a-i devlet-i aliyyeden Banker Savtiryos Espiridon (?) dakîk tüccârından ve tebe‘a-i devlet-i aliyyeden Esvazador Hrantez Yunan devleti tebe‘asından dakîk değirmencisi Aristo Dimokozmito değirmenci ve tebe‘a-i Yunaniyeden Nikola Zarkali tebe‘a-i devlet-i aliyyeden ve tüccârdan Bedros Gümüşyan Efendiler A. Kozmito ve şürekâsı unvânı tahtında 1 Nisan sene 1910 tarihli te‘âtî etdikleri mukâvelenâme mücebince teşekkül ve icrâ-yı ticâret eylemekte olan ve el hâletü hazîhi beynlerinde mevcûd bulunan komandit şirketlerini kontoratosundaki madde-i mahsusasında muharrer karara binâen şerâit-i âtiye dâiresinde bu anonim şirket-i Osmâniyesine tebdîl ve tahvîl ederler.

Birinci Fasl

Şirketin teşkîli ve maksadı ve ismi ve merkezi beyânındadır

Birinci madde – Muharrirîn imzâ ile tertîb ve ve ihrâcî zırde kararlaştırılan hisseler ashâbı beyninde bir Osmânî anonim şirketi teşkîl olunmuştur.

İkinci madde – Şirket devlet-i Osmaniye’nin bi‘l-cümle kavânîn ve nizâmât-ı hâliye ve müstakbesine tâbi‘ bulunacaktır

Üçüncü madde – Şirket “ittihâd değirmencilik anonim şirket-i Osmaniyesi” ismiyle tesmiye edilecektir.

Dördüncü madde – Şirketin maksad-ı ticâreti evvelen Haliç körfezinde Ayvansaray’da kâin buharla müteharrik ve Peyker ailesinden iştirâ olunan değirmenin tevsî‘ ve tekemmülüne sâniyen işbu değirmeni işletmeye sâlisen zehâir ticâretiyle iştigâl ve hükümet-i seniyye levâzımâtına aid iltizâmâta iştirâke ve işbu mu‘âmelâta doğrudan doğruya veyahud bi‘l-vâsıta müte‘allık olan bi‘l-cümle teşebbüsât-ı mâliye ve ticâriye ve sanâ‘iyyeye dair olacaktır borsanın va‘deli veyahud ber vech-i peşin mu‘âmelâtıyla kat‘iyyen iştigâl etmeyecektir.

Beşinci madde – Şirketin merkezi Dersa‘âdetde olacak ise de memâlik-i Osmaniye ve ecnebiyenin her bir şehrinde şu‘beler küşâd edebilecektir.

Altıncı madde – Şirketin müddeti bazı esbâdan dolayı fesh veya müddeti tahdîd kılınmak gibi bir hâl vukû‘a gelmedikçe işbu nizamnâme-i dâhilîyi tasdîkan sâdır olacak irâde-i seniyye tarihinden i‘tibâren otuz senedir.

İkinci Fasl

Şirketin sermayesi beyânındadır

Yedinci madde – Şirketin sermayesi beher 5 ½ lira-yı Osmânî kıymetinde hâmiline âid sekiz bin beş yüz altmış aded hisse senedine münkasım kırk yedi bin seksen lira-yı Osmânîden ibâretdir hisse senedâtının ikişer nüsha numûneleri kable‘l-ihrâc li ecli‘t-tasdîk ticâret ve nâfi‘a nezâretine takdîm edilecektir.⁴⁶⁴

⁴⁶³ BOA, A.DVN.MKL, 50/20, 11 Şaban 1328 (18 Ağustos 1910).

⁴⁶⁴ Ticaret ve Ziraat Nezâreti’nden Şûrâ-yı Devlet’e gönderilen 17 Nisan 1912 tarihli ve 29 numaralı tezkire Nâfia, Maliye ve Maarif Dairesi’nde görüşüldükten sonra mezkur şirketin nizamnâmesindeki yedinci maddenin “*şirketin sermayesi beheri beş buçuk lira-yı Osmânî kıymetinde hâmiline âid sekiz bin beş yüz altmış aded hisse senedine münkasım kırk yedi bin seksen lira-yı Osmânî’den ibâretdir*” şeklindeki kısmının “*Yedinci madde- Şirketin sermayesi beheri beş buçuk lira-yı Osmani kıymetinde hâmiline aid yirmi iki bin aded hisse senedine münkasım yüz yirmi bir bin lira-yı Osmani’den ibâretdir. Hisse*

Sekizinci madde – Şürekâ-yı âkide miyânelerindeki komandit şirketine aid olup ber vech-i zîr vaz'ını ta'ahhüd etdikleri kırk yedi bin seksen lira-yı Osmani kıymetinde bulunan kâffe-i mevcûdâtı işbu anonim şirketine sermâye olarak vaz' ve devr eylemiş bulduklarından bâlâda mezkûr sekiz bin beş yüz altmış hisse senedâtı müte'âkidin beyninde (A. Kozmito ve şürekâsı) komandit şirketindeki sermayeleri nisbetinde ber vech-i zîr taksîm edilecektir.

14025 lirâ-yı Osmani mukâbili olan 2550 hisse senedâtı Nikola Zarkali Efendi'ye tevdi' edilecektir
11825 lirâ-yı Osmani mukâbili olan 2150 hisse senedâtı Esvazador Hrantez Efendi'ye tevdi' edilecektir
5280 lirâ-yı Osmani mukâbili olan 960 hisse senedâtı Aristo Dimo Kozmito Efendi'ye tevdi' edilecektir
4950 lirâ-yı Osmani mukâbili olan 900 hisse senedâtı Priştineli İlyas Bey'e tevdi' edilecektir
4950 lirâ-yı Osmani mukâbili olan 900 hisse senedâtı Mihail Savtiryos Espiridon Efendi'ye tevdi' edilecektir

1100 lirâ-yı Osmani mukâbili olan 200 hisse senedâtı Bedros Gümüşyan Efendi'ye tevdi' edilecektir
Dokuzuncu madde – Mezkûr sermaye nihâyet anonim şirketinin teşekkülüne dâir şeref-sâdır olacak irâde-i seniyye tarihine kadar şürekâ-yı mûmâ ileyh tarafından tamâmen te'diye olunacağı gibi el-hâletü hazîhi icrâ-yı ticâret komandit şirketinin bi'l-cümle ta'ahhüdât ve irâde-i seniyye tarihine değin derdest bulunacak mu'âmelât tabi'atıyla anonim şirket-i cedîdesine devr edilmesi meşrûtdur.

Onuncu madde – Müesseslere verilmek üzere beş bin müesses hisse senedi ihdâs edilip âtîde muharrer sûretde taksîm edilecektir.

Aded

2140 Nikola Zarkali Efendi'ye verilecektir
945 Asvazador Hrantez Efendi'ye verilecektir
945 Aristo Dimo Kozmito Efendi'ye verilecektir
250 Priştineli İlyas Bey'e verilecektir.
250 Mihail Sefeneo Efendi'ye verilecektir
220 Bedros Gümüşyan Efendi'ye verilecektir.
5000

Onbirinci madde – Mezkûr müesses hisse senedâtı ashâbı yalnız muhassas olan temettu'a mâlik olup mesâlih-i şirkete müdâhaleye salâhiyetleri olamayacaktır.

Onikinci madde – Şirket sermayesi meclis-i idârenin teklîfi üzerine meclis-i umûminin karârıyla nakden sermâye vaz' etmek sûretiyle en-nihâye yetmiş yedi bin liraya kadar iblâğ edilebilecektir.⁴⁶⁵

senedâtının ikişer nüsha numuneleri kable'l-ihrâc li ecli't-tasdîk ticâret nezâretine takdîm edilecektir.” şeklinde değıştirilmesi uygun bulunmuş, padişah tarafından da onaylanmıştır. BOA, A.DVN.MKL, 50/20, 11 Şaban 1328 (18 Ağustos 1910).

⁴⁶⁵ Ticaret ve Ziraat Nezâreti'nden Şûrâ-yı Devlet'e gönderilen 17 Nisan 1912 tarihli ve 29 numaralı tezkire Nâfia, Maliye ve Maarif Dairesi'nde görüşüldükten sonra mezkur şirketin nizamnâmesindeki 12. maddenin “*şirket sermâyesi meclis-i idârenin teklîfi üzerine meclis-i umûminin karârıyla nakden sermâye vaz' etmek sûretiyle en-nihâye yetmiş yedi bin liraya kadar iblâğ edilebilecektir*” şeklindeki maddenin “*Onikinci madde- Şirket sermayesi meclis-i idârenin teklîfi üzerine meclis-i umûminin karârıyla nakden sermaye vaz' etmek suretiyle en-nihâye yüz yetmiş bin liraya kadar iblâğ edilebilecektir.*” şeklinde değıştirilmesi uygun bulunmuş, padişah tarafından da onaylanmıştır. BOA, A.DVN.MKL, 50/20, 11 Şaban 1328 (18 Ağustos 1910).

Onüçüncü madde – Mârru'z-zikr tezyîd-i sermâye her biri 5 ½ lira-yı Osmani kıymetinde hâmiline âid yeni hisse senedâtı çıkarmak sûretiyle vukû' bulacak ve bunlar da eski hisseler ashâbı beyninde nisbet dâiresinde tercihan tevzî' edilecektir.

Ondördüncü madde – Hisse bedelinin nısfı te'diye olununcaya değin senedât ashâbının ismine muharrer olacak ve bedelinin yüzde onu te'diye olunmadıkça kâbil-i havâle ve fûruht olamayacaktır ve bunların havâle ve fûruhtu şirketin defterine kayd edilerek zirî bâyi' ile müşteri ve müdürândan biri tarafından imzâ olunmakla icrâ olunacak ve keyfiyet-i havâle ve fûruhtu senedde dahi zikr ve işâret kılınacaktır bedelin nısfı te'diye olunduktan sonra senedat hâmiline âid olmak üzere muharrer bulunacaktır.

Onbeşinci madde – Şirketin hisse senedâtının bir tarafı Türkçe ve diğer tarafı Fransızca lisanlarıyla tanzîm olunacaktır ve hisse senedâtı koçanlı bir defterden müteşekkil olup bunların beheri şirket heyet-i idâresinin iki a'zâsı tarafından mümzâ bulunacak ve şirketin tamgasını hâvî olacaktır.

Onaltıncı madde – Hisse-i temettu' senedât hâmillerine usûlü dâiresinde te'diye olunur.

Onyedinci madde – Hisse senedinin hâmilî işbu senede âid hukûk ve vezâif ile mükellefdir bir hisse senedine mâlik bulunmak heyet-i umûmiye mukarrerâtına ve şirketin nizamnâmesine ittibâ'ı intâc eder hisse senedâtı hâmilleri velev şahs-ı sâlise karşı olsun senedâtın hâvî olduğu meblağın fazlasından mes'ûl değildirler te'diye olunmuş temettu'âtı senedât hâmilleri hiçbir vechile i'âdeye mecbûr değildir.

Onsekizinci madde – Hisse senedleri şirket nazarında kâbil-i inkisâm değildir ve şirket hisse için bir sâhib tanır bir hissedârın vâris veya dâyinleri hiçbir vesîle ile şirketin emvâl ve emlâkinin taht-ı hacze vaz'ını talep ve şirketin umûr-ı idâresine hiçbir vechile müdâhale edemezler ve istîfâ-yı hukûk için şirketin sene muhâsebe defâtiri ile heyet-i umûmiyenin kararlarını kabûle mecbûrdurlar

Ondokuzuncu madde – Evkât-ı mu'ayyenede tekâsîti te'diye olunmayan hisse senedâtının sâhiblerinden te'ahhurât-ı vâkı'adan dolayı ihtâr-ı keyfiyete hâcet kalmaksızın taksitin hulûlü gününden i'tibâren senevî yüzde altı hesâbıyla fâiz ahz olunacaktır.

Yirminci madde – Şirketin taksîtleri vaktiyle te'diye edilmeyen senedât ashâbı aleyhine ikâme-i da'vâ etmeye ve hisseleri dahi satmaya salâhiyeti olacaktır. Ve bu makule satılması lazım gelen hisse senedâtının numeroları gazeteler ma'rifetiyle neşr ve i'lân olunarak tarih-i i'lândan on beş gün sonra şirket hiçbir güne ihtâra ve mu'âmelât-ı adliyyeye mecbûr olmamak ve zarar ve ziyânı sâhibine aid olmak üzere Dersa'âdet ve sâir mahallin borsalarında ve borsalarda henüz alınıp satılması kabûl olunmamış ise müzâyede tarîkiyle hisseleri satdıracaktır bu vechile fûruht olunan senedât ibtâl olunacak ve müşterilere eski senedlerin numerolarını hâvî olmak üzere yeni senedât i'tâ kılınacaktır satılan senedin esmân-ı hâsilası hissedârın şirkete olan deynine hasr ve tahsîs olunur ve noksânı ândan talep olunacağı gibi fazlası var ise âna i'tâ olunur.

Üçüncü Fasıl

Şirketin idâre-i dâhiliyesi beyânındadır

Yirmibirinci madde – Şirketin umûr ve mesâlihi heyet-i umûmiye tarafından mansûb ve beşden on bire kadar a'zâdan mürekkeb bir meclis-i idâreye ihâle olunur ve şu kadar ki ilk beş sene müddet için teşkil olunan meclis-i idâre heyeti zirde muharrer zâtlardan ibâret olup tasdik-i me'mûriyetleri heyet-i umûmiyenin tasvîbine arz olunmak lâzım gelmeyecektir.

Yirmiikinci madde – Beş sene müddet için ta'yîn olunan a'zânın müddet-i me'mûriyetleri hitâm bulduktan sonra meclis-i idâreye intihâb olunacak a'zânın ilk teceddüdünde kur'a ile ve ândan sonra kıdem i'tibârıyla her sene bir veya ikisi çıkarılarak yerlerine âharı intihâb ve ta'yîn kılınacaktır şu kadar ki çıkan a'zânın tekrar intihâbı câiz olacaktır.

Yirmiüçüncü madde – Meclis-i idârenin ictimâ'ı icâb-ı maslahata tâbi' olacak ise de ayda bir defa toplanması lâbüddür müzâkerâtın mu'teber olması lâ-ekall nısfından ziyâde a'zânın bizzat huzûruna menûtdur meclis-i idârenin kararları hâzır bulunan a'zânın ekseriyet-ârâsıyla mu'teber olur. Tesâvî-ârâ vukû'unda keyfiyet ictimâ'-ı âtiye ta'lik edilir ve ânda dahi tesâvî-ârâ vukû' bulursa mevzû'-ı bahs olan teklîf red olunur.

Yirmidördüncü madde – Meclis-i idârenin müzâkerâtı zabt defterine kayd olunur ve zîri reis ile hâzır-ı bi'l-meclis bulunan a'zâ tarafından imzâ edilir zabtın sûreti veya ve bir fikra-i muhrecesi mu'teber olmak için reis veya vekîli tarafından imzâ olunmak lâzım gelir.

Yirmibeşinci madde – İdâre meclisi a'zâsından her biri şirketin elli hisse senedâtına mâlik olması lâzım gelir senedât-ı mezbure şirketin sandığına tevdf' olunacak ve müddet-i me'mûriyetleri zarfında satılmayacaktır bunların üzerine fûruhtı câiz olmadığını mübeyyin bir tamga urulacaktır.

Yirmi altıncı madde – Meclis-i idâre a'zâsından bir veya bir kaçının vefâtı veya isti'fâsı vukû'undan veya sâir bir sebebden dolayı bir veya birkaç a'zâ yeri münhal kalır ise meclis-i idâre ânların yerine muvakkaten a'zâ ta'yîn edilecek ve intihâb-ı kat'î gelecek heyet-i umûmiye tarafından icrâ olunacaktır.

Yirmiyedinci madde – Meclis-i idâre her sene içlerinden birini reis ve reis vekîli intihâb eder ve reisin veya vekîlinin gıyâbında vekâlet üzere a'zâdan birini ta'yîn eder.

Yirmisekizinci madde – A'zâdan memâlik-i ecnebiyede ikâmet edenler veya muvakkaten gaybûbet edenler esnâ-yı müzâkerâtda kendilerine vekâlet etmek üzere refiklerinden a'zâdan birini ta'yîn edebilirler şu kadar ki vekâlet edecek a'zânın kendi re'yi dâhil olduğu hâlde ikiden ziyâde re'yi olamayacaktır.

Yirmidokuzuncu madde – Meclis-i idâre şirketin umûr ve emvâlinin idâresi için iktidâr-ı tâmmı hâizdir. Ve hatta sulh olmak ve hakem ta'yîn etmek salahiyetine dahi mâlikdir ve heyet-i umûmiyeye arz olunacak hesâbâtı tanzîm ile tevzî' olunacak temettu'un mikdârını teklîf eder. meclis-i idârenin reisi gerek müdde'î ve gerek müdde'a-aleyh sıfatıyla huzûr-ı hâkimde bizzat veya bi'l-vekâle vekâlet eyler

Otuzuncu madde – Meclis-i idâre mevâdd-ı mahsûsa ve bir müddet-i mu'ayyene için hâiz olduğu iktidârını kısmen veyahud tamâmen a'zâsından bir veya birkaç zâta bâ-vekâlet-i mahsusa ihâle edeceği misillü mesâlih-i câriyenin rü'yet ve tesviyesiyçün hâricden dahi bir veya birkaç zâtı tevkîl eyleyebilir.

Otuzbirinci madde – Meclis-i idâre a'zâsı hâsılât-ı sâfiyeden kendülerine tahsîs kılınacak hisseden başka meclisde hâzır bulunacakları günler için bir ücret dahi ahz edeceklerdir işbu ücretin mikdarı heyet-i umûmiye tarafından ta'yîn kılınır

Dördüncü Fasıl

Heyet-i Umûmiye Beyânındadır

Otuzikinci madde – Sûret-i muntazamada akd-i ictimâ' eden heyet-i umûmiye hissedârânının heyet-i mecmû'ası makâmındadır

Otuzüçüncü madde – Heyet-i umûmiye her sene Mart ayı zarfında meclis-i idâre tarafından ta'yîn olunacak mahalde sûret-i âdiyede akd-i ictimâ' eder bundan başka meclis-i idâre icâb eyledikçe sûret-i fevka'l-âdede

olarak heyet-i umûmiyeyi da‘vet edebilir heyet-i umûmiyenin ictimâ‘ları ticâret ve nâfi‘a nezâretine ihbâr edilecek ve nezâret-i müşârun ileyhâ tarafından bir komiser bulundurulacaktır.

Otuzdördüncü madde – Heyet-i umûmiye vekâleten veya asâleten lâ-ekall on hisseye mâlik olan hissedârândan mürekkeb olacaktır heyet-i umûmiyede gerek asâleten gerek vekâleten hâzır bulunan hissedârânın her on hisse için bir re‘yi olacak ve şu kadar ki herbir hissedârın on beşden ziyâde re‘yi olamayacaktır.

Otuzbeşinci madde – Heyet-i umûmiyenin yevm-i ictimâ‘ı lâ-ekall bir ay evvel gazetelerle i‘lân olunarak hissedârlar da‘vet edilecektir

Otuzaltıncı madde – Heyet-i umûmiye gerek asâleten ve gerek vekâleten şirket sermayesinin bir rub‘una müsâvî hisse senedâtına mâlik hissedârlar hâzır bulunur ise teşekkül etmiş add olunur heyet-i umûmiyede hâzır bulunacak hissedârânın mutasarrıf oldukları hisselerin sâlifü‘z-zikr bir rub‘a müsâvî olup olmadığı anlaşılacak üzere hisse senedlerini on gün zarfında meclis-i idâre tarafından irâe olunacak mahalle teslim etmeleri da‘vetnâmelerde ihtâr olunacaktır işbu heyet-i umûmiyenin def‘a-i evveli ictimâ‘ında hâzır bulunan hissedârânın asâleten ve vekâleten hâmil oldukları hisse senedâtının mikdârı derece-i kifâyede olmadığı halde heyet-i umûmiye ikinci defa olarak ictimâ‘a da‘vet edilir. İşbu ikinci ictimâ‘da hâzır bulunan hissedârân hisselerinin mikdârı ne olur ise olsun birinci ictimâ‘da müzâkere olunmasına karar verilmiş olan husûsât hakkında icrâ-yı müzâkerât edeceklerdir ve bu vechile cereyân eden müzâkerât mer‘î ve mu‘teber olacaktır birinci ictimâ‘ ile ikinci ictimâ‘ beynindeki müddet on beş günden dún ve bir mâhdan ziyâde olmayacak ve ikinci ictimâ‘ için kararlaştırılan gün on beş gün evvel gazetelerle i‘lân olunacaktır. Otuzyedinci madde – Heyet-i umûmiyede meclis-i idare reisi riyâset eder ve reis mevcûd olmadığı halde meclis-i idâre a‘zâsı içlerinden birini reis vekâletine intihâb eylerler heyet-i umûmiyede hâzır olup en ziyâde hisseye mâlik olanlardan iki hissedâr re‘y toplamak hıdmetini îfâ eder heyet-i umûmiye kâtibi reis ile re‘y toplamaya me‘mûr olanlar tarafından ta‘yîn olunur.

Otuzsekizinci madde – Heyet-i umûmiyede müzâkere olunan husûsâta ekseriyet-ârâ ile karar verilir müzâkere olunacak mevâddın cedveli meclis-i idâre tarafından tanzîm edilir. İşbu cedvele dâhil olacak mevâdd meclis-i idârenin teklîfâtı ile heyet-i umûmiye a‘zâsından olup hâmil olduğu hisselerin bedeli şirket sermayesinin lâ-ekall yüzde onuna bâliğ olan hissedârân tarafından yevm-i ictimâ‘dan lâ-ekall yirmi gün evvel vukû‘ bulacak teklîfâtdan ibâret olacaktır işbu cedvele dâhil olmayan husûsât heyet-i umûmiyede müzâkere olunamaz.

Otuzdokuzuncu madde – Heyet-i umûmiye bi‘l-cümle hesâbâtın tedkiki için gerek hissedârândan ve gerek hâricden bir veya müte‘addid müfettiş ta‘yîn eder.

Kırkinci madde – Beher sene akd-i ictimâ‘ edecek olan heyet-i umûmiye şirketin umûr ve mesâlihine dâir her sene meclis-i idâre tarafından takdîm olunan lâyiha ile hesâbâta dair müfettişler tarafından verilen raportun kırâatini istimâ‘ ve hesâbâtı lede‘l-müzâkere ya kabûl veya red eder ve hisse-i temettu‘ı ta‘yîn eyler tebeddülü iktizâ eden meclis-i idâre a‘zâsının yerlerine diğerlerini nasb eder ve şirketin bi‘l-cümle umûr ve husûsâtı hakkında bi‘l-müzâkere karâr-ı kat‘î i‘tâ ve meclis-i idârenin îcâb eylerse salâhiyetini tevsî‘ eyler fakat heyet-i umûmiyede asâleten ve vekâleten şirket sermayesinin lâ-ekall sülûsânına müsâvî hisseler ashâbının ekseriyet-ârâsı olmadıkça sermayesinin tezyîdine karâr verilemez.

Kırkbirinci madde – Heyet-i umûmiyenin zabt olunan müzâkerâtı bir defter-i mahsusa kayd ve zîri heyet-i umûmiye reisi ile re'y toplamaya me'mûr olanlar ve kâtib tarafından imzâ edilir heyet-i umûmiyenin her ictimâ'ında hâzır bulunan hissedârânın esâmîsiyle ikâmetgâhını ve her birinin hâmil olduğu hisselerin mîkdârını mübeyyin bir cedvel tanzîm ile mevcûd olanlar tarafından imzâ edilip zabt defterinin o günkü varakasına rabt ve taleb vukû'unda alakadârâna tebliğ olunur.

Kırkikinci madde – Li ecli'l-ictimâ' ibrâz olunacak heyet-i umûmiyenin zabt sûreti veya fikrât-ı müstahrecesi mu'teber olmak için meclis-i idâre reisi veya vekîli tarafından imzâ edilir.

Kırküçüncü madde – Heyet-i umûmiye tarafından işbu nizamnâme ahkâmına tevfiikan verilecek karârların kabulü gâib olan veya muhâlefet-i re'yde bulunan hissedârân için dahi mecbûriyyü'l-icrâdır.

Beşinci Fasıll

Hesâbât-ı seneviye ve müfredât defteri beyânındadır

Kırkdördüncü madde – Şirketin sene-i mâliyesi Kânûn-ı sâni ibtidâsından bidâ' ile Kânûn-ı evvel'in otuz birinci günü hitâm bulur fakat birinci sene-i mâliye müstesnâ olarak şirketin sûret-i kat'iyede teşkîli tarihi ile ertesi Kânûn-ı evvelin otuz birinci günü beynindeki müddeti şâmil olacaktır meclis-i idâre her sene nihâyetinde şirketin matlûbât ve duyûnâtını hâvî bir defter-i umûmî tanzîm ve işbu defter ile muvâzene defterini ve hesâbâtı heyet-i umûmiyenin ictimâ'ından kırk gün evvel müfettişlere irâe ve tebliğ edecek ve heyet-i umûmiyenin hîn-i ictimâ'ında âna takdîm eyleyecektir heyet-i umûmiyeye dâhil olmak salâhiyetini hâiz olan her hissedâr mezkûr defterleri ve hesâbâtı mütâlâ'a ve mu'âyene edebilir.

Altıncı Fasıll

Temettu'âtın sûret-i taksîmi ve re'sü'l-mâle mahsûb akçe beyânındadır

Kırkbeşinci madde – Temettu'âtın sûret-i tevzî'i ber vech-i âfî icrâ edilecektir şöyle ki evvelen temettu'ât-ı mezkûreden hisse senedâtı hâmilleri için vaz' etdikleri sermayeleri nisbetinde yüzde beş fâiz ifrâz edilecek sâniyen bâkî kalan meblağdan yüzde yedisi ihtiyât akçesi olarak tefrîk ve yüzde onu meclis-i idâre a'zâlarına ve yüzde elli altısı hisse-i temettu' nâmıyla hissedârâna ve yüzde yirmi yedisi işbu nizamnâmenin onuncu maddesi mücebince müesseslere tevzî' olunacaktır.

Yedinci Fasıll

İhtiyât akçesi

Kırkaltıncı madde – ihtiyât akçesi temettu'ât-ı seneviyeden müfrez mebâliğin terâkümünden teşekkül edecek ve mesârif-i fevka'l-âde ve gayr-ı melhûzaya karşılık tutulacak ve işbu akçenin mîkdârı şirket sermâyesi humusuna müsâvî bir râddeye bâliğ oldukça ihtiyât akçesi ifrâz olunmayacaktır

Kırkyedinci madde – Hâsîlât-ı seneviye hisse başına yüzde beş fâiz veya hisse-i temettu' i'tâsına kifâyet etmediği takdirde noksâm ihtiyât akçesinden ikmâl edilebilecektir.

Kırksekinzi madde – Şirketin inkizâ-yı müddetinde bi'l-cümle ta'ahhüdâtı îfâ ve hisse senedâtı sermayesi te'diye olunduktan sonra ihtiyât akçesi bi'l-cümle hissedârân beyninde taksîm olunacaktır.

Sekizinci Fasıll

Şirketin temdîd-i müddeti ve feshi ve kat'-ı mu'âmelâtı beyânındadır

Kırkdokuzuncu madde – Meclis-i idâre her ne vakit ve her ne sebeble olur ise olsun heyet-i umûmiyeyi ictimâ'a da'vetle şirketin müddetinin temdîdini veya feshi ile kat'-ı mu'âmelâtını veyahud sair şirket ile birleşmesini teklîf edebilir şu kadar ki temdîd-i müddet edilmesi veya îcâb eder ise şirketin sair şirket

birleşmesini ve işbu nizamnâme-i dâhilîye vukû' bulacak ta'dilât maddeleri her halde hükümet-i seniyyenin ruhsatına mütevakıftır.

Ellinci madde – Meclis-i idâre şirket sermayesinin yüzde kırkı zâyi' olduğu halde şirketin feshine veya devâmına karâr verilmek üzere heyet-i umûmiyeyi da'vet eder.

Ellibirinci madde – Şirketin müddeti münkaziye oldukda veya müddeti tekâmül olmaksızın fesh olundukda ictimâ' eden heyet-i umûmiye şirketin sûret-i kat' mu'âmelât ve hesâbâtına karar verecek ve kat'-ı hesâb için bir veya birkaç me'mur ta'yîn edecektir heyet-i umûmiye şirketin mevcûd olduğu zamanlarda olduğu gibi kat'-ı mu'âmelât esnâsında dahi iktidâr ve salâhiyetini isti'mâle devâm edecektir kat'-ı muhâsebe me'mûrları heyet-i umûmiyenin karârı ve hükümet-i seniyyenin müsâ'adesiyle şirket-i mefsuhanın hukûk ve senedât ve ta'ahhüdâtını diğêr bir şirkete veya âhar bir kimseye devr ve ferâğ edebileceklerdir.

Ellikinci madde – İşbu faslın hâvî olduğu maddelerde gösterilen husûsâta karar vermek üzere sûret-i fevka'l-âdede da'vet edilecek heyet-i umûmiyede şirket sermayesinin lâ-ekall nisfina müsâvî hisse senedâtını hâmil hissedârân hâzır olmadıkça cereyân edecek müzâkerât makbûl ve mu'teber olamaz.

Ellüçüncü madde – Şirket mu'âmelât-ı seneviyesini hâvî olarak ticâret ve nâfi'a nezâreti istatistik idaresince tanzîm olunacak numûneye göre her sene bir kıt'a istatistik cedvelini nezâret-i müşârun ileyhâya i'tâ edecektir.

Fî 12 Receb sene 328 ve fî 6 Temmuz sene 326

Aslına mutâbıktır

İşbu nizamnâme-i dâhilî şeref-tevârüd eden 17 Temmuz sene 326 tarihli ve iki yüz yetmiş üç numarolu tezkire-i sâmiye ile teblîğ buyrulan irâde-i seniyyeye tevfiikan tanzîm kılınmıştır.

Fî 6 Şaban sene 1326 müessisîn-i şirketten (imza)

Fî 29 Temmuz sene 1328 Ticâret ve nâfi'a nâzırı (imza)

Ek 6: Şark Değirmenleri “Minotri Doryan (Minotrie d’Orient)” Osmanlı Anonim Şirketi Nizamnâmesi⁴⁶⁶
Şark Değirmenleri “Minotri Doryan (Minotrie d’Orient)” Osmânlı Anonim Şirketi Nizamnâme-i Dâhilisi

Lâyihasıdır

Birinci Fasıl

Şirketin teşkili ve maksadı ve ismi ve merkezi beyânındadır

Birinci madde – Başlıca değirmencilik ve buna müteferri’ ticârî ve snâ’î mu’âmelât ile iştigâl etmek üzere zırde muharrirîn-i imzâ tebe‘a-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniye’den Galata’da Havyar Hamı’nda 27 numarolu yazıhânede mukîm tüccârdan İstefanos veledi Farasule Anastasyadis ve Galata’da Ömer Abid Hâmı’nda birinci katda 8 numarolu yazıhânede mukîm tüccârdan Kostantin Memiko Efendiler ile tertîb ve ihrâcı ber vech-i âtî kararlaştırılan hisseler ashâbı beyninde bir Osmânlı anonim şirketi teşkîl olunmuşdur.

İkinci madde – Şirketin unvânı Şark Değirmenleri “Minotri Doryan” Osmânlı Anonim Şirketi olacak ve tâbi‘iyyeti i’tibârıyla bi’l-cümle mu’âmelâtı hakkında devlet-i Osmâniye’nin kavânîn ve nizâmât-ı hâzire ve müstakbelesi tatbîk edilecektir. Şirket eşhâs-ı hükmiyenin emvâl-i gayr-ı menkûleye tasarruflarına dâir olan kavânîn ahkâmına tevfikân esâs maksad ve tedvîr mu’âmelâtı için iktizâ eden nev’ ve mikdârda emvâl-i gayr-ı menkûle ve merâkib-i bahriyeyi şahs-ı ma’nevîsi nâmına teferruğ ve tasarruf edebilir

Üçüncü madde – Şirketin merkezi Dersa‘âdet olacak ve memâlik-i Osmâniye’nin sâir bir mahallinde veya memâlik-i ecnebiyede dahi şu‘beleri bulunabilecektir. Şu‘be küşâd edildikçe ticâret nezâretine ma‘lûmât verilecektir

Dördüncü madde – Şirketin müddeti bazı esbâbdan dolayı kat’ veya temdîd edilmedikçe elli seneden ibâret olacaktır.

İkinci Fasıl

Sermâye ve hisse senedâtı beyânındadır

Beşinci madde – Şirketin sermayesi dört yüz bin liradan ibâret olup beheri beş Osmânlı lirası kıymetinde seksen bin hisseye münkasımdır.

Heyet-i umûmiyenin işbu sermâyeyi tadrîcen ve lüzûm görüldükçe bir misline kadar tezyîd etmeye salâhiyeti olacaktır. Tezyîd-i sermâyeye karâr verildiği zaman hükümete ma‘lûmât verilecektir. Sermâyenin bir mislinden fazla tezyîdi evvel emirde hükümetin muvâfakatının istihsâline mütevakkıftır. İhrâc edilen hisse senedâtı bedelleri tamâmen istihsâl olunmadıkça tezyîd-i sermâyeye tesaddî olunamaz. Şirketin ihrâc eyleyeceği hisse senedâtının numûneleri kable’l-ihrâc li ecli’t-tasdîk ticâret nezâretine tevdi‘ edilecektir.

Altıncı madde – Şirket sermayesinin tamamı imzâ ve her hissenin yüzde onu istihsâl olunduktan sonra sûret-i kat’iyyede teşekkül etmiş add olunacak ve hissedâr yazılanlara te’diye etdikleri tekâsîti mübeyyin muvakkat senedât verilecek ve sermâyenin nısfının te’diyesinde ashâbı yedinde bulunan senedât-ı muvakkata senedât-ı asliyeye tahvîl edilecektir. Şirketin hisse senedâtının bir tarafı Türkçe ve diğer tarafı Fransızca lisânları ile tanzîm olunacak ve Türkçesi asıl ve Fransızcası tercüme add ve i’tibâr olunacaktır.

⁴⁶⁶ BOA, A.DVN.MKL. 69/55, 13 Rebiülahir 1340 (14 Aralık 1921). Mezkur şirketin başvurusu esnasında sunulan ve bazı maddeleri düzeltilen nizamnâme için bkz. BOA, İ.DUİT, 125/11, 10 Rabiulevvel 1339 (22 Kasım 1920).

Sermâyenin ilk taksîtinin te'diyesinden sonra kalacak mikdârı şirketin ihtiyâcâtına göre mukassitan veya def'aten meclis-i idârenin kararıyla Dersa'âdet vesâir lâzım gleen mahallerde elsine-i muhtelifede çıkan resmî ve gayr-ı resmi bazı gazetelerle lâ-ekall otuz gün evvel i'lân olunarak mütâla'a olunacaktır. Ve istenilen cüz' sermâye tamâmen istîfâ edildikten sonra keyfiyet bir beyânnâme ile ticâret nezâretine bildirilecektir.

Yedinci madde – Hisseler bedelinin nısfı te'diye olununcaya değin verilen senedât-ı muvakkata ashâbının ismine muharrer olacak ve bedelinin yüzde onu te'diye olunmadıkça kâbil-i havâle ve fûruht olamayacaktır. Ve bunların havâle ve fûruhtu şirketin defterine kayd edilerek zîri bâyi' ile müşteri ve müdürândan biri tarafından imzâ olunmağla icrâ olunacak ve keyfiyet havâle ve fûruhtu senedde dahi zikr ve işâret kılınacaktır. Bedelin nısfı te'diye olunduktan sonra senedât-ı asliye hâmiline âid olmak üzere muharrer bulunacaktır.

Sekizinci madde – Hisse senedleri şirket nazarında kâbil-i inkisâm değildir. ve şirket her hisse için bir sâhib tanır. Bir hissedârın vâris veya dâyinleri hiçbir vesîle ile şirketin emvâl ve emlâkinin taht-ı hacze vaz'ını talep ve şirketin umûr-ı idâresine müdâhale edemezler. Ve istîfâ-yı hukûk için şirketin muhâsebe defâtiri ile heyet-i umûmiyenin kararlarını kabûle mecbûrdurlar.

Dokuzuncu madde – Evkât-ı mu'ayyenede tekâsîti te'diye olunmayan hisse senedâtının sâhiblerinden te'ahhurât-ı vâkı'adan dolayı ihtâr-ı keyfiyete hâcet kalmaksızın taksîtin hulûlü gününden i'tibâren senevî yüzde dokuz hesâbıyla fâiz ahz olunacaktır.

Onuncu madde – Şirketin taksîtleri vaktiyle te'diye edilmeyen senedât ashâbı aleyhine ikâme-i da'vâ etmeye ve hisseleri dahi satmaya salâhiyeti olacaktır. Ve bu makule satılması lazım gelen hisse senedâtının numeroları gazeteler ma'rifetiyle neşr ve i'lân olunarak tarih-i i'lândan on beş gün sonra şirket hiçbir güne ihtâra ve mu'âmelât-ı adliyyeye mecbûr olmamak ve zarar ve ziyânı sâhibine aid olmak üzere Dersa'âdet ve Avrupa borsalarında ve borsalarda henüz alınıp satılması kabûl olunmamış ise müzâyede tarîkiyle hisseleri satdıracaktır bu vechile fûruht olunan senedât ibtâl olunacak ve müşterîlere eski senedlerin numerolarını hâvî olmak üzere yeni senedât i'tâ kılınacaktır satılan senedin esmân-ı hâsılası hissedârın şirkete olan deynine hasr ve tahsîs olunur ve noksânı ândan talep olunacağı gibi fazlası var ise âna i'tâ olunur.

Üçüncü Fasıll

Şirketin umûr-ı dâhiliyesi beyânındadır

Onbirinci madde – Şirketin umûr ve mesâlihi heyet-i umûmiye tarafından mansûb ve beşden dokuza kadar a'zâdan mürekkeb bir meclis-i idâreye ihâle olunur ve şu kadar ki ilk iki sene müddet için teşkil olunacak meclis-i idâre a'zâ-yı müessesler tarafından ta'yîn olunacaktır.

Onikinci madde – İki sene müddet için ta'yîn olunan a'zânın müddet-i me'mûriyetleri hitâm bulduktan sonra intihâbât icrâsı sûretiyle meclis-i idâre kâmilten teceddüd edecek ve yeni a'zânın müddet-i me'muriyetleri iki sene olacaktır çıkan a'zânın tekrâr intihâbı câiz bulunacaktır.

Onüçüncü madde – Meclis-i idârenin ictimâ'ı îcâb-ı maslahata tâbi' olacak ise de ayda bir defa şirketin merkezinde toplanması lâbüddür müzâkerâtın mu'teber olması lâ-ekall nısfından bir ziyâde a'zânın bizzat huzûruna menûtdur.

Meclis-i idârenin kararları hâzır bulunan a'zânın ekseriyet-ârâsıyla mu'teber olur. Tesâvî-ârâ vukû'unda keyfiyet ictimâ'-ı âtiye ta'lik edilir ve ânda dahi tesâvî-ârâ vukû' bulursa bir kere daha keyfiyet-i ictimâ'

te'hîr edilir ve işbu üçüncü defada da tesâvî-i ârâ vâkı' olursa riyâset eden zâtın re'yi iki re'y olarak add ve i'tibâr edilecek ve bu sûretle ekseriyet hâsıl olacaktır.

Ondördüncü madde – Meclis-i idârenin müzâkerâtı zabt defterine kayd olunur ve zîri reis ile hâzır-ı bi'l-meclis bulunan a'zâ tarafından imzâ edilir zabtın sûreti veya ve bir fikra-i muhrecesi mu'teber olmak için reis veya vekîli tarafından imzâ olunmak lâzım gelir.

Onbeşinci madde – İdâre meclisi a'zâsından her birinin şirketin 100 hisse senedine mâlik olması lâzım gelir senedât-ı mezbure şirketin sandığına tevdi' olunacak ve a'zânın müddet-i me'mûriyetleri zarfında satılmayacaktır bunların üzerine fûruhtı câiz olmadığını mübeyyin bir tamga urulacaktır.

Onaltıncı madde – Meclis-i idâre a'zâsından bir veya bir kaçının vefâtı veya isti'fâsı vukû'undan veya sâîr bir sebebden dolayı bir veya birkaç a'zâ yeri münhal kalır ise meclis-i idâre işbu yerlere muvakkaten a'zâ ta'yîn eyleyecek ve intihâb-ı kat'î gelecek heyet-i umûmiye tarafından icrâ olunacaktır.

Onyedinci madde – Meclis-i idâre her sene a'zâsı miyânında bir reis ve bir reis vekîli intihâb eder ve reisin veya vekîlinin gıyâbında vekâlet üze a'zâdan birini ta'yîn eyler.

Onsekizinci madde – A'zâdan memâlik-i ecnebiyede ikâmet veya muvakkaten gaybûbet edenler esnâ-yı müzâkerâtda kendilerine vekâlet etmek üze refiklerinden a'zâdan birini ta'yîn edebilirler şu kadar ki vekâlet edecek a'zânın kendi re'yi dâhil olduğu hâlde ikiden ziyâde re'yi olamayacaktır.

Ondokuzuncu madde – Meclis-i idâre şirketin umûr ve emvâlinin idâresi için iktidâr-ı tâmmı hâizdir. Ve hatta sulh olmak ve hakem ta'yîn etmek salahiyetine dahi mâlikdir ve heyet-i umûmiyeye arz olunacak hesâbâtı tanzîm ile tevzî' olunacak temettu'un mikdârını teklif eder. meclis-i idârenin reisi gerek müdde'î ve gerek müdde'a-aleyh sıfatıyla huzûr-ı mehâkimde bizzat veya bi'l-vekâle şirket nâmına murâfa'ada bulunur.

Yirminci madde – Meclis-i idâre mevâdd-ı mahsûsa ve bir müddet-i mu'ayyene için hâiz olduğu iktidârı kısmen veyahud tamâmen a'zâsından bir veya birkaç zâta bâ-vekâlet-i mahsusa ihâle edeceği misillü mesâlih-i câriyenin rü'yet ve tesviyesiyçün hâricden dahi bir veya birkaç zâtı tevkîl eyleyebilir.

Yirmibirinci madde – Meclis-i idâre a'zâsı hâsılât-ı sâfiyeden kendilerine tahsîs kılınacak hisseden başka meclisde hâzır bulunacakları günler için hissedârân heyet-i umûmiyesince takdîr ve ta'yîn edilecek bir ücret dahi ahz edeceklerdir

Dördüncü Fasıl

Heyet-i Umûmiye Beyânındadır

Yirmiikinci madde – Sûret-i muntazamada akd-i ictimâ' eden heyet-i umûmiye umûm hissedârânının heyet-i mecmû'ası makâmında bulunur.

Yirmiüçüncü madde – Heyet-i umûmiye her sene şirketin sene-i mâliyesinin ibtidâsı olan bir Temmuz ayından i'tibâren altı mâh zarfında şirketin merkezinde meclis-i idârenin ta'yîn edeceği mahalde sûret-i âdiyede akd-i ictimâ' eder bundan başka meclis-i idâre icâb eyledikçe sûret-i fevka'l-âdede olarak heyet-i umûmiyeyi da'vet edebilir her sene heyet-i umûmiyenin ictimâ'ı nihâyet on gün akdem tahfîren ticâret nezâretine ihbâr ve bunu mutazammın olan istid'ânâmeye ictimâ' edecek heyete arz edilmek üze ihzâr edilmiş olan meclis-i idâre ve müfettiş raporları ve senelik bilançonun birer nüshası leff olunacak ve heyet-i mezkûrede cânib-i nezâretten bir komiser hâzır bulundurulacaktır.

Meclis-i idâre ve müfettiş raporlarıyla senelik bilançodan ve heyet-i umûmiye zabtnâmelerinden ve heyet-i mezkûrede hâzır bulunan hissedârânın esâmî ve mikdâr-ı hisselerini mübeyyin cedvelden kezalik dörder nüshası heyet-i umûmiyenin son ictimâ' gününden nihâyet bir ay sonra ticâret nezâretine gönderilecektir. Yirmidördüncü madde – Heyet-i umûmiye vekâleten veya asâleten lâ-ekall 30 hisseye mâlik olan hissedârândan mürekkeb olacaktır heyet-i umûmiyede gerek asâleten ve gerek vekâleten hâzır bulunan hissedârânın her otuz hisse için bir re'yi olacak ve şu kadar ki herbir hissedârın otuzdan ziyâde re'yi olamayacaktır.

Yirmibeşinci madde – Da'vetnâmeler yevm-i ictimâ'dan lâ-ekall bir mah evvel altıncı maddede beyân edildiği vechile gazetelerle i'lân kılınacaktır.

Yirmialtıncı madde – Heyet-i umûmiye gerek asâleten ve gerek vekâleten şirket sermayesinin bir rub'una müsâvî hisse senedâtına mâlik hissedârlar hâzır bulunur ise teşekkül etmiş add olunur heyet-i umûmiyede hâzır bulunacak hissedârânın mutasarrıf oldukları hisselerin sâlifü'z-zikr bir rub'a müsâvî olup olmadığı anlaşılacak üzere hisse senedlerini yevm-i ictimâ'a tekaddüm eden on gün zarfında meclis-i idâre tarafından irâe olunacak mahalle teslim etmeleri da'vetnâmelerde ihtâr olunacaktır bi'l-mürâca'a hisse senedlerini tevdi' eden hissedârâna verdikleri hisse senedlerinin aded ve numerolarını nâtik birer duhûliye varakasıyla ictimâ' edecek heyet-i umûmiyeye arz edilmek üzere hazırlanmış olan meclis-i idâre ve müfettiş raporlarından ve senelik bilançodan birer nüshası talep edenlere verilecektir işbu heyet-i umûmiyenin def'a-i evveli ictimâ'ında hâzır bulunan hissedârânın asâleten ve vekâleten hâmil oldukları hisse senedâtının mikdârı derece-i kifâyede olmadığı halde heyet-i umûmiye ikinci defa olarak ictimâ'a da'vet edilir.

İşbu ikinci ictimâ'da hâzır bulunan hissedârân hisselerinin mikdârı ne olur ise olsun birinci ictimâ'da müzâkere olunmasına karar verilmiş olan husûsât hakkında icrâ-yı müzâkerât edeceklerdir ve bu vechile cereyân eden müzâkerât mer'î ve mu'teber olacaktır birinci ictimâ' ile ikinci ictimâ' beynindeki müddet yirmi günden dîn ve bir mâhdan efzûn olmayacak ve ikinci ictimâ'm da'vetnameleri on gün evvel i'lân olunacaktır.

Yirmiyedinci madde – Heyet-i umûmiyeye meclis-i idare reisi riyâset eder ve reis mevcûd olmadığı halde meclis-i idâre a'zâsı içlerinden birini riyâset vekâletine intihâb eylerler heyet-i umûmiyede hâzır olup en ziyâde hisseye mâlik olanlardan ikisi re'y toplamak hıdmetini îfâ eder heyet-i umûmiye kâtibi reis ile re'y toplamaya me'mûr olanlar tarafından ta'yîn olunur.

Yirmisekizinci madde – Heyet-i umûmiyede müzâkere olunan husûsâta ekseriyet-ârâ ile karar verilir müzâkere olunacak mevâddın cedveli meclis-i idâre tarafından tanzîm edilir. İşbu cedvele dâhil olacak mevâdd meclis-i idârenin teklîfâtı ile hâmil oldukları hisselerin bedeli şirket sermayesinin lâ-ekall yüzde on beşine bâliğ olan hissedârân tarafından yevm-i ictimâ'dan lâ-ekall beş gün evvel vukû' bulacak teklîfâtdan ibâret olacaktır

İşbu cedvele dâhil olmayan husûsât heyet-i umûmiyede müzâkere olunamaz.

Yirmidokuzuncu madde – Heyet-i umûmiye bi'l-cümle hesâbâtın tedkîki için gerek hissedârândan ve gerek hâricden bir veya müte'addid müfettiş ta'yîn eder. Şu kadar ki ilk sene-i hesâbiye için iktizâ eden müfettiş veya müfettişler mü'essesler tarafından intihâb ve ta'yîn olunacaktır.

Otuzuncu madde – Her sene akd-i ictimâ‘ edecek olan heyet-i umûmiye şirketin umûr ve mesâlihine dâir her sene meclis-i idâre tarafından takdîm olunan lâyiha ile hesâbâta dair müfettiş tarafından verilen raporun kırâatini istimâ‘ ve hesâbâtı lede’l-müzâkere ya kabûl veya red eder ve hisse-i temettu‘ı ta’yîn eyler tebeddülü iktizâ eden meclis-i idâre a‘zâsının yerlerine diğerklerini nasb eder ve şirketin bi’l-cümle umûr ve husûsâtı hakkında bi’l-müzâkere karâr-ı kat’î i’tâ ve meclis-i idârenin icâb eylerse iktidârını tevsî‘ eyler fakat heyet-i umûmiyede asâleten ve vekâleten şirket sermayesinin lâ-ekall sülûsânına müsâvî hisseler ashâbı mevcûd olup bunların ekseriyet-ârâsı hâsıl olmadıkça sermayenin tezyîdine karâr verilemez.

Otuzbirinci madde – Heyet-i umûmiye müzâkerâtı zabtnâmesi bir defter-i mahsusa kayd ve zîri heyet-i umûmiye reisi ile re’y toplamaya me’mûr olanlar ve kâtib tarafından imzâ edilir heyet-i umûmiyenin her ictimâ‘ında hâzır bulunan hissedârânın esâmîsiyle ikâmetgâhını ve her birinin hâmil olduğu hisselerin mikdârını mübeyyin bir cedvel tanzîm ile mevcûd olanlar tarafından imzâ edilip zabt defterinin o günkü varakasına rabt ve taleb vukû‘unda alakadârâna tebliğ olunur.

Otuzikinci madde – Li ecli’l-ihticâc ibrâz olunacak heyet-i umûmiyenin zabt sûreti veya fıkârât-ı muhrecisi meclis-i idâre reisi veya vekîli tarafından imzâ edilir.

Otuzüçüncü madde – Heyet-i umûmiye tarafından işbu nizamnâme ahkâmına tevfikân verilecek karârlar gâib olan veya muhâlif re’yde bulunan hissedârân için dahi mecbûriyyü’l-icrâdır.

Beşinci Fasıll

Hesâbât-ı seneviye ve müfredât defteri beyânındadır

Otuzdördüncü madde – Şirketin sene-i mâliyesi Temmuz ibtidâsından bidâ‘ ile Haziran’ın sonuncu günü hitâm bulur fakat birinci sene-i mâliye müstesnâ olarak şirketin sûret-i kat’iyyede teşkîli tarihi ile o senenin Haziran’ının sonuncu günü beynindeki müddeti şâmil olacaktır meclis-i idâre her sene nihâyetinde şirketin matlûbât ve duyûnâtını hâvî bir defter-i umûmî tanzîm ve işbu defter ile muvâzene defterini ve hesâbâtı heyet-i umûmiyenin ictimâ‘ından kırk gün evvel müfettişlere irâe ve tebliğ edecek ve heyet-i umûmiyenin hîn-i ictimâ‘ında âna takdîm eyleyecektir heyet-i umûmiyeye dâhil olmak salâhiyetini hâiz olan her hissedâr mezkûr defterleri ve hesâbâtı mütâla‘a ve mu‘âyene edebilir.

Altıncı Fasıll

Temettu‘âtın sûret-i taksîmi ve re’sü’l-mâle mahsûb akçe beyânındadır

Otuzbeşinci madde – Şirketin hâsılât-ı umûmiyesinden idâre ve işletmek mesârifî ve emvâl-i mevcûdenin hüsn-i muhâfazasına ve ta‘ahhüdâtın güzêştelerine ve makine ve âlât ve edevât bedellerinin imhâsına tahsîs edilecek mebâliğ tenzîl edildikten sonra kalan mikdar şirketin temettu‘ât-ı sâfiye-i seneviyesini teşkil eder. Şirketin temettu‘ât-ı sâfiye-i seneviyesinden evvela bilâ istisnâ hisselerin cümlesine faiz olarak bedeli tesviye edilmiş sermayeye yüzde altı i’tâsına kifâyet edecek meblağ ve sâniyen ihtiyât akçesini teşkil etmek üzere temettu‘ât-ı mezbûrenin yüzde onu ifrâz olunduktan sonra bâkî kalan kısmı yüz i’tibâriyle sûret-i âtiyede taksîm olunur.

% 15 meclis-i idâre a‘zâlarına

%85 hissedârâna

Yedinci Fasıll

İhtiyât akçesi

Otuzaltıncı madde – İhtiyât akçesi otuz beşinci madde mücebince temettu'ât-ı seneviyeden müfrez mebâliğin terâkümünden teşekkül edecek ve mesârif-i fevka'l-âde ve gayr-ı melhûzaya karşılık tutulacak ve işbu akçenin mikdârı şirket sermâyesinin yüzde yirmi beşine müsâvî bir râddeye bâliğ oldukda meclis-i idârenin teklîfi üzerine heyet-i umûmiye kararı ile ihtiyât akçesi ifrâz olunmayacaktır. Şu kadar ki ihtiyât akçesi sermâyenin yüzde yirmi beşine bâliğ oldukdan sonra ândan sarfiyât icrâsıyla mikdârı nisbet-i mezkûreden aşağı düşürse tekrâr temettu'âtdan tevkîfât icrâsına mübâşeret olunacaktır.

Otuzyedinci madde – Hâsılât-ı seneviye hisse başına yüzde altı fâiz veya hisse-i temettu' i'tâsına kifâyet etmediği takdirde noksânı ihtiyât akçesinden ikmâl edilebilecektir.

Otuzsekizinci madde – Şirketin inkizâ-yı müddetinde bi'l-cümle ta'ahhüdâtı îfâ olunduktan sonra ihtiyât akçesi kâffe-i hissedârân beyninde taksîm olunacaktır.

Sekizinci Fasıll

Şirketin temdîd-i müddet ve feshi ve kat'-ı mu'âmelâtı beyânındadır

Otuzdokuzuncu madde – Meclis-i idâre her ne vakit ve her ne sebeble olur ise olsun heyet-i umûmiyeyi ictimâ'a da'vetle şirketin müddetinin temdîdini veya kat'ı ile tasfiye-i mu'âmelâtını veyahud sair şirket ile birleşmesini teklîf edebilir şu kadar ki temdîd-i müddet edilmesi veya îcâb eder ise şirketin sair şirket ile birleşmesi ve tahvîlât ihrâcî ve işbu nizamnâmenin ta'dîli maddeleri her halde hükümet-i seniyyenin ruhsatına mütevakkıftır.

Kırkıncı madde – Meclis-i idâre şirket sermâyesinin üç rub'ı zâyi' olduğu halde şirketin feshine veya devâmına karâr verilmek üzere heyet-i umûmiyeyi da'vet eder.

Kırkbirinci madde – Şirketin müddeti münkaziye oldukda veya müddeti tekmîl olmaksızın fesh olunduktan ictimâ' eden heyet-i umûmiye şirketin tasfiye-i mu'âmelât ve hesâbâtına karar verecek ve tasfiye-i hesâb için bir veya birkaç me'mur ta'yîn edecektir heyet-i umûmiye şirketin mevcûd olduğu zamanlarda olduğu gibi tasfiye-i hesâb esnâsında dahi iktidâr ve salâhiyetini isti'mâle devâm edecektir tasfiye-i hesâba me'mûr olanlar heyet-i umûmiyenin kararı ve hükümet-i seniyyenin müsâ'adesiyle şirket-i mefshuhanın hukûk ve senedât ve ta'ahhüdâtını diğer bir şirkete veya âhar bir kimseye devr ve ferâğ edebileceklerdir.

Kırkikinci madde – İşbu faslın hâvî olduğu maddelerde gösterilen husûsâta karar vermek üzere sûret-i fevka'l-âdede da'vet edilecek heyet-i umûmiyede şirket sermayesinin lâ-ekall nisfina müsâvî hisse senedâtını hâmil hissedârân hâzır olmadıkça cereyân edecek müzâkerât makbûl ve mu'teber olamaz.

Dokuzuncu Fasıll

Mevâdd-ı müteferrika beyânındadır

Kırküçüncü madde – İşbu nizamnâme-i dâhilî sûreti şirketin teşkiline hükümetce müsâ'ade i'tâ olunduktan sonra bir ay zarfında Dersa'âdetde takvîm-i vekâyi' ve diğer mu'teber bir gazete ile ve şirketin mu'âmelâtı veya şu'bât-ı idâresi bulunan yerlerde cerâid-i resmiye vesâir ile aynen veya icmâlen neşr olunacağı gibi nizamnâme-i dâhilîde hükümetin müsâ'adesiyle vukû' bulacak her güne ta'dîlât ve her senenin heyet-i umûmiye mukarrerâtı ve senelik bilanço sûretleri dahi ta'dîlât için keyfiyetin şirkete resmen tebliğinden ve diğerleri için heyet-i umûmiyenin son ictimâ' gününden i'tibâren kezalik bir ay zarfında gerek Dersa'âdet ve gerek taşrada ber vech-i muharrer i'lân kılınacaktır.

Kırkdördüncü madde – Şirket ihrâc edeceği hisselerle sâhib-i kaydî zımnında neşr eyleyeceği ta'rîfnâmede evvela şirketin maksad-ı teşekkülünü ve müddetini sâniyen müesseslerin esâmîsini sâlisen sermayenin

mikdârını ve sûret-i tezyîdini râbi'an temettu'un sûret-i taksîmini ve bu miyânda müesseslere ve heyet-i idâre a'zâsına tahsîs kılınacak mekâdiri sarâhaten derc ve beyân edecektir.

Kırkbeşinci madde – Şirket işbu nizamnâme-yi tab' ve temsil etdirerek tâlib olanlara i'tâ eyleyeceği gibi elli nüshasını bir defaya mahsûs olmak üzere ticâret nezâretine irsâl edecektir.

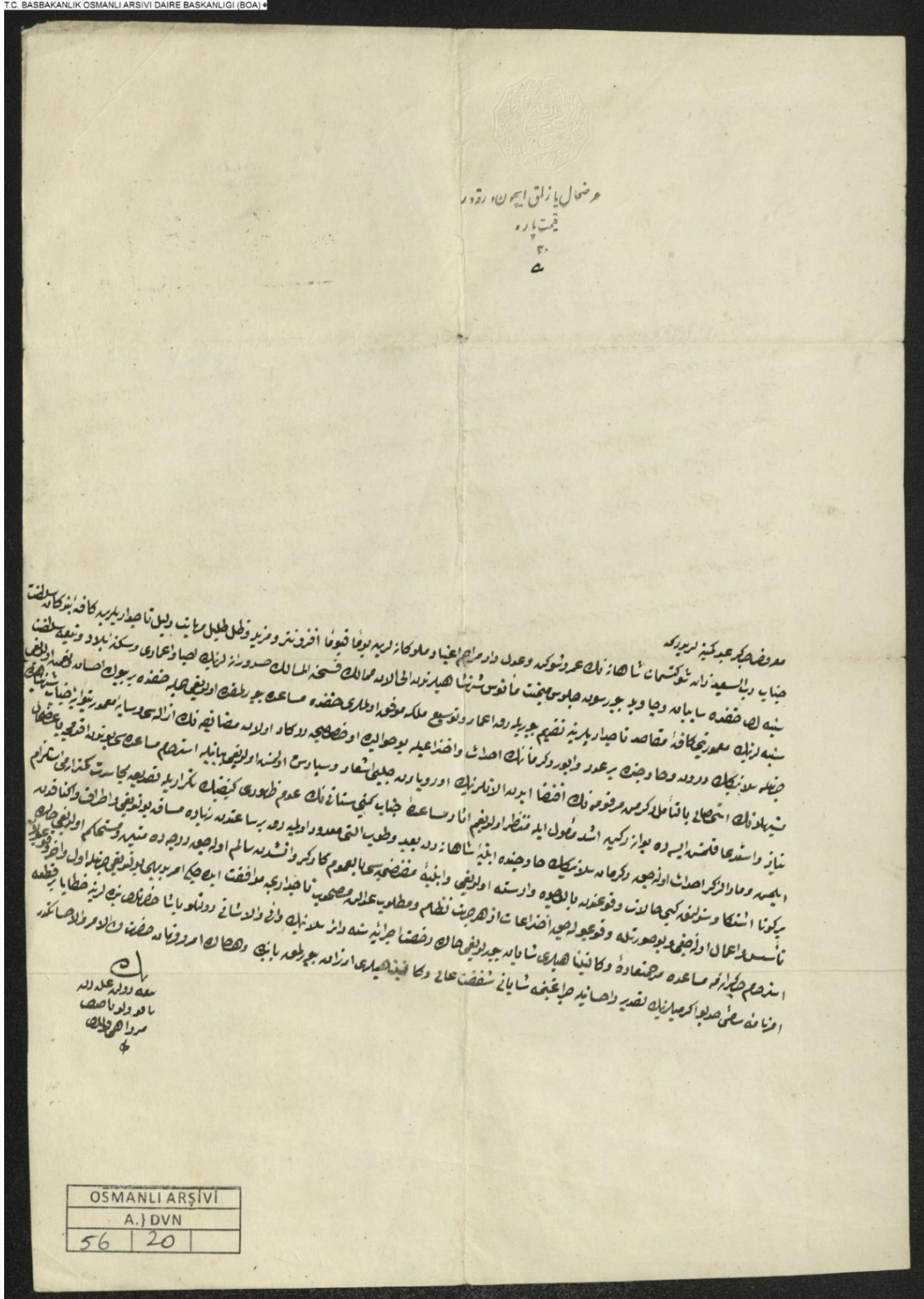
Kırkaltıncı madde – Şirket istatistik idâresince i'tâ kılınacak numûnesine tevfikân her sene mu'âmelâtına dair bir istatistik cedveli tanzîm ve nezârete takdîm eyleyecektir.

Fi: 15 Rabiulevvel 1340 / 16 Teşrinisani 1337 (16 Kasım 1921)

Ticâret nezâret-i celilesiyle zabtiye müşîrine

Haliç Dâru'l-hilâfeti'l-aliyye'de vâkı' vapurların dumanı sıhhat-i umûmiyeyi müstelzim olan ciyâdet-i havayı tebdil ve tağyîr etmekte ve kullanılan makineleri dahi fence müstahkem olup olmadığı bilinemeyip maazallâhi te'âlâ bazan sakatlık dahi vukû' bulmakta olduğundan bunun bir taht-ı nizâma rabt olunması zımnında on yedi bendi şâmil olarak meclis-i me'âbirden tanzîm olunup bir kıt'a tezkire-i behiyyeleriyle irsâl buyrulmuş olan lâyiha meclis-i âli-i tanzîmâta lede'l-havâle Anadolu tarafında Serviburnu'ndan Fenerbağçesine ve Rumili tarafında Sarıyer'den Arnavudköyü'ne ve aşağısı bir cânibden Boğaziçi ve diğer tarafından Kağıdhane ve Alibeyköyü ve Rami çiftliği ve Yedikule'den mürûr eden bir hatt-ı münkesir ile ve bir taraftan dahi deniz ile mahdûd mahallerin derûnunda inşâ kılınacak fabrikalar üç sınıfa taksîm olunup birincisi kırk dereceden ziyâde kuvveti olan ve ikincisi kuvveti on üç derece ile kırk derece beyninde bulunan ve üçüncüsü on dereceden nâkıs kuvvetinde olan makineler i'tibâr olunarak birinci sınıfı melhûz olan muhâtarâtı cihetiyle her dürlü hâne ve destgâh bulunan ebniyeden hâric olmak ve ikinci sınıfı yalnız destgâh derûnuna vaz'ı câiz olur ise de böyle derûnuna vapur kazgânı vaz' olunan destgâh ebniyesi bir hâne veyahud birkaç binadan ibâret bir fabrika ebniyesinden ayrıca mahalde ve etrâfi muhâfaza divarlarıyla muhât ve makinelerin lüzûmundan ziyâde olabilecek buharının def'i zımnında lâzım gelen edevâtı tanzîm kılınmak ve üçüncü sınıfı hânedan ma'dûd ebniye derûnunda kâin destgâh mahallerine bile vaz' olunabilip ancak bunda dahi her dürlü esbâb-ı tahaffuziye ve te'mîniye istikmâl olunmak husûslarının tafsilâtını mübeyyin ve bu vapurların cümlesi ya ocaklarından hâsıl olan dumanları kâmilen ihrâk edecek nev'inden olup veyahud odun ve kok ta'bir olunur kömürden ziyâde duman vermeyecek mahrûkât isti'mâl etmeye mecbûr olunması vakten îcâb eden esbâb-ı ihtiyâtiyenin istikmâlini mutazammın olmasıyla keyfiyet lede'l-müzâkere lâyiha-i merkûmede muharrer olan mevâdd pek yolunda düşünölmüş ve Avrupa'da câri olan nizâmâta tevfiik kılınmış olduğuna ve Devlet-i Aliyyenin buna dâir şimdide kadar bir usûl-i mu'ayyene ve mukarresi olmadığı cihetle pek çok müşkilât görölmekte bulunduğuna binâen lede'l-iktizâ mürâca'at olunmak üzere mevâdd-ı merkûmenin nizâm ittihâzı fâideden hâli olmayup fakat bu misillü fabrikaların her nasıl olsa menâzil ve buyût-ı mahsûsayı şâmil olan sevâhil ve mevâki'de tekessürü ahalinin şikâyetini ve rahatsızlığını istilzâm edeceğinden ve eğerçe lâyiha-i merkûmede makinelerin kuvvet ve cesâmeti üç sınıfa taksîm olunup iki sınıfı meskûn olmayan veyahud muhâtarasını def' edecek esbâb-ı ihtiyâtiye istikmâl olunmuş olan mevâki'a vaz' olunması gösterilmiş ve en hafîfinin hânedan ma'dûd binâlara konulması tecvîz edilmiş ise de Dersa'âdet ve muzâfâtının ekser ebniyesi ahşâb olduğu hasebiyle muhâtaranın külliye def'i ve mütecâvir bulunun sekenenin te'mîni pek müşkil olacağından mahallât ve buyût arasında vapur ile i'mâl olunur fabrikaların ihdâsı taht-ı memnû'iyetde tutularak duhânı ve her dürlü mahzûrdan sâlim bulunan yerlere hasr olunması ve öyle zararsız nereleri var ise evvel emirde nezâret-i celileleriyle cânib-i zabtiye ma'rifetiyle mu'ayyene ve ta'yîn etdirilmesi ve yapılacak nizâma ba'dehu âna göre tezyîl kılınması meclis-i âli-i mezkûrdan bâ mazbata ifâde olunarak ol vechile keyfiyet zabtiye müşîri devletlü paşa hazretlerine dahi bildirilmiş ve mezkûr lâyihanın bir sûreti leffen gönderilmiş olmağla müşîr-i müşârun ileyh hazretleriyle bi'l-muhâbere ol vechile tahkîkât-ı lâzîmenin icrâsıyla keyfiyetin beyân ve iş'ârı husûsuna himmet buyurmaları siyâkında tezkire.

Ek 8: Selanik'te Buhar Değirmeni Yapmak İsteyen Osmanlı Tüccarlarından Yasef Merdahi'nin Arzuhalı⁴⁶⁸



⁴⁶⁸ BOA, A.DVN., 56/20, 29 Zilhicce 1265 (15 Kasım 1849).

Arz-ı hâl yazılmak için varakadır

Kıymet para 30

Ma'rûz-ı çâker-i abd-i kemîneleridir ki

Cenâb-ı Rabbü's-sa'îd zât-ı şevket-simât-ı şâhânenin ömr ü şevket ve adl-i dâd-ı merâhim-i'tiyâd-ı mülûkânelerine yevmen fe-yevmen efzûnter ve müzeyyele ve zıll-i zelîl-i mehâbet-delîl-i tâcdârîlerin kâffe-i bendegân saltanat-ı seniyyeleri hakkında sâyebân ve câvîd buyursun cülûs-ı meymenet-me'nûs-ı şehinşâhîlerinden ile'l-ân memâlik-i feshatü'l-mesâlik-i husrevânelerinin ihyâ ve i'mârî ve sekene-i bilâd ve tebe'a-i saltanat-ı seniyyelerinin ma'mûriyeti kâffe-i mekâsîd-ı tâcdârîlerine takdîm buyrularak i'mâr ve tevsi'-i mülke muvaffak olmaları hakkında müsâ'ade buyrulmakda olduğu cümle hakkında bir büyük ihsân ve ni'met olduğu cihetle Selanik'in derûn ve hâricinde bir aded vapur değirmânının ihdâs ve ihtirâ'ıyla bu havâlîde o husûsca derkâr olan müzâyakanın izâlesi ve sâye-i ma'mûriyet-vâye-i cenâb-ı şehinşâhîde teshîlâtın istihsâli bi't-te'emmül değirmen-i merkûmenin iktizâ eden âlâtlarının Avrupa'dan celbi iş'âr ve sipâriş olunmuş olduğu beyânıyla istirhâm-ı müsâ'adesi bundan akdemce bâ arz-ı hâl niyâz ve istid'â kılınmış ise de bu âna değin eşedd-i me'mûl ile muntazır olduğum âsâr-ı müsâ'ade-i cenâb-ı kitî-sitânînin adem-i zuhûrî keyfiyetin tekrârıyla tasdî'a mucâseret-i kemterânemi istilzâm eylemiş ve mârru'z-zikr ihdâs olunacak değirmân Selanik'in hâricinde ebniye-i şâhânedan ba'îd ve top âleti ma'dûd olmayarak bir sâ'atden ziyâde mesâfe bulunduğu ve etrâf ve eknâfdan bir gûnâ iştikâ ve sızlanmak gibi hâlât vukû'undan bi'l-vücûh vâreste olduğu ve ebniye-i mukteziyesi bi'l-umûm kârgîr ve ateşden sâlim olacak derecede metîn ve müstahkem olduğu hâlde te'essüs ve i'mâl olunacağı ve bu sûretle vukû' bulacak ihtirâ'ât ezher-cihet nizâm ve matlûb-ı adâlet-mashûb-ı tâcdârîye muvâfakat edeceği emr-i bedîhî bulunduğu cihetle evvel ve âhir vukû' bulan istirhâm-ı çâkerâneme müsâ'ade-i merhamet-âde-i vekâlet-penâhîleri şâyân buyrulduğu hâlde ruhsat-ı icrâiyesine dâir Selanik vâli-i vâlâ-şâmî devletlü paşa hazretleri bendelerine hitâben bir kıt'a emirnâme-i sâmi-i hidîv-i ekremîlerinin tasdîr ve ihsânıyla çerâğınca (?) şâyânî-i şefkat-âlî-i vekâlet-penâhîleri erzân buyrulmak bâbında ve her hâlde emr ü fermân hazret-i veliyyü'l-emr ve'l-ihsânındır.

Bende tebe'a-i Devlet-i Aliyye'den Yako veledi Yasef Merdahi kulları



Ma'rûz-ı çâker-i kemînelerimizdir ki

Midilli cezîresinde bârgîr değirmanı olmayup mevcûd olan su ve yel değirmanları dahi mütemâdiyen işleyemediğinden bu bâbda cezîre-i mezbûre ahali dūçâr-ı ta'b ve meşakkat olduklarından İslâm ve re'âyâdan çend nefer kesân kumpanya olarak taraflarından müceddeden bir aded vapur değirmânı inşâsı husûsuna müsâ'ade buyrulması niyâzında oldukları bundan akdem bâ tahrîrât (yazışma) inhâ kılınmış olmakdan nâşî keyfiyet meclis-i vâlâya havâle ve ticâret nezâret-i celilesiyle muhâbere olundukda böyle kumpanya ihdâsıyla yeniden bir şeye mübâşeret (başlamak) olunacak olduğu hâlde evvel emirde ne makûle eşhâdan terkîb olunacağı bâ mazbata-i meclis lede'l-inhâ icâbı bi'l-müzâkere bir gûne mahzûrdan sâlim olduğu bilinip âna göre ticârethâne-i âmire defterlerine sebt ve kayd ile ruhsat i'tâsı emsâlinden bulunmuş ise de işbu kumpanya şürekâsı kimler olduğu ve bu husûsa ahalinin muvâfakati olup olmadığı vesâir değirmân sâhiblerine mazarratı dokunup dokunmayacağı beyân olunmamış idüğinden bu maddenin bi't-tahkîk keyfiyetin ve kumpanya ashâbının ism ve şöhretlerinin bâ mazbata beyân ve izbâr kılınması lâzım geleceği meclis-i vâlâ-yı mezkûrdan ifâde buyrulmuş olduğu beyân-ı âlisiyle ol vechile iktizâ-yı hâlin icrâsı husûsuna mübâderet olunması bu kerre cânib-i şeref-câlib-i hazret-i vekâlet-penâhilerinden bâ emirnâme-i âlî emr ü fermân buyrulmuş ve vâkı'â cezîre-i mezbûrede bârgîr değirmanı olmayup mevcûd olan değirmanlar on yedi gün mikdârı su ve yel değirmanı olup çoğu su değirmanı ve ol dahi dışarı karyelerde ve fakat nefsi Midilli kazâsına yarım saat mesâfede iki göz yel değirmanı bulunmuş ise de hâkpây-ı ulyâlarına beyândan müstağnî olduğu üzere işbu mevcûd olan değirmanların dâimâ dönüp ahali ve fukarânın muhtâc oldukları unlarını vaktiyle çıkarıp yetiştirilmesi ehemm ve elzem olan mevâddan bulunmuş ve halbuki işbu su değirmanları biraz vakit işleyüp sonraları yani yaz mevsimlerinde sular mûnkatı' olarak değirmanlar dahi işlemeyerek öyle kalmakta ve işlediği esnâda fukarâya mesârifli olmakdan başka temiz un dahi çıkarmamakda ve sâlifü't-ta'rîf mevcûd bulunan yel değirmanları sahilde bulunmuş ve buralarda rüzgâr şiddetle esmekte idüğü cihetle külli yevm işlemeyüp bazen mu'tedil rüzgâr esdiği vakit işlemekte ise de çıkardığı dakik cüz'iyâytdan yani ahali ve fukarâ istediği ve lazım olduğu vakit ekmeklik vesâire için matlûb üzere buğday virüp öğütemeyerek dūçâr-ı ta'b ve meşakkat oldukları bedihiyâtdan bulunmuş ve bu hallere nazaran ahali ve fukarâ sâlifü'l-beyân bir vapur değirmanının inşâsına muhtâc olup ve zamân-ı mekârim-nişân-ı cenâb-ı mülkdârîde ahali ve fukara her yüzden kemâl-i refâhiyet ve istirâhate nâil oldukları misillü şu me'kûlât-ı lâzîmelerini dahi kemâl-i yûsr ve suhûlet ile tedârik ve tehiyyeye mazhar olacaklarını ve külli menfa'at bulacaklarını bilmiş olduklarından bu bâbda cümlesi irâe-i rûy-ı muvâfakat ve mecbûriyet eylemiş çünkü işbu vapur değirmanı mütemâdiyen işleyeceği ve herkes verdiği buğdayın dakikini vakt-i mu'ayyenesinde alacağı ve temiz un çıkaracağı ma'lûm ve vereceği ücret dahi şimdîye kadar zikr olunan değirmanlara bi'z-zarûr verdikleri ücretten iki üç guruş aşağı verileceği meczûm olduğundan ve bu değirmanda öğütülecek dakikin çoğu nefsi kazâda bulunan habbâzân ve bakkâl esnâfının olacağından ve fakat pek yakın karyelerden bir iki çuval buğday getirilmesi melhûz ise de ol ahi ihyânen getirileceği ve kûsûr-ı evzân olan karyeler ahali getiremeyip yine mahallinde olan değirmanda öğüteceği ve fakat değirmanların suları kesildiği zaman bi'z-zarûr getireceği ve buna binâen köylerde olan değirmanlara bundan bir gûne mazarrat gelmeyüp yine işleyeceği hâlât-ı vâzihadan bulunmuş ve'l-hâsıl şu vapur değirmanının ezher cihet faide-i vafire ve menâfi'-i kesire-i umûmiyesi müşâhede olunacağı ihsâs olunmuş ve zikr olunan kumpanya şürekâsı dahi Mehmed Necib Bey ve Rıza Bey ve Midillili Avrupa

tüccârından Mi'mâr İstirati ve Manol İpsaki nâm kimesneler bulunmuş ise de bu bâbda îcâbının icrâsı re'y ve irâde-i âliye menût ve mütevakkıf görünmüş idüğü beyânıyla ifâde-i hâl-i sıhhat-iştimâl ma'razında terkîm ve takdîm-i mazbata-i abîdânelerimize ictisâr kılındığı muhât-ilm-i âlem-ârâ-yı veliyyü'n-ni'amîleri buyruldukda ol bâbda emr ü fermân hazret-i menlehü'l-emrindir

Fî 29 Câ sene 63

(mühürler)



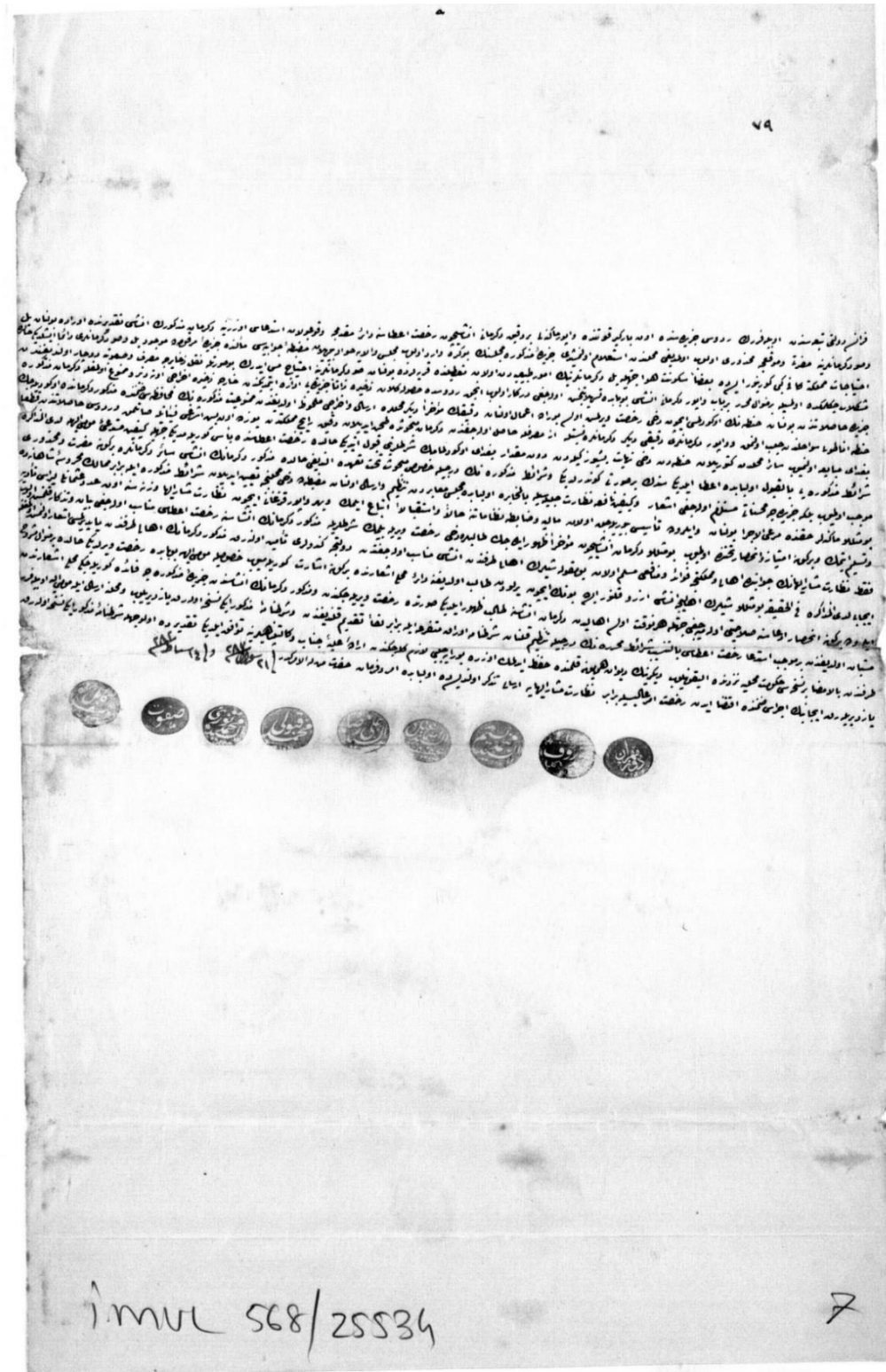
⁴⁷⁰ BOA, İ.MVL., 183/5483, 18 Zilkade 1266 (25 Eylül 1850).

Tebe'a-i devlet-i aliyyeden Beyrut'da mukîm Mısırlıoğlu Hoca Andon kullarının merbûten takdîm kılınan bir kıt'a arz-ı hâli fezleke-i meâlinde şehri-i Beyrut'da hiçbir nev' değirman mevcûd olmayarak etmekci esnâfi zehâirini şehre iki üç saat mesâfe-i ba'îde olan Antebas ve Nehr-i Kilisa nâm mahallerde vâkı' su değirmanlarına nakl ile tahn etdirerek ücret-i nakliye ve tahniye misillü mesârif-i kesîre i'tâsına mecbûr olmaları cihetle ahali-i Beyrut havâyic-i zarûriyelerinden olan nân-ı azîzi gâli bahâ ile tedârik etmekde oldukları beyânıyla sâye-i teshîlât-vâye-i hazret-i şâhânedede hem ahali ve fukarâ ehven bahâ ile nân ve dakîk tedârik etmek ve hem de bu sırada kendisi dahi ticâret ve temettu' eylemek niyetiyle Deraliyye ve Gelibolu ve İzmir ve mahall-i sâirede olduğu misillü a'zâsı tebe'a-i devlet-i aliyyeden olmak ve kadîmî mevcûd değirmanlara bir güne îrâs naks olunmamak üzere hâric-i belde re's-i Beyrut taraflarında münâsib mahallere altı taş devr eder kumpanya vechile bir bâb vapur değirmanı inşâsı murâdında olduğu ve şu kadar ki değirman-ı mezkûr mesârif-i kesîre ile vücûda geleceğinden kumpanyanın te'mîni için cânib-i hükümetden bazı imtiyâzât ve teshîlâtın müsâ'ade buyrulması istirhâmıyla Sayda eyaleti dâhil ve sevhilinde ve İskenderun ile Adana eyaleti sevhilî olan Tarsus'a kadar iskelelerde bu misillü başka vapur değirmanı inşa olunmamak üzere yirmi sene müddet imtiyâz îhsân buyrulmasını ve değirman-ı mezkûrun bi'l-mübâyâ'a tahn edeceği zehâirden on sene müddet resm-i gümrük alınmamasını ve değirman-ı mezkûr işe mübâşeretî gününden i'tibâren beher sene resm-i imtiyâz olmak üzere nâfi'a hazinesine veyahud ahar irâde buyrulacak mahalle beş bin gurus virgü i'tâ edeceğinden bunu ve şerâit ve imtiyâzât-ı muharrereyi mutazammın emsâli vechile ruhsatı hâvî yedine bir kıt'a fermân-ı âlîşân inâyet ve îhsân buyrulması istid'âsından ibâret bulunmak ve keyfiyet miyâne-i âcizânemizde lede't-tezekkür vâkı'a derûn ve birûn-ı Beyrut'da şimdiye kadar hiçbir nev' değirman olmayarak zehâirin Cebel-i Lübnan'da mesâfe-i ba'îdede olan değirmanlarda tahnı bir takım mesârif ve zahmeti müceb ve eyâlât-ı saireye nisbetle Sayda eyaletinde mebzûliyet-i zehâir âşikâr iken mücerred değirmanların kılet ve ba'diyeti nân-ı azîzin gâli bahâ ile husûlünü müstevcib olduğu cây-ı inkâr olmadığına binâen eğerçe bazı imtiyâzât ve teshîlâtın te'mîniyle ber müceb-i müsted'â değirman-ı mezkûrun inşâsına ruhsat-ı seniyye erzân buyrulduğu halde ahali ve fukarâ haklarında menâfi'i mü'eddî olacağından başka meleken dahi pek çok fevâid ve muhsenâtı görüleceği âşikâr olup ancak emsâline tatbikan derûn-ı takrîrde istid'â olunan yirmi sene müddet imtiyâz çokça olduğundan mâ'adâ eyâlât-ı sâire iskelelerine dahi şâmil olması bir nev' yed-i vâhid ve inhisâr demek olduğundan ve tahn edeceği zehâirden on sene müddet resm-i gümrük alınmaması sûretleri dahi başlıca vâridât-ı mîriyeden olan gümrük rûsûmâtı hasılatının kesr ve tedennîsini vesair vapur değirmanlarına dahi emsâl olarak ileride istid'âyâ kalkışmalarını müceb olacağından tecvîz olunamayıp fakat değirman-ı mezkûrun inşâsı umûr-ı cesîmeden olarak buna vâkı'â bir hayli akçeler sarf olunacağı ve etraf ve civarında sâiri gelüp bir başka değirman inşâ eylediği halde beriki mu'attal kalıp kumpanyaya külli hasârı mü'eddî olabileceği cihetle yalnız Sayda eyaletinin el-haletü hazîhi dâhil-i hudûdı bulunan sevhil ve mevâki'de bu misillü vapur değirmanı inşa olunmamak üzere on iki sene müddet imtiyâzı ve şimdiye kadar mahall-i

sairede inşa olunmuş olan vapur değirmanları haklarında mer'î olan şerâite tatbîkan ruhsatı hâvî bir kıt'a fermân-ı âlî tastîr ve i'tâsı mahzûrdan sâlim ve ahali hakkında menâfi' ve fevâidi müstelzim olacağı ve şu kadar ki değirman-ı mezkûrda tahn olunacak dakikin beher kıyyesi her kaç para fiyat ile verilebileceğine dair takrîr-i mezkûrda işâret görülemediğinden bunun ve gerek tebe'a-i ecnebiyeye değirmandan hisse verilmemesi sûretlerinin kabûlü-i te'mîni dahi mukteziyâtdan olmasıyla buraları merkûma ifâde ve tefhîm olundukda eğerçe dakikin beher kıyyesine şimdiden bir fiyat kat' edemez ise de fakat her nev' dakikin fiyat-ı câriyesinden yüzde on aşağıya verebileceğini beyânıyla tebe'a-i ecnebiyeye dahi hisse vermeyeceği ta'ahhüd-i aliyyesini şâmil meclise başkaca sened i'tâ eylemiş olduğundan emsâlini teşvîkan istirhâmına müsâ'ade-i seniyye erzân buyrulması mütevakıf-ı himem-i vâlâ-nihâm-ı aliyye-i vekâlet-penâhîleri olan mevâddan bulunduğu arz ve beyânıyla işbu mazbata-i âcizânemiz takdîmine mücâseret kılındığı muhât-ilm-i âlem-şumûl-i vekâlet-penâhîleri buyruldukda ol bâbda emr ü fermân hazret-i menlehü'l-emrindir.

Fî 5 R sene 66

(mühürler)



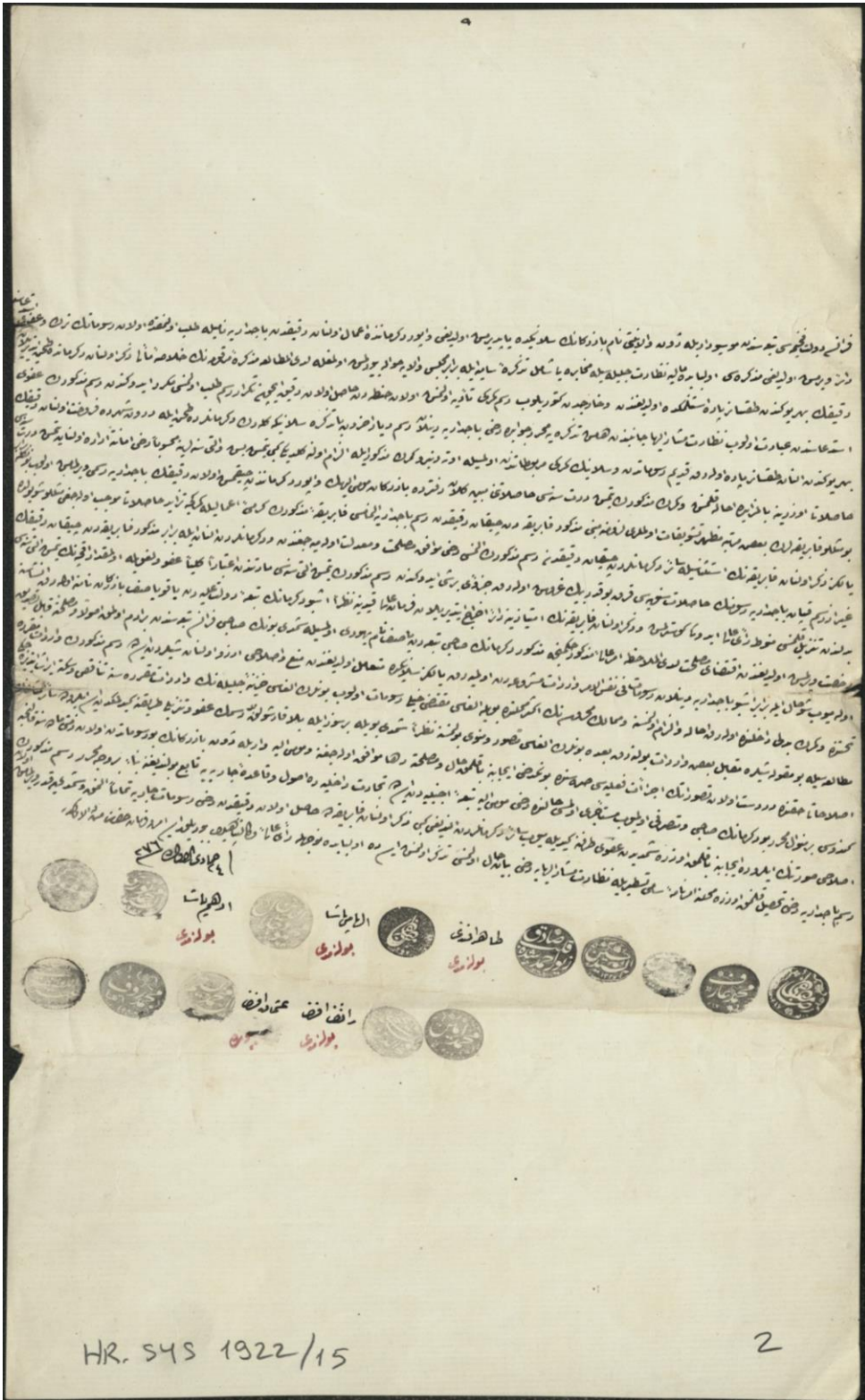
⁴⁷¹ BOA, İ.MVL., 568/25534, 7 Zilkade 1283 (13 Mart 1867).

Fransa devleti tebe'asından Obile Ferer'in Rodos cezîresinde on bârgîr kuvvetinde vapur makineli bir dakîk değirmanı inşâsiyçün ruhsat i'tâsına dâir mukaddemce vukû' bulan istid'âsı üzerine değirman-ı mezkûrun inşâsı takdîrinde orada bulunan yel ve su değirmanlarına mazarratı ve mevki'ce mahzûrî olup olmadığı mahallinden isti'lâm olunmuşdu cezîre-i mezkûre meclisinin bu kerre vârid olup meclis-i vâlâya havâle buyrulan mazbata-i cevâbiyesi meâlinde cezîre-i merkumede mevcûd yel ve su değirmanları dâima işlediği halde ihtiyâcât-ı memlekete kâfi gibi görünür ise de bazen sükûnet-i heva cihetiyle yel değirmanlarının umûr-ı tabi'iyeden olan ta'tilinde karyelerde bulunan su değirmanlarına ihtiyâc hiss ederek bu sûretle nakl-i zehâyirce masraf ve su'ûbete dūçâr olduğundan müşkilât çekilmekte olmasıyla ber minvâl-i muharrer bir bâb vapur değirmanı inşâsı bu bâbda teshîlât-bahş olacağı derkâr olup ancak Rodos'da husûle gelen zahîre zâten cezîreyi idâre etmediğinden hârice zahîre ihrâcî öteden berü memnû' olmağla değirman-ı mezkûre cezîre hâsılâtından bulunan hıntanın öğüdülmesi için dahi ruhsat verilmiş olsa burada i'mâl olunan dakîkin muahharan diğer mahallere irsâl ve ihrâcî melhûz olduğundan memnû'iyet-i mezkûrenin muhâfazası zımnında mezkûr değirmanda öğüdülecek hınta Anadolu sevahilinden celb olunmak ve vapur değirmanları dakiki diğer değirmanlara nisbetle az masrafla hâsıl olacağından değirman-ı mebhûsda tahn edilen dakîk râyic-i memlekette yüzde on beş aşağı fiyatla satılmak ve Rodos hâsılâtından kat'a buğday mübâya'a olunmayıp sâir mahalden getirilen hıntadan dahi nihâyet beş yüz kileden dūn mikdar buğday öğüdülmemek şartlarını kabûl etdiği halde ruhsat i'tâsında be'is görülemediği cihetle keyfiyet müsted'î-i mûmâ ileyhle lede'l-müzâkere şerâit-i mezkûreyi bi'l-kabûl ol bâbda i'tâ eylediği senedin bir sûreti gönderildiği ve şerâit-i mezkûrenin derciyle husûs-ı mebhûs taht-ı ta'ahhûde alındığı hâlde mezkûr değirmanın inşâsı sâir değirmanlara bir güne mazarrat ve mahzûrî müceb olmayup belki cezîrece muhsenâtı müstelzim olacağı iş'âr ve keyfiyet nâfi'a nezâret-i celîlesiyle bi'l-muhâbere ol bâbda meclis-i me'âbirden tanzîm ve irsâl olunan mazbatada dahi mahallince ta'yîn edilen şerâit-i mezkûre ile berâber memâlik-i mahrûse-i şâhânedede bu misillü makineler hakkında mer'iyü'l-icrâ bulunan ve ileride te'sîs buyrulacak olan mâliye ve zâbita nizâmâtına hâlen ve istikbâlen ittibâ' eylemek ve beher vapur kazganı için nezâret-i müşârun ileyhâ veznesine on aded Osmânlı lirası te'diye ve teslîm etmek ve bir güne imtiyâz ve inhisâr tahtında olmayup bu misillü değirman inşâsiyçün muahharan zuhûr edecek taliblere dahi ruhsat verilebilmek şartlarıyla mezkûr değirmanın inşâsına ruhsat i'tâsı münâsib olacağı beyân ve tezkâr kılınmış olup fakat nezâret-i müşârun ileyhânın cevâbında ahali ve memleketce fevâid ve menâfi'i müsellemler olan bu makûle şeylerin ahali tarafından inşâsı münâsib olacağından devletce kendileri te'mîn olunarak mezkûr değirmanın ahali tarafından yaptırılması iş'âr olunmuş olmağla icâbı lede'l-müzâkere fi'l-hakîka bu misillü şeylerin ahalice inşâsı arzu kılınır ise de bunun için yerlûden tâlib olduğuna dâir mahallî iş'ârında bir güne işâret görülemeyip husûsiyle mûmâ ileyhe bu bâbda ruhsat verildiği hâlde ber minvâl-i meşrûh ileride bir güne inhisâr iddî'âsına salâhiyeti olamayacağı cihetle her ne vakit olsa ahalden değirman inşâsına tâlib zuhûr eylediği sûrette ruhsat verileceğinden ve mezkûr değirmanın inşâsından cezîre-i mezkûrece fâide görüleceği mahallî iş'ârından müstebân olduğundan ber müceb-i istid'â ruhsat i'tâsı bi't-tensîb şerâit-i muharrerinin derciyle tanzîm kılınan şartnâme evrâk-ı müteferri'a ile berâber leffen takdîm kılındığından ve şartnâme-i mezkûr iki nüsha olarak yazdırılıp ve mahalline irsâl ile mûmâ ileyh Obile Ferer tarafından bi'l-imzâ bir nüshası hükümet-i mahalliye nezdinde alıkonulup diğerinin dîvân-ı hümayûn kaleminde hıfz

edilmek üzere buraya celbi lazım geleceğinden irâde-i aliyye-i cenâb-ı vekâlet-penâhîlerine tevâfuk eylediği takdîrde ol vechile şartnâme-i mezkûr iki nüsha olarak yazdırılarak icâbının icrâsı zımında iktizâ eden ruhsat emr-i âlîsiyle berâber nezâret-i müşârun ileyhâya irsâli tezekkür olunduysa da ol bâbda emr ü fermân hazret-i menlehü'l-emrindir

Fî 21 Şevvâl sene 283 ve fî 14 Şubat sene 282

(mühürler)



⁴⁷² BOA, HR.SYS., 1922/15, 15 Kasım 1859.

Fransa devlet-i fahimesi tebeasından Mösyö Darile Jon Valaniti nam bazerganın Selanik’de yaptırmış olduğu vapur değirmanında imal olunan dakîkden bâcdariye namıyla talep olunmakda olan Rüsûmatın terk ve afvı istidasına dair vermiş olduğu müzekkiresi ol babda maliye nezâret-i celilesiyle muhabereyi şamil tezkire-i samiye ile beraber Meclis-i Vâlâ’ya havâle buyrulmuş olmağla lede’l-mütalaa müzekkire-i merkumenin hülâsa-i meali zikr olunan değirmanda tahn etdirilen dakîkin beher yükünden doksanar para istenilmekte olduğundan ve haricden getirilip resm-i gümrüğü te’ diye olunmuş olan hintadan hasıl olan dakîk için tekrar resm talep olunması mükerrer idüğinden resm-i mezkurun afvı istidasından ibaret olup nezâret-i müşarun ileyha canibinden hamış-i tezkireye muharrer cevapda dahi bâcdariye denilen resm diyar-ı ahardan ba tezkire Selanik’e gelerek değirmanlarda tahn ile derun-ı şehirde fûruht olunan dakîkin beher yükünden alınan doksanar para olarak kadim Rüsûmatdan ve Selanik gümrüğü merbutatından olmasıyla öteden berü gümrük-i mezkur ile ilzam olunageldiği gibi yetmiş beş ve altı senelerine mahsuben dahi emaneten idare olunan yetmiş dört senesi hasılatı üzerine bi’l-müzayede ihale kılınmış ve gümrük-i mezkurdan yetmiş dört senesi hasılatını mübeyyin gelen defterde bazergan-ı muma ileyhin vapur değirmanından çıkmış olan dakîkin bâcdariye resmi verilmemiş olup bununla beraber bu misillü fabrikaların bazı mertebe mazhar-ı teşvikat olmaları lüzumuna mebni mezkur fabrikadan çıkan dakîkden resm-i bâcdariye alınmaması fabrika-i mezkurun germi-i imaliyle gümrükce tezayüd-i hasılatı muceb olacağı misillü şu yolda yalnız zikr olunan fabrikanın istisnasıyla sair değirmanlardan çıkan dakîkden resm-i mezkurun alınması dahi muvafık-ı maslahat ve madelet olamayacağından ve değirmanlardan alınan ile beraber mezkur fabrikadan çıkan dakîkin gayr-ı ez resm kapan-ı bâcdariye rüsûmunun hasılat-ı seneyivesi kırk bu kadar bin guruş olarak cüz’î bir şey idüğinden resm-i mezkurun yetmiş altı senesi Martı’ndan itibaren külliye afv ve lağvıyla ol mikdar akçenin yetmiş altı senesi bedelinden tenzil kılınması menut-ı re’y-i ali idüğü gösterilmiş ve zikr olunan fabrikanın imtiyazına dair ihrac etdirilen ferman-ı ali kaydına nazaran işbu değirmanın tebea-i devlet-i aliyyeden Yako Yasef bazergan namına olarak inşasına ruhsat verilmiş olduğundan iktiza-yı maslahat lede’l-mülâhaza emr-i ali-i mezkur hükmünce mezkur değirmanın sahibi tebeadan Yasef nam yehudi olmasıyla şimdi bunun sahibi Fransa tebeasından bir adam olmak usulen ve maslahaten kabil-i tasdik olamayıp şu hal ile beraber işbu bâcdariye denilen Rüsûmat fi nefsu’l-emr varidat-ı meşruadan olmayarak yalnız Selanik’de müteamil olduğundan men’ ve ıslahı arzu olunan şeylerden ise de resm-i mezkurun varidat-ı mukarrere tahtında ve gümrük bedeli dahilinde olarak ihale ve ilzam olunmasına ve Memâlik-i mahrûsenin ekser mahallinde böyle ilgası muktezi hayli Rüsûmat olup bunların ilgası hazine-i celilenin varidat-ı mukarreresine tenakıs ve sekte iras etdireceği mütalaasıyla bu makule şeylere mukabil bazı varidat bulunarak badehu bunların ilgası musavver ve menvî bulunmasına nazaran şimdi böyle bir söz ile bila karşılık bu resmin afv ve tenzili tarikine gidilmekten ise ileride sair (silik) ıslahatı hakkında derdest olan tasavvuratın icraat-ı fiiliyesi hissesinde bunun dahi icabına bakılmak hal ve maslahata daha muvafık olacağına ve muma ileyh Darile Jon bazerganın bu Rüsûmatdan olan zimmeti maddesine kalınca kendisi ber minval-i muharrer bu değirmanın sahibi ve mutasarrıfı olmayup müste’ciri olması halinde dahi muma ileyh tebea-i ecnebiyeden ise de ticaret-i dahiliyede usul ve kaide-i cariyeye tabi bulunduğuna binaen ber vech-i muharrer resm-i mezkurun ıslahı suretinin ileride icabına bakılmak üzere şimdiden afvı tarafına gidilemeyip sair değirmanlardan alındığı gibi zikr olunan fabrikada hasıl olan dakîkden dahi Rüsûmat-ı cariyeye tamamen alınmak ve şimdiye kadar verilmemiş olan resm-i

bâcdariye dahi tahsil kılınmak üzere mahalline emirname-i sami tastiriyle nezâret-i müşarun ileyhaya dahi beyan-ı hal olunması tezekkür olunmuş ise de ol babda ne vechile re'y-i ali-i vekalet-penahileri buyrulur ise emr ü ferman hazret-i menlehü'l-emrindir

Fi 24 Cemâziye'l-evvel sene 1276

(mühürler)

Bâb-ı âlî

Sadâret-i Uzmâ

Mektûbî Kalemî

638

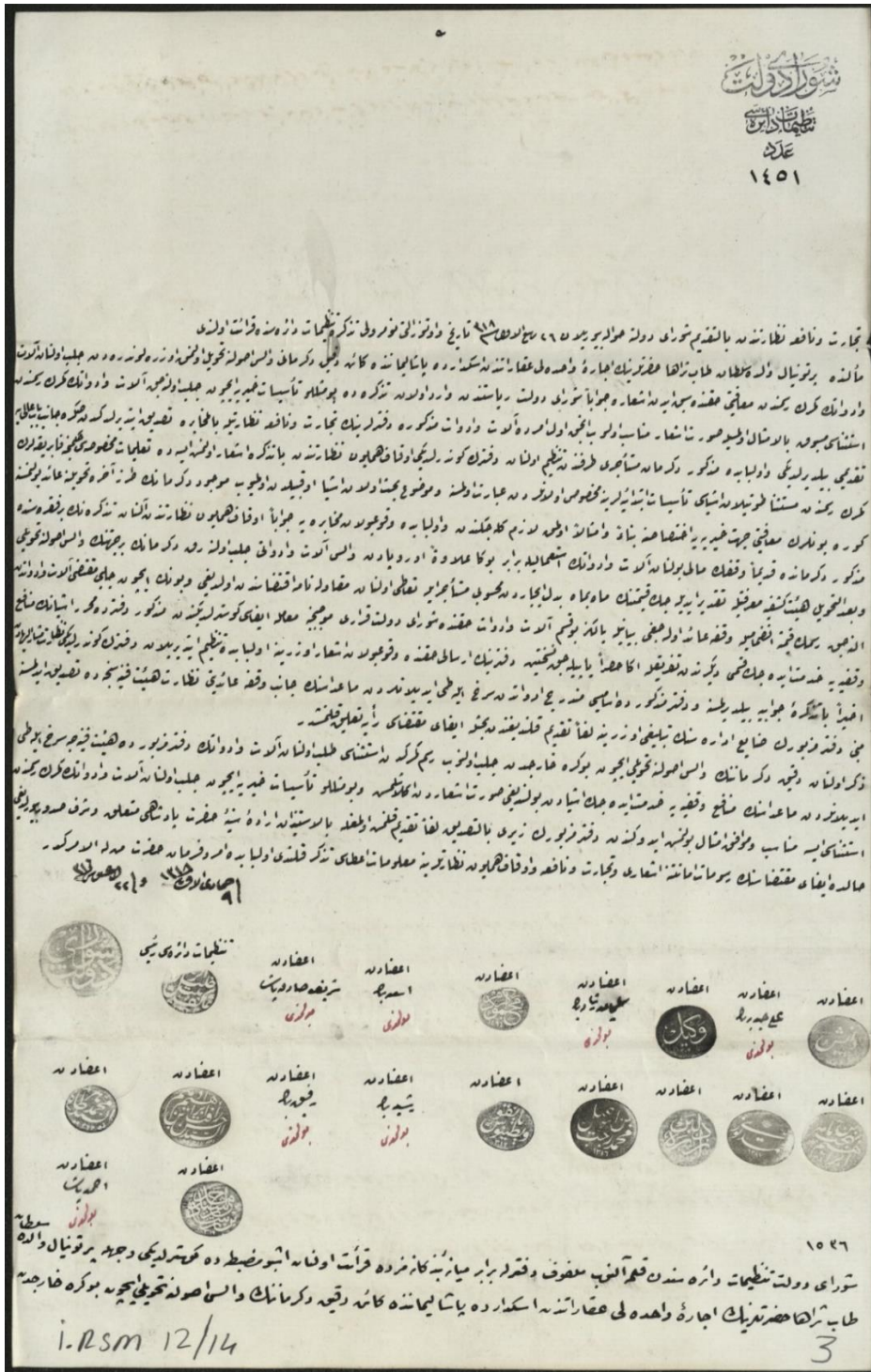
Dâhiliye nezâreti vekâlet-i aliyyesine

Sa'âdetlü efendim hazretleri

İstanbul'da müddehar un mikdârının tenâkıs etmekte olması hasebiyle âtiyen bir buhrâna mahall kalmamak üzere Dersa'âdete un celbi için lazımı't-tevessül meclis-i vükelâca bi't-teemmül bu bâbda ittihâz olunacak tedâbirin eslemi bir takım tüccarın un piyasası üzerinde hazîne-i celîle zararına olarak külli yevm icrâ ve îkâ' etmekte oldukları te'sîrât ve tahavvülâta ve ihtikâra meydân ve imkân bırakılmaması için doğrudan doğruya hükümet nâmına Amerika'dan veya sâir îcâb eden mevâki'den un celbini te'mîn husûsundan ibâret olmasıyla bunun için evvelce vesâteti temennî edilmiş olan Amiral Bristol'ün şark-ı karîb mu'âvenet heyetince Kafkasya'ya irsâli mukarrer iken te'hîr edilmiş olan ve elyevm yolda bulunup iki üç güne kadar vürûduna intizâr edilen iki bin ton dakîkden bin tonunu kendileri alıkoyarak diğer bin tonunun heyete mâl olduğu fiyata bir güne temettu' zamm edilmemek sûretiyle peşin para mukabilinde devr ve teslim edilebileceğini ve işbu bin ton undan başka on onbeş gün sonra beş bin ton dakîkin daha vürûdı muntazır olduğu gibi irsâlât bundan sonra da tevâlî edeceğinden bunların da hükümete devr ve teslimi mümkün olduğunu ifâde eylediği taraf-ı vâlâlarından bildirilmiş ve beyânât-ı aliyyelerine nazaran vapurda tesellüm edilmek şartıyla altmış üç kiloluk her bir çuval unun on dolar yetmiş bir cente yani bugünkü piyasaya nazaran on iki buçuk liraya mâl olacağı anlaşılıp bu fiyat muhtelif tüccâr tarafından şimdiye kadar teklîf ve dermiyân olunan fiyatların cümlesinden ehven görülmüş olmasına binâen tonu yüz yetmiş dolardan bin ton dakîkin takriben esmânî bulunan yüz doksan dokuz bin liraya mesârif-i nakliye vesâirenin de inzimâmıyla bâliğ olacağı min haysi'l-mecmû' iki yüz bin liranın hazînece münâsib te'mînâtla Osmânî i'tibâr-ı millî bankasından tedârîki ve ma'ahazâ vapurda tesellümü meşrûta olan unların hükümetce ta'yîn edilecek depoya nakli ve orada hüsn-i muhâfazası ve ba'dehu îcâb eden mahallere yine hükümetin tensîb ve ta'yîn edeceği fiyatlarla tevzî' ve fûruhtı husûsâtının da – suhûlet ve inzibât-ı mu'âmeleyi te'mînen ve evrâk ve vesâik-i lâzime ibrâz edilmek şartlarıyla – yine bankaca ifâ etdirilmesi münâsib görüldüğünden ber minvâl-i muharrer icrâ-yı îcâbâtının vekâlet-i aliyyeleriyle mâliye nezâret-i aliyyesine tebliği ve meclis-i mezkûrca takarrur ettiği üzere îcâb eden deponun tedârîk ve ihzârı husûsunun da evkâf-ı hümayûn nezâret-i aliyyesine iş'ârı bi't-tezekkür nezâreteyn-i müşârun ileyhimâya tebliğ-i keyfiyet edilmiş olmağla iktizâsının ifâsına himmet olunması siyâkında tezkire-i mahlasî terkîm kılındı efendim.

Fî 23 Şa'bân sene 1338 / fi 13 Mayıs sene 1336

Sadr-ı a'zam nâmına müsteşâr (imza)



⁴⁷⁴ BOA, İ.RSM., 12/14, 29 Cemazeyilevvel 1318 (24 Eylül 1900).

مجلس تصویب ۱۹۰۱

۱۴۰۱

i-RSM 1318-Co.29

3

۱۶



مجلس شورای ملی
 وزارت معارف و اوقاف و صنایع مستظرفه
 شماره سند: ۱۶
 تاریخ: ۱۴۰۱
 در جلسه مورخه ۱۳۱۸/۲۹
 تصویب گردید که:

مجلس	تجارت	صنایع	رعرا	پست	وزارت	صنایع	دامپنای
مجلس	تجارت	صنایع	رعرا	پست	وزارت	صنایع	دامپنای

در این باب که در مورد تصویب این سند و در خصوص این که در این سند
 در مورد تصویب این سند و در خصوص این که در این سند
 در مورد تصویب این سند و در خصوص این که در این سند
 در مورد تصویب این سند و در خصوص این که در این سند

Şûrâ-yı Devlet

Tanzîmât Dâiresi

Aded 1451

Ticâret ve nafi'â nezâretinden bi't-takdîm şûrâ-yı devlete havâle buyrulan 26 Rebiulevvel sene 1318 tarih ve otuz altı numarolu tezkire tanzîmât dâiresinde kırâat olundu.

Meâlinde Pertevniyal Vâlide Sultân tâbe serâhâ hazretlerinin icâre-i vâhideli akârâtından Üsküdar'da Paşalimanı'nda kâin dakîk değirmanı vals usûlüne tahvîl olunmak üzere Londra'dan celb olunan âlât ve edevâtın gümrük resminden mu'âfiyeti hakkında sebk eden iş'âra cevâben Şûrâ-yı Devlet riyâsetinden vârid olan tezkirede bu misillü te'sîsât-ı hayriye için celb olunacak âlât ve edevâtın gümrük resminden istisnâsı mesbûk bi'l-emsâl olmasıyla sûret-i iş'âr münasib olup ancak evvel emirde âlât ve edevât-ı mezkûre defterlerinin ticâret ve nâfi'â nezâretiyle bi'l-muhâbere tasdîk etdirildikten sonra cânib-i Bâb-ı âlîye takdîmi bildirildiği ve ol bâbda mezkûr değirmân müste'ciri tarafından tanzîm olunan defterin gönderildiği evkâf-ı hümâyûn nezâretinden bâ tezkire iş'âr olunmuş ise de ta'limât-ı mahsûsası hükmünce fabrikaların gümrük resminden müstesnâ tutulan eşyâsı te'sîsât-ı ibtidâiyelerine mahsûs olanlardan ibâret olmasına ve mevzû'-ı bahs olan eşyâ o kabîlden olmayup mevcûd değirmanın tarz-ı ahara tahviline aid bulunmasına göre bunların mu'âfiyeti cihet-i hayriyeye ihtisâsına binâen ve emsâlen olmak lâzım geleceğinden ve ol bâbda vukû' bulan muhâbereye cevâben evkâf-ı hümâyûn nezâretinden alınan tezkirenin bir fıkrasında mezkûr değirmânda kadîmen vakfın mâlî bulunan âlât ve edevâtın isti'mâliyle berâber buna ilâveten Avrupa'dan vals âlât ve edevâtı celb olunarak değirmanın bir cihetinin vals usûlüne tahvîli ve ba'de't-tahvîl heyet-i keşfiye ma'rifetiyle takdîr edilecek kıymetinin mâh be-mâh bedel-i îcârdan mahsûbı müste'cir ile te'âtî olunan mukâvelenâme iktizâsından olduğu ve bunun için celbi muktezî âlât ve edevâtdan alınacak resmin kıymeten inzimâmıyla vakfa aid olacağı beyânıyla yalnız bu kısım âlât ve edevât hakkında Şûrâ-yı Devlet karârı mücebince mu'âmele îfâsı gösterildiğinden mezkûr defterde muharrer eşyânın menâfi'-i vakfiyeye hıdmet edecek kısmı diğerinden tefrîkle âna hasren yapılacak nüshateyn defterinin irsâli hakkında vukû' bulan iş'âr üzerine ol bâbda tanzîm etdirilen defterin gönderildiği nezâret-i müşârun ileyhâdan ahîren bâ tezkire-i cevâbiye bildirilmesine ve defter-i mezkûrda esâmîsi münderic edevâtdan sürh ile tayy edilenlerden mâ'adâsının cânib-i vakfa âdiyeti nezâret heyet-i fenniyesince de tasdîk edilmesine mebnî defter-i mezbûrun sanâyi' idâresinin teblîği üzerine leffen takdîm kılındığından bahisle îfâ-yı muktezâsı re'ye ta'lik kılınmıştır.

Zikr olunan dakîk değirmanının vals usûlüne tahvîli için bu kerre hâricden celb olunup resm-i gümrükden istisnâsı talep olunan âlât ve edevâtın defter-i mezbûrda heyet-i fenniyece sürh ile tayy edilenlerden mâ'adâsının menâfi'-i vakfiyeye hıdmet edecek eşyâdan bulunduğu sûret-i iş'ârdan anlaşılıp ve bu misillü te'sîsât-ı hayriye için celb olunan âlât ve edevâtın gümrük resminden istisnâsı ise münâsib ve muvâfık-ı emsâl bulunmuş idüğünden defter-i mezbûrun zîri bi't-tasdîk leffen takdîm kılınmış olmağla bi'l-istizân irâde-i seniyye-i hazret-i pâdişâhî müte'allık ve şeref-sudûr buyrulduğu hâlde îfâ-yı muktezâsının rûsumât

emânetine iş‘ârı ve ticâret ve nâfi‘a ve evkâf-ı hümâyûn nezâretlerine ma‘lûmât i‘tâsı tezekkür kılındı ol bâbda emr ü fermân hazret-i menlehü’l-emrindir.

Fî 9 Cemâziye’l-evvel sene 1318 ve fî 22 Ağustos sene 1316

(mühürler)

1536

Şûrâ-yı Devlet tanzîmât dâiresinden kaleme alınıp melfûf defterle berâber miyâne-i bendegânemizde kırâat olunan işbu mazbatada gösterildiği vechile Pertevniyal Vâlide Sultân tâbe serâhâ hazretlerinin icâre-i vâhideli akârâtdan Üsküdar’da Paşalimanı’nda kâin dakîk değirmanının vals usûlüne tahvîli için bu kerre hâricden celb olup resm-i gümrükden istisnâsı taleb olunan âlât ve edevâtın defter-i mezbûrda sûrh ile tayy edilenlerden mâ‘adâsının menâfi‘-i vakfiyeye hîdmet edecek eşyâdan bulunduğu anlaşılıp bu misillü te’sîsât-ı hayriye için celb olunan âlât ve edevâtın gümrük resminden istisnâsı ise münâsib ve muvâfık-ı emsâl bulunmuş olduğundan ol vechile ifâ-yı muktezâsının rûsûmât emânetine iş‘ârı ve ticâret ve nâfi‘a ve evkâf-ı hümâyûn nezâretlerine ma‘lûmât i‘tâsı bi’t-tezekkür zikr olunan defter leffen arz ve takdîm kılındı ise de ol bâbda ve kâtibe-i ahvalde emr ü fermân hazret-i veliyyü’l-emr efendimizindir

Fî 21 Cemâziye’l-evvel sene 1318 / fî 3 Eylül sene 1316

(mühürler)

Atûfetlü efendim hazretleri

Üsküdar'da kâin Paşalimanı'nın arka tarafında olup mehd-i ulyâ-yı saltanat-ı seniyye devletlü ismetlü sultân-ı aliyyetü'ş-şân efendimiz hazretlerinin evkâf-ı celîleleri merbûtâtından bulunan hâlî bostan mahallinin üzerine sâbit vapur makinelerine mahsûs nizamnâmeye tevfikân İstinye ve Beykoz vapur değirmanları gibi mazarratı olmayacak sûrette dumanı kumbur (?) âleti ile imhâ kılınmak ve vakf-ı âlî-i hazret-i müşârun ileyhâ için senevî bir mikdâr îcâr alınmak ve savb-ı vâlâlarından bi'l-inşâ işletecek tâlibiyle bir müddet-i mu'ayyene için akd-i mukâvele edilmek vesâire emsâl olmamak ve nizâmının devâm-ı muhâfazası taht-ı i'tinâ ve dikkatde tutulmak üzere bir dakik değirman vapuru inşâsına ruhsat i'tâsı husûsuna vukû' bulan iş'âr-ı vâlâları mücebince irâde-i seniyye-i hazret-i pâdişâhî mütê'allık ve şeref-sudûr buyrularak ol bâbda nâfi'a nezâret-i celîlesine tasfîr etdirilen buyruldu-ı senâverî leffen tesyâr kılınmış olmağla nezâret-i müşârun ileyha ile bi'l-muhâbere îcâbının icrâ ve akd edilecek mukâvelenâme müsveddesinin evvel emirde bir kere görülmek üzere Bâb-ı âlîye isrâsına himmet buyurmaları siyâkında tezkire-i senâverî terkîmine ibtidâr kılındı

Fî 16 Ramazan sene 1280 ve fî 11 Şubat sene 1279

Ma'rûz-ı çâker-i kemîneleridir ki

Sûret-i emr ü fermân-ı âlî-i cenâb-ı sadâret-penâhîleri rehîn-i îkân-ı âcizânem oldu mukaddemâ ebniyesi dahi kendü taraflarından inşâ olunmak üzere mâhiye on beş bin guruşa karâr verilmiş ise de yalnız ebniyesi vakf-ı müşârun ileyhâ tarafından bi'l-inşâ işledecek talibleri bulunan beş nefer bazergânlar ile mâhiye yirmişer bin guruş cânib-i vakfa îcâr verilmek ve on beş sene müddet ta'yîn ve tahsîs kılınmak üzere karâr verilip ol bâbda te'âtî olunmak üzere tanzîm olunan mukâvelenâme müsveddesi tıbkı emr ü fermân-ı âlî-i fahîmâneleri üzere leffen takdîm-i hâkpây-ı sâmî-cây-ı hidîv-i ekremîleri kılınmış ve bi'l-etrâf mukâvelenâme-i mezkûrda tasrîh ve beyân olunmuş olmağla manzûr-ı me'âlî-mevfûr-ı hazret-i vekâlet-penâhîleri buyruldukda nezd-i mekârim-vefd-i cenâb-ı mün'imânelerinde dahi rehîn-i tasvîb ve irâde buyrulduğu halde şu günlerde icrâ-yı îcâbına mübâşeret olunmak üzere kullarına emr ü izbâr buyrulması bâbında ve her hâlde emr ü fermân hazret-i veliyyü'l-emrindir.

Fî 14 Zi'l-ka'de sene 280 ve fî 8 Nisan sene 280

Bende (imza)

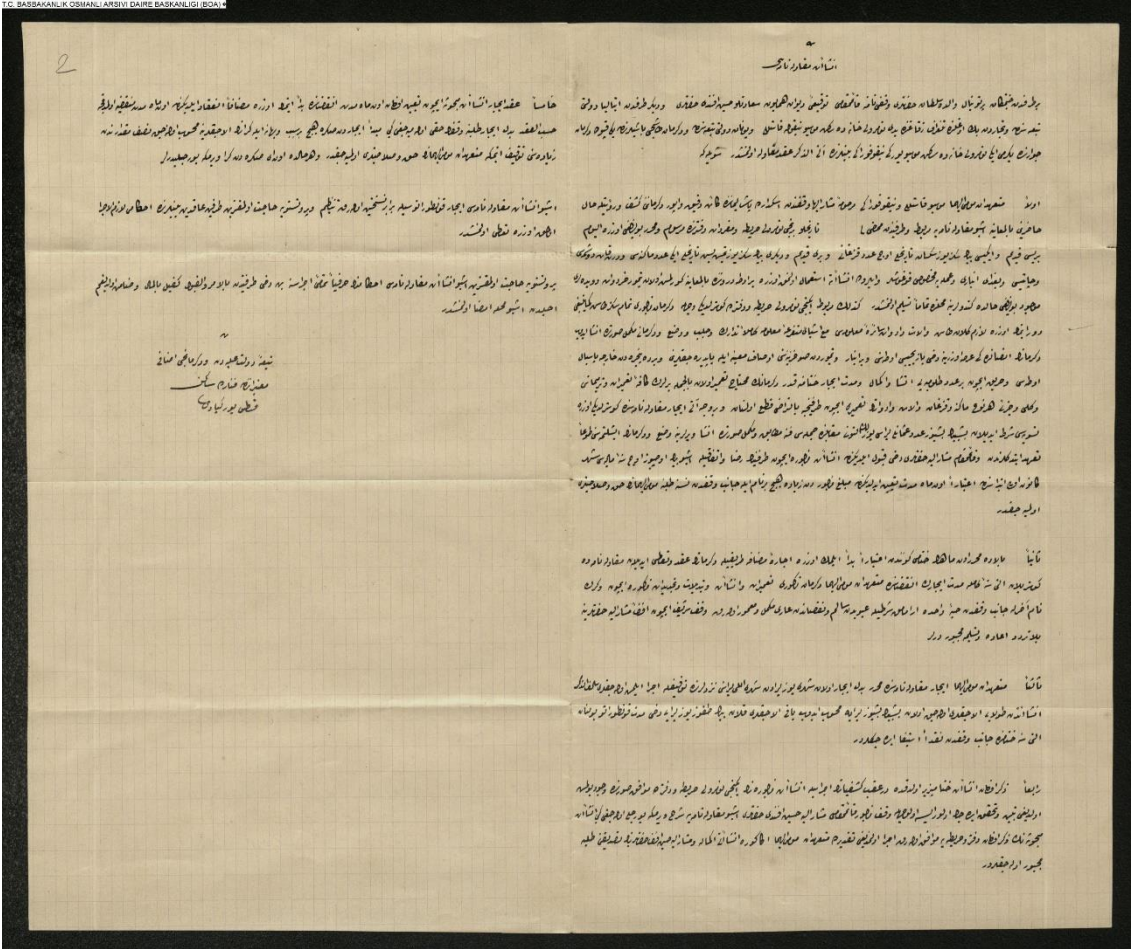
Atûfetlü efendim hazretleri

Müfâd-ı iş'âr-ı vâlâları ve mukâvelenâme müeddâsı ma'lûm-ı senâverî olarak ol bâbda nâfi'a nezâret-i celîlesiyle muhâbereyi şâmil tezkire ile berâber meclis-i vâlâ-yı ahkâm-ı adliyye lede'l-i'tâ hâmişinde muharrer cevâbda beyân olunduğu üzere mezkûr mukâvelenâme ahkâmı yolunda görüldüğü gibi işbu değirmanın mahalline vaz'ında bu makûle vapur makinelerine mahsûs olan nizamnâme ahkâmına tatbîk hareket olunması ve hitâmında mu'âyene kılınmak ve îcâb eden resmi alınmak üzere keyfiyetin nezâret-i müşârun ileyhâya ihtârî husûsunun taraf-ı atûfîlerine bildirilmesi tezekkür ve mezkûr tezkire ve nizamnâme

zıkr olunan mukâvelenâmenin i‘âdesiyle berâber leffen irsâl kılındığı beyânıyla terkîm-i hâmişe ibtidâr kılındı.

Fî 6 Zi'l-hicce sene 1280 ve fi 30 Nisan sene 1280

Ek 16: 1888 Yılında Pertevniyal Vâlide Sultan Vakfı'na Ait Paşalimanı'ndaki Buharlı Un Değirmeni İçin Mösyo Nikola Kastelli ve Mösyo Yorgi Nikoforaki ile Yapılan İnşaat Sözleşmesi⁴⁷⁶



İnşâat Mukâvelenâmesi

Bir taraftan cennet-mekân Pertevniyal Vâlide Sultân hazretleri vakfı nâmına kâimmakâmı tevkî'î-i dîvân-ı hümâyûn sa'âdetlü Hüseyin Efendi hazretleri ve diğeri taraftan İtalya devleti tebe'asından ve tüccârden Beyoğlu'nda Telgraf zokağında yedi numarolu hânedeki sâkin Mösyo Nikola Kastelli ve Yunan devleti tebe'asından ve değirmen taşçıbaşlarından Yenikapu'da değirmen civârında yirmi iki numarolu hânedeki sâkin Mösyo Yorgi Nikoforaki beylerinde âti'z-zikr akd-i mukâvele olunmuşdur şöyle ki

Evvelen – Müte'ahhidân-ı mûmâ ileyhimâ Mösyo Kastelli ve Nikoforaki merhûme-i müşârun ileyhâ vakfından Üsküdar'da Paşalimanı'nda kâin dakik vapur değirmenini keşf ve rü'yetle hâl-i hâzırını bi'l-mu'âyene işbu mukâvelenâmeye merbût ve tarafeynden mûmzâ fi (boş) tarihli birinci numarolu harita ve müfredât defterinde mersûm ve muharrer bulunduğu üzere elyevm birisi kadîm ve ikisi bin sekiz yüz seksen tarihli üç aded kazgân ve biri kadîm ve diğeri bin sekiz yüz yetmiş beş tarihli iki aded makinesi ve dört kat döşemesi ve çatısı ve buğday anbarı ve ameleye mahsûs koğuşlar ve ileride inşâata isti'mâl olunmak üzere

⁴⁷⁶ BOA, ŞD, 113/12, 11 Rabiulevvel 1306 (15 Kasım 1888).

bir oda derûnunda bi'l-mu'âyene görülmüş olan timur hırdavat ve vidaları mevcûd bulunduğu hâlde kendülerine mahallinde tamamen teslim olunmuşdur kezalik merbût ikinci numarolu harita ve defterde gösterildiği vechile değirman-ı mezbûrî tamam sekiz taş kemâyenbagî devr etmek üzere lâzım gelen taş ve âlât ve edevât-ı sâire-i ma'lûmesi ma'a eşyâ-yı müteferri'a-i ma'lûme kâmilen tedârik ve celb ve vaz' ve değirmanı mükemmel sûrette inşâ idüp değirmanın ittisâlindeki arsa üzerine dahi yazıcısı odasını ve bir anbar ve timurdan su hazinesini evsâf-ı mu'ayyene ile yapıracaklarını ve bir de pencereden hârice pasbal odası ve harik için bir aded tulumbayı inşâ ve ikmâl ve müddet-i îcâr hitâmına kadar değirmanın muhtâc-ı ta'mîr olan bi'l-cümle yerlerin kâffe-i ta'mîrât ve termîmâtı ve küllî ve cüz'î her nev' makine ve kazgân ve âlât ve edevâtın ta'mîri için tarafeynce bi't-terâzî kat' olunan ve ber vech-i âtî îcâr mukâvelenâmesinde gösterildiği üzere tesviyesi şart edilen beş bin beş yüz aded Osmanlı lirası yüzlük altını mukâbilinde cümlesi fenne mutabık ve mükemmel sûrette inşâ ve yerlerine vaz' ve değirmanın işletmesini tav'an ta'ahhüd etdiklerinden ve kâimmakâm-ı müşârun ileyh hazretleri dahi kabûl eylediğinden inşâât-ı mezbûre için tarafeynin rızâ ve ittifâkıyla işbu bin üç yüz üç sene-i mâliyesi şehr-i Kânûn-ı evveli ibtidâsından i'tibâren on mâh müddet ta'yîn edildiğinden meblağ-ı mezbûrdan ziyâde hiçbir nâm ile cânib-i vakfdan nesne talebine mûmâ ileyhimânın hakk ve salâhiyetleri olmayacaktır.

Sâniyen – Bâlâda muharrer on mâhın hitâmı gününden i'tibâren bed' eylemek üzere icâre-i muzâfe tarikiyle değirmanın akd ve te'âtî edilen mukâvelenâmede gösterilen altı sene-i kâmile müddet-i îcârın inkizâsında müte'ahhidân-ı mûmâ ileyhimâ değirman-ı mezkûrî ta'mîrât ve inşâât ve tebdîlât ve tevdîdât-ı mezkûre için ve gerek nâm-ı aharla cânib-i vakfdan habbe-i vâhîde aramamak şartıyla ayupdan sâlim ve noksândan ârî mükemmel ve ma'mûr olarak vakf-ı şerîf için efendi-i müşârun ileyh hazretlerine bilâ tereddüd i'âde ve teslim mecbûrdurlar.

Sâlisen – Müte'ahhidân-ı mûmâ ileyhimâ îcâr mukâvelenâmesinde muharrer bedel-i îcâr olan şehrî yüz liradan şehrî elli lirasını nezdlerinde tevkîfle icrâ eylemiş olacakları sâlifü'z-zikr inşââtdan dolayı alacakları olacak olan beş bin beş yüz liraya mahsûb idüp bâkî alacakları kalan bin dokuz yüz lirayı dahi müddet-i kontorato bulunan altı sene hitâmında cânib-i vakfdan nakden istîfâ edeceklerdir.

Râbi'an – Zikr olunan inşâât hitâmpezîr oldukda derakab keşfiyâtın icrâsıyla inşâât-ı mezbûrenin ikinci numarolu harita ve defterde muvâfık sûrette vücûd bulmuş olduğu tebeyyün ve tahakkuk edecek olur ise ol vechile vakf-ı mezbûr kâimmakâmı müşârun ileyh Hüseyin Efendi hazretleri işbu mukâvelenâmeye şerh vermeye borçlu olacağı gibi inşâât-ı mebhûsenin zikr olunan defter ve haritaya muvâfık olarak icrâ olunmadığı takdirde müte'ahhidân-ı mûmâ ileyhimâ âna göre inşââtı ikmâl ve müşârun ileyh Hüseyin Efendi hazretlerinin tasdikini talebe mecbûr olacaklardır.

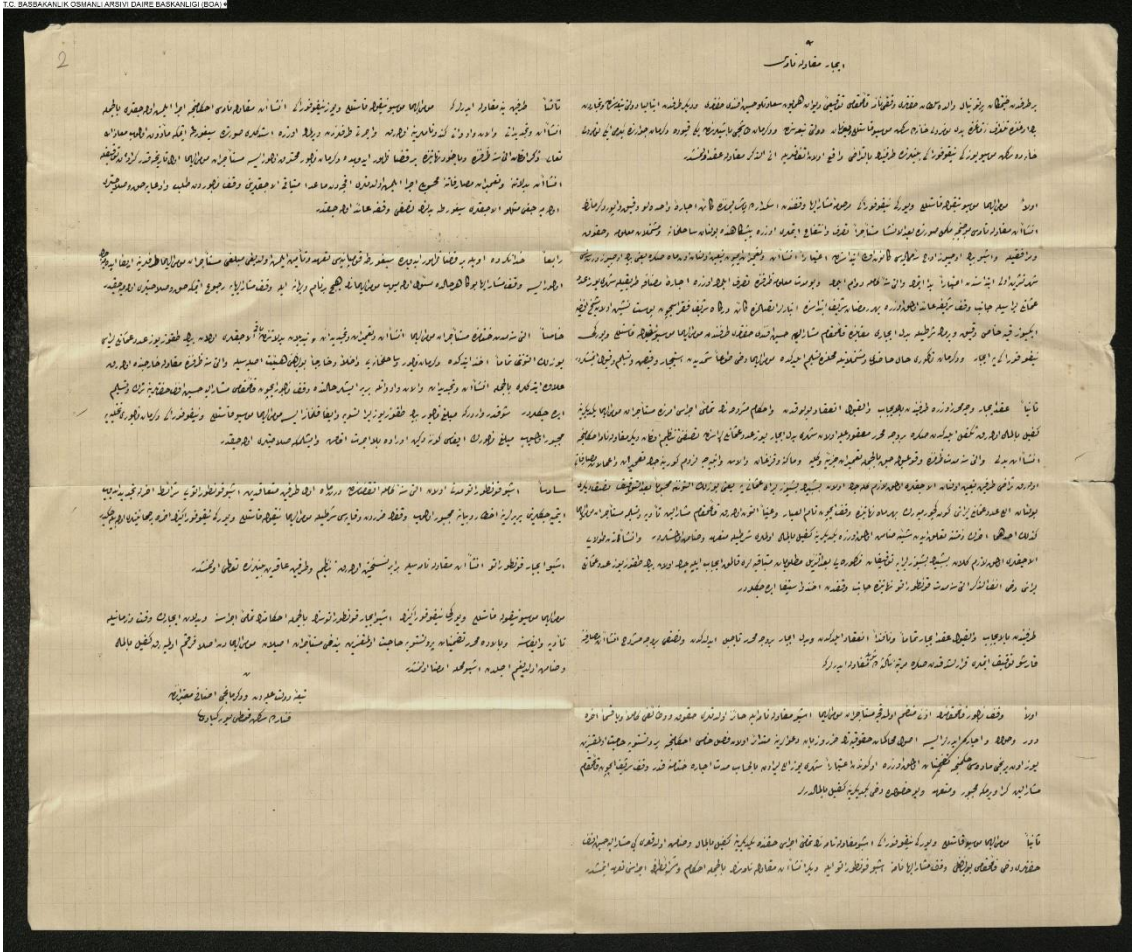
Hâmisen – Akd-i îcâr inşâât-ı mebhûse için ta'yîn olunan on mâh müddet inkizâsında bed' etmek üzere muzâfen in'ikâd eylediğinden on mâh müddet münkazıye olmadıkça hasbe'l-akd bedel-i îcâr talebine vakfın hakkı olamayacağı gibi mebd'e-i îcârdan sonra hiçbir sebep ve bahâne ile kirânın alacaklarına mahsûb olunacak nısf mikdârından ziyâdesini tevkîf etmeye müte'ahhidân-ı mûmâ ileyhimânın hakk ve salâhiyetleri olmayacaktır ve her halde on ay sonradan kirâ vermeye borçludurlar.

İşbu inşâât mukâvelenâmesi îcâr kontoratosuyla berâber nüshateyn olarak tanzîm ve protestoya hâcet olmaksızın tarafeyn-i âkideyn beynlerinde ahkâmı lâzîmü'l-icrâ olmak üzere te'âtî olunmuşdur.

Protestoya hâcet olmaksızın işbu inşâât mukâvelenâmesi ahkâmının harfîyen tamâmî-i icrâsına ben dahi tarafeynden bi'l-emr ve'l-kabûl kefil-i bi'l-mâl ve zâmin olduğum ecilden işbu mahalle imzâ olunmuşdur.

Bende tebe'a-i devlet-i aliyyeden ve değirmancı esnâfı mu'teberânından Fener'de sâkin Kosti Yorgiyadi

Ek 17:1888 Yılında Pertevniyal Vâlide Sultan Vakfı'na Ait Paşalimanı Buharlı Un Değirmeni İçin Mösyö Nikola Kastelli ve Mösyö Yorgi Nikoforaki ile Yapılan Kira Sözleşmesi⁴⁷⁷



İcâr Mukâvelenâmesi

Bir taraftan cennet-mekân Pertevniyal Vâlide Sultân hazretleri vakfı nâmına kâimmakâmı tevki'î-i dîvân-ı hümâyûn sa'âdetlü Hüseyin Efendi hazretleri ve diğer taraftan İtalya devleti tebe'asından ve tüccârden Beyoğlu'nda Telgraf zokağında yedi numarolu hânedâ sâkin Mösyö Kastelli ve Yunan devleti tebe'asından ve değirman taşçıbaşılardan Yenikapı'da değirmen civarında yirmi iki numarolu hânedâ sâkin Mösyö Yorgi Nikoforaki beylerinin tarafeynin bi't-terâzî vâki' olan ittifâklarıyla âti'z-zikr mukâvele akd olunmuşdur.

Evvelen – Mûmâ ileyhimâ Mösyö Nikola Kastelli ve Yorgi Nikoforaki merhûme-i müşârun ileyhâ vakfından Üsküdar'da Paşalimanı'nda kâim icâre-i vâhideli dakik vapur değirmanının inşâat mukâvelenâmesi mücebince mükemmel sûretde ba'de'l-inşâ müste'ciren tasarruf ve intifâ' etmeleri üzere pîşgâhında bulunan sahilhane ve müstemilât-ı ma'lûme ve hukûk ve murâfıkıyla ve işbu bin üç yüz üç seneli mâliyesi Kânûn-ı evveli ibtidâsından i'tibâren inşâat ve ta'mîrât için ta'yîn olunan on mâh sonra yani bin

⁴⁷⁷ BOA, ŞD., 113/12, 11 Rabiulevvel 1306 (15 Kasım 1888).

üç yüz dört senesi şehri Teşrin-i evveli ibtidâsından i'tibâren bed' etmek ve altı sene-i kâmile devâm eylemek ve bu müddet-i ma'lûme zarfında tasarruf eylemek üzere icâre-i muzâfe tarikiyle şehri yüz aded Osmânî lirasıyla cânib-i vakf-ı şerîfe âid olmak üzere beher Ramazan-ı şerîf ibtidâsında anbarlar ittisâlinde kâin dergâh-ı şerîf fukarâsiyçün postnişin olan şeyh efendiye iki yüz kıyye hass dakik vermek şartıyla bedel-i icârî mukâbilinde kâimmakâm-ı müşârun ileyh Hüseyin Efendi hazretleri tarafından mûmâ ileyhimâ Mösyö Nikola Kastelli ve Yorgi Nikoforaki'ye icâr ve değirmân-ı mezkûrî hâl-i hâzırî ve müstemilâtıyla mahallinde teslim eyledikde mûmâ ileyhimâ dahi tav'an şimdiden isticâr ve kabz ve teslim ve kabûl etmişlerdir.

Sâniyen – Akd-i icâr vech-i muharrer üzere tarafeynden bi'l-icâb ve'l-kabûl in'ikâd bulduktan ve ahkâm-ı meşrûhanın tamâmî-i icrâsı emrinde müste'cirân-ı mûmâ ileyhimâ yekdiğerine kefil-i bi'l-mâl olarak tekeffül eyledikten sonra ber vech-i muharrer ma'kûd-ı aleyh olan şehri bedel-i icâr yüz aded Osmanlı lirasından nısfını tanzîm olunan diğerk mukâvelenâme ahkâmınca inşâât bedeli ve altı sene müddet zarfında vukû' bulacak bi'l-cümle ta'mîrât-ı cüz'iyeye ve külliye ve makine ve kazgân ve âlât ve ebniyece lüzûm görünecek ta'mîrât ve i'mâlât mesârifâtı olarak terâzi-i tarafeyn ta'yîn olunan alacakları olmak lâzım gelecek olan beş bin beş yüz lira-yı Osmâniye yani yüzlük altından mahsûben ba'de't-tevkîf nısf-ı diğeri bulunan elli aded Osmanlı lirasını gün geçirmeyerek beher mâh nihâyetinde vakf için tâmmü'l-ayâr ve aynen altın olarak kâimmakâm-ı müşârun ileyhe te'diye ve teslim müste'cirân-ı mûmâ ileyhimâ kezalik ehadühümâ ahârın zimmetine ta'alluk eden şeye zâmin olmak üzere yekdiğerine kefil-i bi'l-mâl olmaları şartıyla müte'ahhid ve zâmin olmuşlardır ve inşââtdan dolayı alacakları olmak lâzım gelen beş bin beş yüz liraya tevkîfât-ı mezkûreyi ba'de't-tenzîl matlûbât-ı mütebâkiyeleri kalmak icâb eyleyecek olan bin dokuz yüz aded Osmânî lirasını dahi ânifü'z-zikr altı sene müddet kontorato nihâyetinde cânib-i vakfdan ahz ve istifâ edeceklerdir.

Tarafeynden bi'l-icâb ve'l-kabûl akd-i icâr tamâmen ve nâfizen in'ikâd eyledikten ve bedel-i icâr ber vech-i muharrer te'cîl edildikten ve nısfı ber vech-i meşrûh inşâât mesârifine karşı tevkîf etmeleri kararlaştıktan sonra mertbe-i selâsede şöyle mukâvele ederler ki

Evvelen – Vakf-ı mezbûr kâimmakâmının izni munzamm olmadıkça müste'cirân-ı mûmâ ileyhimâ işbu mukâvelenâme ile hâiz oldukları hukûk ve vezâifi kâmilen veya kısmen ahara devr ve havâle ve icâre ederler ise usûl-i muhâkemât-ı hukûkiyenin zarar ve ziyân da'vâlarına mütedâir olan fasl-ı hâmis ahkâmınca protestoya hâcet olmaksızın yüz on birinci maddesi hükmünce tazmînât olmak üzere o günden i'tibâren şehri yüz elli liradan bi'l-hesâb müddet-i icâre hitâmına kadar vakf-ı şerîf için kâimmakâm-ı müşârun ileyhe kirâ vermeye mecbûr ve müte'ahhid ve bu husûsda dahi yekdiğerine kefil-i bi'l-maldırlar.

Sâniyen – Mûmâ ileyhimâ Mösyö Kastelli ve Yorgi Nikoforaki işbu mukâvelenâmenin tamâmî-i icrâsı hakkında yekdiğerine kefil-i bi'l-mâl ve zamin oldukları gibi müşârun ileyh Hüseyin Efendi hazretleri dahi kâimmakâmı bulunduğu vakf-ı müşârun ileyhâ nâmına işbu kontorato ile diğerk inşâât mukâvelenâmesinin bi'l-cümle ahkâm ve şerâitinin icrâsını ta'ahhüd etmiştir.

Sâlisen – Tarafeyn yine mukâvele ederler ki mûmâ ileyhimâ Mösyö Nikola Kastelli ve Yorgi Nikoforaki inşâât mukâvelenâmesi ahkâmınca icrâ eylemiş olacakları bi'l-cümle inşâât ve tecdîdâtı ve âlât ve edevâtı kendü nâmlarına olarak ve ücreti taraflarından verilmek üzere istedikleri sûrette sigorta etmeye me'zûn olup ma'âzallâhi te'âlâ zikr olunan altı sene zarfında veyahud nihâyetinde bir kazâ zuhûr edip de değirman-ı mezbûr muhterik olur ise müste'cirân-ı mûmâ ileyhimâ ol tarihe kadar kirâdan tevkîfle inşâât bedelâtına ve ta'mîrât mesârifâtına mahsûbı icrâ eylemiş oldukları akçeden mâ'adâ mütebâkî alacaklarını vakf-ı mezbûrdan talep ve iddî'âya hakk ve salâhiyetleri olamayacağı misillü alacakları sigorta bedelinin nısfı vakfa aid olacaktır.

Râbi'an – Hüdânegerde öyle bir kazâ zuhûr edip de sigorta kumpanyası ta'ahhüd ve te'mîn eylemiş olduğu meblağ müste'cirân-ı mûmâ ileyhimâ taraflarına îfâ edemeyecek olur ise vakf-ı müşârun ileyhâ buna her hâlde mes'ûl olamayup mûmâ ileyhimânın hiçbir nâm ve bahâne ile vakf-ı müşârun ileyhâya rücû' etmeye hakk ve salâhiyetleri olamayacaktır

Hâmisen – Altı sene müddet hitâmında müste'cirân-ı mûmâ ileyhimâ inşâât ve ta'mîrât ve tecdîdât ve tebdîlât bedelâtından bâkî alacakları olan bin dokuz yüz aded Osmanlı lirası yüzlük altınını tamâmen ahz etdikde değirman-ı mezbûr ve sahilhâneyi dâhilen ve hâricen bulunduğu heyet-i asliyesiyle ve altı sene zarfında mukâvele hâricinde olarak ilâve etdikleri bi'l-cümle inşâât ve tecdîdât ve âlât ve edevâtla beraber işler hâlinde vakf-ı mezbûr için kâimmakâmı müşârun ileyh Hüseyin Efendi hazretlerine terk ve teslîm edeceklerdir şu kadar vardır ki meblağ-ı mezbûr bin dokuz yüz lira tesviye ve îfâ kılınmaz ise mûmâ ileyhimâ Mösyö Kastelli ve Nikoforaki değirman-ı mezbûr tahlîyeye mecbûr olmayup meblağ-ı mezbûrun îfâsı gününe değin orada bilâ ücret ikâmet ve işlemeye salâhiyetleri olacaktır.

Sâdisen – İşbu kontorato müddeti olan altı sene-i kâmile inkizâsından dört mâh evvel tarafeyn-i müte'âkideyn işbu kontoratoyı şerâit-i aharla tecdîd idüp etmeyeceklerini birbirlerine ihtâr ve beyâna mecbûr olup vakfin zarardan vikâyesi şartıyla mûmâ ileyhimâ Nikola Kastelli ve Yorgi Nikoforaki'nin ahara rüchâniyetleri olabilecektir

İşbu îcâr-ı kontorato inşâât mukâvelenâmesiyle berâber nüshateyn olarak tanzîm ve tarafeyn-i âkideyn beynlerinde te'âtî olunmuşdur.

Mûmâ ileyhimâ Mösyö Nikola Kastelli ve Yorgi Nikoforaki'nin işbu îcâr kontoratosunun bi'l-cümle ahkâmının tamâmî-i icrâsına ve bedelât-ı îcârın vakt ü zamânıyla te'diye ve îfâsına ve bâlâda muharrer tazmînât-ı protestoya hâcet olmaksızın ben dahi müste'cirân-ı asîlân-ı mûmâ ileyhimâdan asla farkım olmayarak kefil-i bi'l-mâl ve zâmin olduğum ecilden işbu mahalle imzâ olunmuşdur.

Bende tebe'a-i devlet-i aliyyeden ve değirmancı esnâfı mu'teberânından Fener'de sâkin Foti Yorgiyadi

Ek 18: Üsküdar Paşalimanı'ndaki Buhar Değirmeninde Çalışan İşçilerin Yevmiyelerine Dair Pusula⁴⁷⁸

Kuruş	Günler	Fî	Görevi
260	13	20	Dülger Dimitri
144	8	18	Dülgerân
128	8	16	Kezalik
270	18	15	Divarciyân
189	27	07	Rençberân
060	10	06	Makineciyân
048	03	16	Taşcı
<u>020</u>	<u>02</u>	<u>10</u>	Lağmcı
1119	00	00	
0045	Rendeci ücreti		
0044	Karfiçe kıyye 16 fî 110		
0030,10	Tahta ekseri ve yeni kalıb kıyye 11 fî 110		
<u>0030</u>	Kurşum (?) kıyye 10 fî 120		
1268,10			

⁴⁷⁸ İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlide Sultan Evrakı, Numara: 00751.

Ek 19: Hüseyin Bey'in Tayin Ettiği Veli Efendi İle Kopa ve Ortaklarının Tayin Ettikleri A. N. Muntan Adlı Kişiler Tarafından Hazırlanan Üsküdar Paşalimanı'ndaki Değirmenin Alet ve Edevatının Kıymetlerine Dair Hazırlanan Defter⁴⁷⁹

Adet	Alet ve edevatın cinsi	(...)	(...)	İngiliz lirası
3	40 yerde istim tutulmak üzere kallâvî kazganları 22,00x6,00			120
1	Mey-Omutan (?) kazganı 22,00x6,00			220
	Kazgan önü edevâtı ve yedeklik borular ve yedeklik ızgaralar ve yedeklik febet (?) (yani kazgana su verilen borudur) ve fazla valf sandığı ve dökme timurdan ma'mûl diş blok (?) muslukları ve kazganları temizlemeye mahsûs edevât			30
	Cesâmeti 2 numarolu defterde xx işâretiyle gösterilmiş olan yedeklik pervaneleri hâvî kompavend (?) makine yani (makine-i mürekkibe) 18x35x36			1000
	Cesâmeti 2 numarolu defterde gösterilmemiş olan yedeklik pervaneleri hâvî kompavend makine 16x25x30			300
4	Yedeklik kazgan vrodlar (?)			30
1	Yedeklik silindir kapağı			20
	Takımıyla beraber kılağuz açmağa mahsûs destgâh			50
	Mükemmel borularıyla döngü makinesi (işbu makine kazganın suyunu idâre etmek için isti'mâl olunur bir küçük makinedir)			30
	Mükemmel pertev yani (...) tortu destgâhı			5
	Kılağuz takımı			10
	Mengene ve destgâh		10	2
	Çelik çekiçler ve delik açmaya mahsûs raneşt (?) ta'bîr olunur alât ve dört adet keriye (?) ta'bîr olunan alât (takımıyla beraber kıymeti takdîr olunmuş) çap perkârî ve 18 aya ve bir el desteresi ve bir palanya ve bir yağ bileği taşı küçük büyük 40 adet makine anahtarları. Makine ile kıymeti takdîr olunmuştur. Örs ve makinist			35

⁴⁷⁹ İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlide Sultan Evrakı, Numara: 02226.

	dolabı ve yedeklik hava tulumbası paketi ve ekspensin (?) besleyen revod (?) ve yatakları			
	3 kıyye ma'denle mahlût 62 kıyye yedeklik prinç ve 127,5 kıyye yeni dökme prinç ve 132 kıyye kısmen müsta'mel prinç ve 97 kıyye eski prinç			<u>55</u>
			10	1907
	9 kıyye lastik valfler ve 134 kadem tülünde lastik levha ve bir adet elastik boru ve 2,5 kuturunda bir çift kaplinler (?) ve değirmen için dökme timur ve 1,1/4 kuturundan 3 kuturuna değin 20 adet palalar belevaksı (?) ve bir adet kösele taşı ve tekne ve el tulumbası ve bir saat ve üç adet makine lambası ve 2, 3 kuturunda palalar belevaksı (?) ve 4 ½ kuturunda palalar belevaksı (?) ve 28 cam yağdanlık ve 18 adet küçük pul ve dört kantar hurde timur ve yağ tenekeleri. (Zeytinyağı ve don yağı ve kömürün fiyatı takdir olunmamıştır.) ve bir adet timurcu ocağı (körüğüyle beraber) ve örs ve sirc (?) plak ve 22 adet kışkaç ve 20 adet alât (üst takımları ve dört adet el çekici ve iki balyos ve bir adet mengene destgahı ve diril(?) post ve krank birlisi ve dört kantar köhne cıvata ve somun ve 18 kantar timur		20	52
	Nakli kâbil ocak ve vinç ve diril benc (?) ve bir ton sıkletinde eski timurdan ma'mûl krank ve pervane şaftı ve dört adet dökme timur tomsar (?) ve çarh fenarı			20
	6, 4 kuturunda şaftı hâvî 2 çift taş ve 4,00 kuturunda kezâ şaftı hâvî 2 çift taş ve defterde x işâretiyle gösterilmiş ve her biri 85 lira kıymetinde olan amûdî poliler ve bedil (?) ve mortiz dil (?)			1190
	Defterde x, xx işâretleriyle gösterilerek kıymeti ta'yîn olunmamış edevât yani fripdis ve şaft ve sünger palalar belevaksı (?) ve prinç poliler ve belestin fanus fripdis ve buğday tathîrine mahsûs makine ve tornavidalar ve soğuducu ve temizleyici ve terkîb edici makine ve sıklet-i muvâzene olunur alât ve maçuna ve ipleriyle beraber makara takımları donanım için eski kerasteler ve defterde gösterilmeyen edevât			<u>1429</u>
				4599

Ek 20: Üsküdar Paşalimanı'ndaki Değirmenin Buğday ve Un Temizleyici Kısımına Ait Malzemelerin Bulunduğu Liste⁴⁸⁰

Buğday Temizleme Kısımı		Un Kısımı	
1	Büyük levator	17	Taşlara irmik nâkili
2	Toz sipiritörü (beher saatde 600 kile) şaşor (?)	18	Soğutmaya mahsûs harman levator
3	Taşların önünde buğday nâkili borusu	19	Soğutmaya mahsûs harman
4	Zikzak sipiritöre mümted levator	36	Kepek ayırıcı
5	Zikzak sipiritörü (beher saatde 150 kile) şaşor (?)	20,21	Elek
6	Taş sipiritörlerine buğday nâkili	22	Numara 1, 2, 3, 4 ipek eleklerle levator
7	Taş sipiritörü numara 1, 2, 3	23	Sentrefigel levator
8	Levatora buğday nâkili	24	Sentrefigel
9,10	Kalbur destgâhlarına mümted levator	25	1 ila 2 tathîr edici alet
11	Çifte silindirli kalbur destgâhı	26	İrmik taşlarından levator
12	İki aded orkas	27	İrmik toprağı eleği (sentrefigel)
13	Furça destgâhlarına levator	28	Tathîrine mahsûs makine
14	Buğday furça destgâhı	29	9x24 hadde
15	Buğday ayırıcı	30	Sentrefigele levator
16	1 ve 2 ve 9x20 hadde ma'a edevât	31	Tathîr makinesi sentrefigel
16	Islak buğdayı taşların üzerindeki huniye verici levator	32	Silindirleri tathîr edici
		33	Silindirlerden sentrefigele levator
		34	Sentrefigel
		35	Çuval asmaya mahsûs metafora
		36	Çuval doldurucu huniler

⁴⁸⁰ İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlide Sultan Evrakı, Numara: 01224.

Ek 21: Üsküdar Paşalimanı'ndaki Buhar Değirmeninde Bulunan Eşya, Makine, Kazan ve Diğer Malzemelerin Miktarını İçeren ve Tersane Muhamminlerinden Kolağası Veli Efendi Tarafından 1880 Yılında Hazırlanan Demirbaş Defteri⁴⁸¹

Kazan dairesi

Kazan adeti	Her birinin uzunluğu		Her birinin çapı		Kullanım süreleri
	Kadem	Pos	Kadem	Pos	Sene
2	22		6		15
1	22		6	9	7

Adet	Cinsi
12	27 pus tülünde yedek olarak mahrûtiyyü'ş-şekl cedîd kazgân boruları
11	ateşci takımları
70	21 pus tülünde kazgân ızgarası
	308 kıyye ma'denden kazgân kayd boruları
1	yedek kayd tulumbası ve alef (...)
2	yedek belvavef zarfı 3 pus kuturunda idüğü

Makine dairesi

Adet	Cinsi
1	18 pus x 30 pus x 36 pus eb'âdında makine-i mürekkebe
1	16 x 25 x 30 eb'âdında makine-i mürekkebe
4	yedek piston ma'a rod
1	yedek silindir kapağı
1	7 pus silindirinin ve 4 pus tulumbasının kuturu olarak su tulumbası
1	10 nisf kuturunda ve 13 kadem tülünde kılağuz açar torna destgâhı
1	5 pus nisf kuturunda torna destgahı ve bir takım ¼ posdan 1¼ posa değin kılağuz takımı
1	2 aded mengenyi hâvî mengene destgâhı
	250 h 44 kıyye çelik aletler
1	aşşab takım sandığı derûnunda 3 aded el çekici 2 bakır çekic 1 raçet beriz(?) 1 astrit beriz (?) 12 sagîr ve kebîr eğe

⁴⁸¹ İ.B.B. Atatürk Kitaplığı, Pertevniyal Vâlide Sultan Evrakı, Numara: 04061, 15 Mayıs 1296 (27 Mayıs 1880).

1	1 kalıbcı pulanyası (?) 1 kalıbcı desteresi 1 yağ kabı
40	kebîr ve sagîr makinelere mahsûs anahtarlar
1	3½ pus arzında 11 pus tûlünde örs
1	hava tulumbası pistonu ma'a mil (yedek idüğü)
1	yedek ekspens islayed rod (?) ma'a blok
	350 h, 61 kıyye yeni makine için cedîd prinç yataklar
	3 kıyye mantas masil (?) ta'bîr olunan terkîbden ma'mûl cıvata ve somunu
	200 h, 127 kıyye cedîd prinç dökümler değirmen için olduğu
	350 h, 131 kıyye az müsta'mel prinç yataklar
	350 h, 96 kıyye atîk prinçler
	4 kıyye levha lastik (cedîd)
	5 kıyye lastik vakf
1	34 kadem tûlünde 1 pus kuturunda lastik hortum (müsta'mel)
1	2½ pus mihvere mahsûs ma'den kaplin (?)
	2 kantar ma'den dökümler değirmen için
20	1¼ den 3 pus'a değin az müsta'mel yedek olarak palamar bloklar
1	sagîr kösele taşı ma'a ahen (?) mahfaza
1	el tulumbası
1	Saat
3	makine odasına mahsûs gaz lambası
3	ek 2 pus kuturunda istandarts
4	yedek 1 ½ pus palamar blok

Makine mağazası

Adet	Cinsi
20	kebîr şişe yağdanlık
8	sagîr şişe yağdanlık
	18 sagîr poli ve 3 aded palamar blok
	4 kantar atîk timûr

Timurhâne (Demirhane)

Adet	Cinsi
1	timurcî ocağı ma'a körük
1	örs (12 libre, 3 kavater (?), 2 kantar vezninde idüğü)
1	siviç blok
22	kıskaç
20	timurcî baskısı
6	2'si büyük 4'ü küçük timurcî çekici

1	6 pus mengenele ve diril ve astrit (?) postu havî mengene destgâhı
	4 kantar âhen (?) civata
	18 kantar âhen atık parçalar

Aralıkda bulunan eşya

Adet	Cinsi
1	6 kadem kuturunda 22 kadem tûlünde atık kazgân
1	kâbil-i nakl timurcu ocağı
1	el ile hareket olunur vinç
1	diril penç
	Takrîben 1 ton atık timur
	Atık makine için krank şaft
4	2 kadem tûlünde ma'den hadde
1	3 pus pebcinde (?) ve dışın tûlü 8 pus olarak 46 dişi havî fener

Makine ciheti

Adet	Cinsi
6	taş tedvîr etmek için takım (bilâ noxsân idüğü)
1	7 pus kuturunda 34 kadem tûlünde ma'denden nâkil dakik (vida) ma'a poli
1	dakik harmanına dakiki ref etmek için 56 kadem irtifâ'ında 7 pus arzında 85 teneke kovayı havî levator
2	taş tedvîr etmek için kaven terkir (?) (bilâ noxsân idüğü)
1	dakik harmanına ref etmek için 62 kadem irtifâ'ında ve 6 pus arzında 100 aded teneke kovayı havî levator
1	üçüncü kata buğdayı ref etmek için 46 kadem irtifâ'ında 8 pus arzında 78 kovayı havî levator
1	51 kadem irtifâ'ında 3 ½ pus kuturunda bereket ve kableti (?) havî amûdî mihver

Eski makine ciheti

Adet	Cinsi
6	taş tedvîr etmek için takım (bilâ noxsân idüğü)
1	7 pus kuturunda 34 kadem tûlünde ma'denden nâkil dakik (vida) ma'a poli
1	dakik harmanına dakiki ref etmek için 56 kadem irtifa'ında 7 pus arzında 85 teneke kovayı havî levator
1	51 kadem irtifâ'ında 3 ½ pus kuturunda bereket ve kableti (?) havî amûdî mihver
1	22 kadem tûlünde 12 pus kuturunda ma'denden nâkil (vida)
1	50 kadem irtifâ'ında 7 pus arzında 85 kovayı havî levator
1	2 kadem kuturunda 9 kadem tûlünde timurdan ma'mûl elek

1	50 kadem irtifâ'ında 6 pus arzında 85 kovalı levator buğday hunileri ve 500 kadem terbi'inde bölme ve kırıklar
1	3 ¼ pebcinde (?) 10 pus tûlünde 72 dişli yedek ma'den fener
13	ahşab döşeme pontalleri

Birinci kat muhteviyâtı

Adet	Cinsi
12	4, 6 kuturlarında değirmen taşları (ma'a hûni)
2	4, 6 kuturlarında değirmen taşları
2	taşları ref' etmek için âhen maçuna
1	taşları ref' etmek için ahşab
2	âhen (?) ve 5 aded ahşab master
	60 kıyye çelik taşçı çekici müsta'mel
	60 kıyye çelik taşçı çekici cediddir
1	kösele taşı müsta'mel (ma'a âhen mahfaza)
4	taşları tanzîm etmek için ahşab manivelalar
12	anahtar ve 1 çekiç
2	amûdî şaft üzerinde boyel (?) çarhları 2 adedi 10 pus ve 2 adedi dahi 6 pus kuturlarında polileri hâvîdir
	48 kadem tûlünde 2 pus kuturunda şaft olup 10 askı ve 2 bereketi hâvîdir
	1000 kadem murabba'ında bölme ve kırımın mahalli

İkinci kat muhteviyâtı

Adet	Cinsi
2	amûdî mihver üzerinde 24 pus kuturlarında ve 3 ½ pus yüzünde bereket ve yatakları hâvî boyel (?) çarhları
2	2 ½ kuturunda 8 kadem tûlünde ve 2 aded askı ve yatakları hâvî mihver
2	12 kuturunda 33 kadem tûlünde ma'denden ma'mûl vida 23 x 4 ½ eb'adında 2 aded kasnağı hâvî
	450 kadem murabba'ında buğday anbarı
	1000 kadem murabba'ında bölme ve kırımın mahalli
1	7 pus kuturunda 12 kadem tûlünde tenekeden ma'mûl vida 15x4 ahşabdan ma'mûl poliyi hâvî
1	7 pus kuturunda 16 kadem tûlünde tenekeden ma'mûl vida 15x4 ahşabdan ma'mûl poliyi hâvî
1	7 pus kuturunda 23 kadem tûlünde tenekeden ma'mûl vida 9x4 timurdan ma'mûl poliyi hâvî

2	7 pus kuturunda 23 kadem tûlünde timurdan ma'mûl vida 10x3 timurdan ma'mûl poliyi hâvî
1	7 pus kuturunda 23 kadem tûlünde tenekeden ma'mûl vida 9x4 timurdan ma'mûl poliyi hâvî
1	7 pus kuturunda 32 kadem tûlünde tenekeden ma'mûl vida 9x4 timurdan ma'mûl 2 aded poliyi hâvî
1	sakık (?) spot
9	çuvalları nakl etmek için araba
2	erazi 6 ½ kantar çeker

Üçüncü kat muhteviyâtı

Adet	Cinsi
2	amûdî mihver üzerinde 21 pus kuturlarında 4 ½ pus yüzlerinde boyel çarhları
2	mihver ufkı üzerinde 25 pus kuturlarında 4 ½ pus yüzlerinde mortes boyel (?) çarhları
2	şaft için yatak ve bereket
3	dişli çarhlar beherinin kuturu 23 ve yüzü 3 ½
1	tûlî 42 kadem 6 pus ve kuturu 2-3/8 ve 2 aded kablet ile 5 aded askıyı hâvî şaft
1	tûlî 25 kadem kuturu 2 pus ve 1 aded kablet ile 1 aded askı ve 21 aded yatağı hâvî şaft
1	timurdan ma'mûl poli 12x5
1	aşşabdan ma'mûl poli 24 x 4 ½
1	timurdan ma'mûl poli 5x7
1	timurdan ma'mûl poli 6x3 ½
1	timurdan ma'mûl poli 18x4½
1	timurdan ma'mûl poli 15x4½
1	timurdan ma'mûl poli 24x5½
1	timurdan ma'mûl poli 18x3½
1	timurdan ma'mûl poli 18x4½
1	timurdan ma'mûl poli 5x7
1	timurdan ma'mûl poli 24x3½
3	sasür yani müselles şeklinde buğday kalburı bir aded yelpazeyi hâvîdir
1	tûlü 32 kadem ve kuturu 12 pus ve 12x5 eb'adında poliyi hâvî dökmeden ma'mûl vida
1	tûlü 6 kadem ve kuturu 12 pus ve 15x4½ eb'adında poliyi hâvî dökmeden ma'mûl vida
1	2 kadem kuturunda 21 arzında körük
	1000 kadem murabba'ında bölme
4	delikli tutiya levha 5,6x2,2 eb'adında idüğü
1	tulü 72 kadem kuturu 2¼ ve 13 aded askı ve yatakları hâvî mihver
1	tûlü 10 kadem kuturu 1¾ ve 3 aded askı ve yatakları hâvî mihver
1	timurdan ma'mûl poli 34x6

2	timurdan ma'mûl poli 6 ½ x 3 ½
1	timurdan ma'mûl poli 24x5
1	aşşabdan ma'mûl poli 12x4
9	timurdan ma'mûl poli 10x3½
1	timurdan ma'mûl poli 6x3½
1	timurdan ma'mûl poli 24x5
2	timurdan ma'mûl poli 8x3½
2	aşşabdan ma'mûl poli 8x3½
1	timurdan ma'mûl poli 12x4
1	timurdan ma'mûl poli 24x5
1	timurdan ma'mûl poli 23x3½
1	timurdan ma'mûl poli 5x3
1	kuturu 2,8 ve arzı 7 ve 9x5 ½ eb'adında poliyi hâvî körük
8	21 kadem tûlünde 4,4 kuturunda dakik eleği ma'a bürümcük ve vida ve kasnakları
1	irmik fiskiyesine mahsûs âlet
1	42 kadem tûlünde 7 kuturunda ve 12x5 eb'adında poliyi hâvî tenekeden ma'mûl dakik vidası
1	61 kadem tûlünde 9 arzında ve 15x4 eb'adında poliyi hâvî aşşabdan ma'mûl kepek nakli
1	16 kadem tûlünde 7 kuturunda ve 9x3 eb'adında poliyi hâvî tenekeden ma'mûl vida
4	âhen mortes boyel çarhları 2,3 kuturunda 4 yüzünde
1	âhen mortes boyel çarhları 2 kuturunda 3½ yüzünde
1	âhen mortes boyel çarhları 1,8½ kuturunda 4 yüzünde
1	mengene 5 pus açılır
1	kalıbcı mengenesi
1	26 kuturunda daire bıçkısı
90	meyet mortes (?) pervanesi için aşşabdan ma'mûl kebîr kaba diş
11	boyel (?) vil için kaba diş
70	boyel (?) vil için kaba diş
80	boyel (?) vil için kaba diş
131	5 kadem x 9 x 1 ¾ kabacık ağacı tahtası

Dördüncü kat muhteviyâtı

Adet	Cinsi
2	amûdî mihver üzerinde 2,6 kuturlarında 2 ¼ yüzlerinde ve bereket ve yatakları hâvî boyel çarhları
4	21x2 ¼ eb'adında boyel fenerleri
1	42,2 tûlünde 2 ½ kuturunda ve 8 aded askı ve yatakları hâvî mihver

1	10,6 tülünde 1 7/8 kuturunda ve 3 aded askı ve yatakları hâvî mihver
1	8,00 tülünde 2 kuturunda ve 2 aded askı ve yatakları hâvî mihver
2	9,00 tülünde 3 kuturunda hatve ve yatakları hâvî mihver
1	timurdan ma'mûl poli 6x4½
1	timurdan ma'mûl poli 24x5
2	timurdan ma'mûl poli 18x4½
1	timurdan ma'mûl poli 6x3½
1	timurdan ma'mûl poli 8x3½
1	timurdan ma'mûl poli 5x3
1	timurdan ma'mûl poli 6x3½
1	aşşabdan ma'mûl poli 5x3
1	timurdan ma'mûl poli 6x3
2	timurdan ma'mûl poli 18x3½
1	timurdan ma'mûl poli 6x3½
2	timurdan ma'mûl poli 24x4
4	timurdan ma'mûl poli 10x3½
5	timurdan ma'mûl poli 30x6
2	timurdan ma'mûl poli 26x5
2	timurdan ma'mûl poli 29x6
1	6,6 tülünde 2,4 kuturunda ve poliyi hâvî dairevi elek
3	sebriz ve ridel (?) ve poliyi hâvî
3	12 kadem tülünde 2,5 kuturunda yelpaze ve polileri hâvî timur tel kalbur
5	buğday tathîriyün amûdî silindirler
1	35 kadem tülünde 6 pus arzında 66 teneke kovayı ve poliyi hâvî levator
8	16 kadem tülünde 4 pus arzında 37 teneke kovayı ve poliyi hâvî levator
1	24 kadem tülünde 5 pus arzında 44 teneke kovayı ve poliyi hâvî levator
1	16 kadem tülünde 4 pus arzında 37 teneke kovayı ve poliyi hâvî levator
1	38,6 tülünde 2 ½ kuturunda ve 4 aded askı ve yatakları hâvî mihver
1	50,6 tülünde 2 ½ kuturunda ve 5 aded askı ve yatakları hâvî mihver
1	47,3 tülünde 3 kuturunda ve 5 aded ve kableti hâvî
1	timurdan ma'mul poli 10x3½
1	timurdan ma'mul poli 6½ x3½
1	timurdan ma'mul poli 31x4½
1	timurdan ma'mul poli 3½x5
1	timurdan ma'mul poli 10x3½
1	timurdan ma'mul poli 6x3
1	timurdan ma'mul poli 6½x3½

1	timurdan ma'mul poli 10x3½
1	timurdan ma'mul poli 5¼x2½
1	timurdan ma'mul poli 6½x3½
1	timurdan ma'mul poli 30x4½
1	timurdan ma'mul poli 6½x3½
1	timurdan ma'mul poli 10x3½
1	timurdan ma'mul poli 6x3½
1	timurdan ma'mul poli 23x4½
1	timurdan ma'mul poli 36x3
1	aşşabdan ma'mul poli 8x3½
1	timurdan ma'mul poli 14x3½
1	timurdan ma'mul poli 7x2
1	aşşabdan ma'mul poli 10x3½
2	aşşabdan ma'mul poli 9x3½
1	aşşabdan ma'mul poli 8x4
4	aşşabdan ma'mul poli 10x3½
2	timurdan ma'mul poli 12x4
2	timurdan ma'mul poli 28x6
1	2,8 kuturunda 7 arzında ve 10x5 eb'adında poliyi hâvî fazla körüğü
2	39 tülünde 7 kuturunda ve 32x3½ eb'adında poliyi hâvî ma'denden ma'mûl vida
1	6 tülünde 7 kuturunda ve 13x3 eb'adında poliyi hâvî tenekeden ma'mûl vida
1	14 tülünde 7 kuturunda ve 17 ½ x 3 ½ eb'adında poliyi hâvî tenekeden ma'mûl vida
1	26,6 tülünde 7 kuturunda ve 15x3 eb'adında poliyi hâvî tenekeden ma'mûl vida
1	14 tülünde 7 kuturunda ve 9x4 ½ eb'adında poliyi hâvî tenekeden ma'mûl vida
1	6 tülünde 12 kuturunda ve 15½x3 eb'adında poliyi hâvî timurdan ma'mûl vida
2	13 kadem kuturunda dakik harmanları ma'a edevât
2	kepek eleği
3	dakik eleği
1	irmik fiskiyesine mahsûs âlet
7	35 irtifâ'ında 5 arzında beheriyçün 64 kovayı hâvî râfi' dakik
2	22,6 irtifâ'ında 5 arzında beheriyçün 35 kovayı hâvî râfi' dakik
1	buğday tertibiçün boruları hâvî sahrınç
1	750 kadem murabba'ında bölme ve kırımık
1	468 kadem tülünde 5 ½ arzında çifte kayış
1	184 kadem tülünde 3 pus arzında çifte kayış
1	2504 tülünde 3 pus arzında tek kayış
1	32 kıyye timur tel kafes

1	11 ½ kıyye timur tel kafes
7	Levator
19	ma'den fistak ve kuturları 12 ila 36
6	prinçsiz asma tabak
8	ma'den dişli çarh kuturları 18 ila 2
2	asbiter matris (?)
1	Körük
1	hınta kalburu
1	bir takım ahşam kisek (?) ma'a mahrûfî sematar (?)
1	18 kadem tûlünde 3 pus kuturunda mihver
3	halatdan ma'mûl takım sapan

Ek 22: Midilli Kazası Ahalisinden Tabib Aleksandır Salite'nin Bafla Karyesi'nde İnşa Edeceği Buharlı Zeytinyağı ve Un Değirmeni İçin Avrupa'dan Getirteceği Alet ve Edevatın Listesi⁴⁸²

Bir aded buhar kazgânı	Ta'rîf	Mezkûr kazgân İngilizkârî olarak tûlu on üç ve kuturu dört buçuk İngiliz kademi olduğu gibi bir buhar mahzeniyle berâber kuvveti on dört bârgîrden ve irtifâ'ı bir kadem yedi pusdan ve kuturu bir buçuk kademden ibâret olup işbu kazgânın te'mîni için manometre kafesi ve bir aded mizân ve buna mümâsil âlât-ı sâiresi bulunacaktır.
İngilizkârî üç kıt'a su baskısı	Ta'rîf	İrtifâ'ı beş kadem ile beş pusdan ibâretdir
Memâlik-i şâhânedede ma'mûl bir kıt'a makine	Ta'rîf	Mezkûr makinenin kuvveti on iki bârgîrden ibâret olup sekiz pus kuturunda bir kıt'a üstüvâne ve on dört buçuk pus kuturunda diğer bir üstüvâne ve makinenin harekâtını tanzim için İngilizkârî bir kıt'a regülatör ta'bîr olunur âlât ile sâire teferru'âtı bulunacaktır
Memâlik-i mahrûsede ma'mûl bir aded mihver yani dingil		Alet-i mezkûrenin tûlü elli kadem ve kalınlığı iki pus ile yedi semen olup dört baskı ve dört aded frunozu (?) bulunacaktır
Memâlik-i Osmâniyede ma'mûl çarhlar		Arzı sekiz pus üzerine üç buçuk kadem bir çarh Arzı on iki pus üzerine iki kadem bir çarh Arzı altı pus üzerine sekiz kadem bir çarh Arzı altı pus üzerine iki kadem bir çarh Arzı on iki pus üzerine iki kadem bir çarh
Taşları ve âlât-ı sâireyi tahrîk için Osmânlıkârî yağ değirmeni	Ta'rîf	Âlât-ı sâiresiyle beraber bin dört yüz kıyye sıkletinde olup kuturu beş kadem ve kalınlığı on sekiz pusdan ibâretdir
Memâlik-i mahrûsede yapılmış soğuk suya mahsûs bir aded tulumba	Ta'rîf	Kuturu dört pusdan ve üstüvânîsi sekiz pusdan ibâretdir
Memâlik-i Osmâniye'de yapılmış dört aded su tulumbası		İşbu tulumaların mihver ve çarhları bulunacaktır
Revganın hîn-i hurûcunda cem'ine mahsûs altı aded mahzen		İki adedinin tûlü altı kadem ve arzı yirmi yedi pus ve irtifâ'ı otuz pusdan ibâretdir diğer iki adedinin dahi cesâmetleri âna mümâsil olup bunların bölmesi yokdur ve diğer ikisi dahi sûret-i muhtelifede olup fabrikaya mahsûsdur

⁴⁸² BOA, İ.MMS., 117/5010, 25 Rebiülahir 1308 (8 Aralık 1890).

Ocak		İrtifâ'ı sekiz kadem ve kuturu otuz üç pus olup teferru'âtı dahi vâdır.
İngiliz kayışları		Arzları muhtelif olarak mecmû'ı yüz altmış kadem tûlündedir. İngilizkârî olarak musluk ve borular fabrikaya kifâyet edecek mikdârdadır.

Ek 23: Aydın Vilayeti'ne Bağlı Alaşehir'de İnşa Edilen Un Fabrikası İçin İthal Edilen Alet ve Edevatın Listesi⁴⁸³

Sayfa 1

Kap marka numarası	Maa dara sıklığı	Sıklık-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
A.M. 701	427	179	1	3/124 numero çifte belanşestere (?) mahsus çekmece (kofer?) zirde muharrer edevatla mücehhez altı eleklerle beraber	1
			1	Atamalı maden tül numerosu 50, 50, 50	
			3	İpek gaz (?) numerosu 8, 8, 8	
			5	İpek gaz numerosu 9, 9, 9	
			7	İpek gaz numerosu 10, 10, 10	
			9	İpek gaz numerosu 90, 90, 90	
			10	İpek gaz numerosu 70, 70, 70	
		27	1	Fevkani merdiven sahanlığı (palya?)	
			1	Tahtani “ “ “	
		11	2	Tunçdan mamul koltuk yasadığı	
		5	1	Prinçden mamul yağ kabı (respeyan?)	
		16	4	Rakkasi (pandol) (?)	
		6	2	Dökme çelikden toplu travers	
		4,5	2	Ağaç travers	
			4	Toz için kapak	
			8	Somunlu vida (bolon?) 590/14 milimetre	
			4	Somunlu vida (bolon?) 270x22 milimetre	
		13	4	Somunlu vida (bolon?) 220x34 milimetre	
			16	Somunlu vida (bolon?) 100x20 milimetre	
		4	4	Yumuşak yünden duhûl mil yuvası (manşon?)	
			20	Yumuşak yünden hurûc için mil yuvası (manşon?)	
			8	Tenekeden kolluk 160 milimetre kutruna	
			40	Tenekeden kolluk 110 milimetre kutruna	
			8	Tazyik halkası 160 milimetre kutruna	

Sayfa 2

⁴⁸³ BOA, İ.RSM, 27/17, 25 Safer 1325 (9 Nisan 1907).

Kap marka numarası	Maa dara sıklığı	Sıklık-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
701				Maba'dı	
			40	Tazyik halkası 110 milimetre kutrunda	
			1	Tenekeden yağ kabı	
			1	Buğdayın tathiri için duhûl hunisi	
		4	1	Yağdan (?)	
			4	Rakkaslar için (revendeli) denilen kalın pul	
			12	Somunlu vida 20/20	
			210	Vida 19/20	
		13	25,5	Metre yuvarlak fitil	
			5	Cıvata somunlu anahtar 16/18, 20/22, 25/28, 32/38	
			2	Hazineli anahtar	
			2	Seyr vidaları için anahtar	
		405	1	Halkalı vida	
702	318	179	11	Çifte belanşestere (?) mahsus 3/124 numarolu çekmece (kofer?) zirde muharrer edevatla mücehhez altı aded elekle beraber	1
			1	Atamalı maden tül numbersu 50, 50, 50	
			3	İpek gaz (?) numbersu 8, 8, 8	
			5	İpek gaz numbersu 9, 9, 9	
			7	İpek gaz numbersu 10, 10, 10	
			11	Tunç fosforlu tül numbersu 90, 90, 90	
			11	Tunç fosforlu tül numbersu 70, 70, 70	
			2	Timurdan toplama çubuğu	
		31	2	Timurdan toplama çubuğu	
703	455	295	2	Belanşester (?) için tabla	
		62	1	Ağaç manivela	
		21,5	1	Ağaç manivela için sahanlık	

Sayfa 3

Kap marka numarası	Maa dara sıklığı	Sıklık-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
703				Maba'dı	
		5	4	Ağaç kapak	

704	321	288	2	Kanad	
705	192	155	2	Sütun	
706	418	184	1	3/125 numero belanşestere (?) mahsûs çekmece (kofer?) zîrde muharrer edevatla mücehhez altı elekle beraber	
			1	Atamalı maden tül numero 22, 25, 25	
			3	Atamalı maden tül numero 22, 35, 35	
			5	Atamalı maden tül numero 35, 55, 55	
			7	İpek gaz numero 7, 7, 7	
			9	İpek gaz numero 8, 8, 8	
			11	Tunç fosforlu tül numero 55, 75, 75	
		27	1	Fevkani sahanlık (?)	
			1	Tahtani sahanlık	
		11	2	Tunçdan koltuk yasdığı	
		5	1	Prinçden mamul bir yağ kabı (respeyan?)	
		16	4	Rakkas (pandol)	
		6	2	Dökme çelikden toplu travers	
		4,5	2	Ağaç travers	
			4	Toz için siper	
			8	Somonlu vida 590/14 milimetre	
			4	Somonlu vida 270/22 milimetre	
		13	4	Somonlu vida 220/34 milimetre	
			16	Somonlu vida 100/20 milimetre	
			4	Yumuşak yünden duhûl mil yuvası (manşon?) 160/42000 milimetre	
		2	24	Yumuşak yünden duhûl mil yuvası 110x420 milimetre	

Sayfa 4

Kap marka numarası	Maa dara sıkliti	Sıklet-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
706				Maba'dı	
			8	Tenekeden mamul kolluk 160 milimetre	
			48	Tenekeden mamul kolluk 110 milimetre	
			8	Tazyik halkası 160 milimetre	
			48	Tazyik halkası 110 milimetre	
			1	Tenekeden mamul yağ kabı (respiyen?)	

			1	Buğday tathiri için duhul hunisi	
			4	Rakkaslar için deriden mamul pul	
			12	Somunlu vida 20/20	
			322	Ağaç vida 19/20	
		13	26	Metre yuvarlak fitil	
707	315		11	3/125 numero belanşestere (?) mahsûs çekmece (kofer?) zîrde muharrer edevatla mücehhez altı elekle beraber	1
			1	Atamalı maden tül numero 25, 25, 25	
			3	Atamalı maden tül numero 35, 35, 35	
			5	Atamalı maden tül numero 55, 55, 55	
			7	İpek gaz tül numero 7, 7, 7	
			9	İpek gaz tül numero 8, 8, 8	
		148	9	Tunç fosforlu tül numero 75, 75, 55	
		33	4	Timurdan mamul toplama çubuğu (bar)	
708	449	294	2	Belanşester (?) için tabla	
		62	1	Ağaç manivela	
		21,5	1	Ağaç manivela için sahanlık	
		5	4	Fevkani tablalar için siper	
709	327	286	2	Kanad	
710	190	158	2	Sütun	

Sayfa 5

Kap marka numarası	Maa dara sıkliti	Sıklet-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
711	411	104	1	Makara, tül makarası sürtülme koğaniyla beraber 800x300x90 milimetre	1
		60	1	Makara 800x150x85 milimetrelik	
		57	1	Makara 800x150x80 milimetrelik	
		53	1	Makara 800x150x80 milimetrelik	
		50	1	Makara 820x130x65 milimetrelik	
712	1414	908	1	Dönme mantolu ufkî (orefa?) numero 2/170 boylu boyunca fırçalı idare makarasıyla beraber	1
			4	Hazineli anahtar 12/16, 18/20, 22/25, 28/32 milimetre	
			3	Dökme timurdan yağdan (estofer?) beher 4	
			2	Deri kayış	

		200	16	Amper şevâr (?) numero 1	
713	378	315	3	Samanını (?) saplı ayırıcı (denaşor?) numero 334-3/332	1
714	382	42	1	Makara 750x120x50 milimetre	
		42	1	Makara 750x120x50 milimetre	
		39	1	Makara 760x110x50 milimetre	
		40	1	Makara 650x130x55 milimetre	
		28	1	Makara 600x120x55 milimetre	
		28	1	Makara 600x120x50 milimetre	
		27	1	Makara 600x120x45 milimetre	
		27	1	Makara 600x80x55 milimetre	
715	482	23	1	Makara 575x80x55 milimetre	
		32,5	1	Makara 575x120x60 milimetre	
		32	1	Makara 575x140x60 milimetre	
		36	1	Makara 575x140x60 milimetre	
		234,5	7	Makara 575x140x70 milimetre	

Sayfa 6

Kap marka numarası	Maa dara sıklığı	Sıklık-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
715				Maba'dı	
		32	1	Makara 575x140x70 milimetre	
716	1444		1	Fırçasız ve boylu boyunca kanadlı ufki (orefa?) numero 2/173 300x130x55 idare makarasıyla beraber	1
		878	2	Deri kayış	
		84	1	Makara 1000x150x65 milimetre	
		175	4	Amper şevâr (?) numero 1	
		19	1	Amper şevâr (?) numero 2	
717	572	56	1	Çifte elevatör ve 100 milimetrelik tekneye mahsus kaide 525x35 milimetrelik ağaç ve idare halkası ve iki makara ile beraber	1
			5	Adi elevatöre ve 100 milimetrelik tekneye mahsus kaide her biri 380x35 milimetrelik birer ağaçla	
		190	2	İdare halkası	
			2	Makara	

		122	535	100 milimetre arzında siyah saçdan derin tekne	
		47	47	Amper şevanlı anahtar numero 3 ma'a kayış	
		2	12	Dökme demirden yağdan (estofer?)	
		2,5	20	Çuvallı kinet (?) numero 1, 10 numero 1	
		51	225	Tenekeden mamul pek açık tekne 100 milimetre arzında	
718	209	119	1	Mahrûti sûtûnlu fırça numero 2/40 prinçden mamul bir yağlık setoferle beraber numero 3	1
		2	2	Amper şevanlı anahtar numero 3 maa kayış	
		14	70	100 milimetrelik arzında tenekeden mamul pek açık tekne	
		30	2010	Çanaklı vida numero 4 pul ile beraber	
			1	Çeşidli deriden ince kayış	
719	460		5	(Seller) tesmiye olunan muallak iskemle maa halkalı otomatik yağdan	1

Sayfa 7

Kap marka numarası	Maa dara sıklığı	Sıklık-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
719				Maba'dı	
		222	2	Keza 50 milimetrelik	
		20	1	Makara 450x100x55 milimetre	
		20	1	Makara 430x120x55 milimetre	
		37	2	Makara 450x80x70 milimetre	
		7	2	Makara 150x180x40 milimetre	
		4	1	Makara 120x100x65 milimetre	
		13	2	Makara 230x80x50 milimetre	
		16	2	Makara 230x100x56 milimetre	
		12	2	Makara 230x80x55 milimetre	
		5	1	Makara 250x80x45 milimetre	
720	422		5	(Seller) denilen mu'allak iskemle 55 ve 400 milimetre irtifaında ve halkalı otomatik yağdanla beraber	1
		222	2	Keza 50 milimetre	
		20	1	Makara 430x120x50 milimetre	
		20	1	Makara 450x100x55 milimetre	
		18	1	Makara 450x80x70 milimetre	

		37,5	14	Gömme vidası 22/340	
			16	“ “ 25/380	
			14	“ “ 14/300	
		9	1	Konsollu sahanlık 45	
721	392		3	Adi elevatöre 100 milimetrelik tekneye mahsus baş ağaçsız (?) ve iki idare halkası ve iki makara ile beraber	
		80	2	Keza 500x35 milimetrelik ağaç ve idare halkası ve makara ile beraber	
		115	5	Deri kayış 60 70 90 100 120 130 milimetre 20 935 805 13 13 65 metre	

Sayfa 8

Kap marka numarası	Maa dara sıklığı	Sıklet-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
721				Maba'dı	
			2	Dökme demirden yağdan (stofer) numara 4	
722	623	562	2	Sert dökme demirden silindire 800x250 milimetre her biri silindirli değirmen için kırk iki dişli kirişli bir tekerlekle beraber	1
723	625	566	2	Sert dökme demirden silindire 800x250 milimetre her biri silindirli değirmen için otuz üç dişli kirişli bir tekerlekle beraber	1
724	1448	1222	1	Silindirli değirmen numara 258/1421 adi mevzi' üstüvanesiyle bilâ silindire ve idare makarası	1
			2	Silindireleri kaldırmak için maymuncuk	
			5	Hazinelî anahtar 12/16, 18/20, 22/25, 28/32, 38/40 milimetre	
			1	Toplu anahtar	
			1	Hazinelî anahtar 42 milimetre	
			1	Halkalı vida	
			3	Perçin çivisi	
			1	Sahanlıkları doldurmak için bir yağ matarası	
			1	Tekerlekleri çekmek için alet	
			2	Deri kayış 1600x50 milimetre müvezzi' üstüvaneleri için kenet (?) kayışlarla beraber	
			2	Ağaçdan duhul kasası	

725	600	542	2	Sert dökme demirden silindire 800x250 milimetre her biri silindireli değirmene mahsus kırk iki dişli kirişli bir tekerlekle beraber	1
727	450	413	2	Yivli silindire 800x220 milimetre biri 550 diğeri 700 yivli silindireli değirmen için numara 228/1424	1
728	472	732	2	Yivli silindire 800/220 milimetre biri 550 diğeri 700 yivli her biri silindirli değirmene mahsus on sekiz dişli kirişli bir tekerlekle beraber numara 228/1424	1
729	1254	987	1	Silindireli değirmen numara 228/1424 (silindiresiz) müvezzi' üstüvane ile	1

Sayfa 9

Kap marka numarası	Maa dara sıklığı	Sıklık-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
729				Maba'dı	
			2	Bir tarafında adi diğer tarafında muhrik aletle beraber kırk sekiz dişli kirişli tekerlek	
			3	Perçin çivisi	
			2	İdare makarası	
			1	Tekerlekleri kaldırmak için alet	
			2	Silindireleri kaldırmak için alet	
			5	Hazneli anahtar 12/16, 18/20, 22/25, 28/32, 48/40 milimetre	
			1	Toplu anahtar	
			1	Hazneli anahtar 42 milimetre	
			1	Halkalı vida	
			1	Sahanlıkları doldurmak için yağ kabı	
			2	Müvezzi üstüvanelere ve muhrik aletlere mahsus deri kayış	
			2	Ağaçdan duhul üstüvanesi	
730	1433	1209	1	Silindireli değirmen numara 258/1422 (silindiresiz) her iki tarafında müvezzi' üstüvanelerle 140x140x60 milimetrelik idare makarasıyla beraber	1

			2	Müvezzi' üstüvaneler için 1600x50 milimetre deri kayış	
			2	Ağaçdan duhul üstüvanesi	
731	1440	1210	1	Silindireli değirmen numara 258/1423 silindiresiz her iki tarafında adi müvezzi' üstüvaneleri 640x140x60 milimetrelik idare makarasıyla beraber	1
			2	Müvezzi' üstüvanelere mahsus her biri 1600x50 milimetrelik deri kayış	
			2	Ağaçdan duhul üstüvanesi	
732	1268		1	Silindireli değirmen numara 228/1425 silindiresiz her iki tarafı adi müvezzi' üstüvanelerle ve 385x140x60 milimetrelik idare makarasıyla beraber	1
		992	2	Müvezzi' üstüvanelere mahsus (Haris) denilen kenetle beraber kayış	
		75	2	Ağaç kasa	
			245	Metre kenevir kayış nev'i 1 (a) 110 milimetre arzında	

Sayfa 10

Kap marka numarası	Maa dara sıkleti	Sıklet-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
733	625	570	2	Sert demirden silindire 800x250 milimetre her biri silindirli değirmene mahsus otuz üç dişli kirişli bir tekerlekle beraber 258/1423 numara	1
734	620	561	2	Sert demirden silindire 800x250 milimetre her biri silindirli değirmene mahsus otuz üç dişli kirişli bir tekerlekle beraber 25/1423	1
736	401	368	2	800x220 milimetrelik yivli silindire numara 228/1425 silindirli değirmene mahsus 300 ve diğeri 450 yivli her biri silindire on sekiz dişli kirişli bir tekerlekle beraber	1
735	372	431	2	Yivli silindire 800x220 milimetre biri 228/1425 numarolu silindirli değirmene mahsus 300x450 yivle beraber	1

737	1206	466	1	Otomatik alet rakkas üstüvaneli şerha ile beraber kasanın uzunluğu 2000 milimetre ta'lik makinesiyle ve 600x120 milimetre idare makarasıyla beraber	1
		31	1	İki metre tülünde demir zencir	
		13,5	1	Vida 800x200 milimetre iki koltuk yasdığıyla beraber	
			2	Mezkur vida için yağdan (stofe) numara 3	
			2	Karışdırıcı alete mahsus yağdan (stofe) numara 3 ve 4 ve 5	
		13	2	Konsollara mahsus yağdan (stofe) numara 4	
		212	17	Dökme amper şevâr numero 1	
		75	66	240 milimetre arzında tenekeden tekne	
		47	2	İki numarolu (orefa)lara mahsus tekneli mücedded hava (vantilatör)	
		17	2	Elekhane konsolu	
		18	1	Makara 300x180x55 milimetre kama (klavet)le beraber	
		18	22	Metre kenevir kayış 250 milimetre arzında	
		22	27	Metre deri kayış 140 milimetre arzında	
		8	1	Makara 350x80x45 milimetre (...) kama (?) ile beraber	
		21	75	Metre kenevir kayış nev'i 1 (a) 110 milimetre arzında	

Sayfa 11

Kap marka numarası	Maa dara sıkliti	Sıklet-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
738	690		5	(Seller) denilen sahanlık 70 milimetre tabanlı alezaj? ve halkalı ve otomatik yağlayıcı ile beraber	1
		452	3	Keza 80 milimetre (alezaj?)	
			2	Çiftleşme (manşonu?) 55 milimetre (alezaj)	
			1	Çiftleşme (manşonu?) 60 milimetre (alezaj)	
		148	2	Çiftleşme (manşonu?) 70 milimetre (alezaj)	

739	414	130	1	(Seller) denilen sahanlık 90 milimetrelik alezaj hücre üzerine mevzû' ve halkalı otomatik yağlama ile beraber	1
		74	2	Defa 50 milimetrelik alezaj	
		70	2	Defa 60 milimetrelik alezaj tabanlı ve halkalı otomatik yağlama ile beraber	
		51	1	Çiftleşme manşonu 80 milimetre alezaj	
		5	2	Tevakkuf halkası 40 milimetre	
			4	Defa 50 milimetre alezaj	
		8	2	Dökme demirden sahanlık	
		1	2	Mu'allak iskemlelere mahsus anahtar	
		3	2	Koltuk yastığı 40 milimetre arzında	
			5	Dökme demirden yağlık (estofen) numero 3	
740	1096		1	(Zig-zag) denilen daneli tathîr aleti numero 5/111	
			2	İdare makarası 225x100 ve 225x110 milimetre	
			3	Dökme demirden yağlık (estofen) numero 3	
			1	Deri kayış	
			3	Hazineli anahtar 16/18, 20/22, 25/28 milimetre	
			4	Kalbur için elek zîrde muharrer edevatla mücehhez	
				(1) 1080x840 milimetre numero 45	
				(2) 1080x730 milimetre numero 45	
				(3) 1080x680 milimetre numero 49	

Sayfa 12

Kap marka numarası	Maa dara sıklığı	Sıklık-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
740				Maba'dı	
				(4) 1100x730 milimetre 9/M	
				(Zig-zag) makinesi için ihtiyat elek beraber	
				(1) 1080x840 milimetre numero 18/M	
				(2) 1080x730 milimetre numero 16/17/M	
		555		(4) 1100x730 milimetre numero 8/M	
		30	48	Metre deri kayış 110 milimetre arzında	
		100	4	Belanşesterlerin idaresi için (estofen) yağlıkla mücehhez destekli idare makarası	

		21	1	Fevkânî ağaç 1700x45 milimetre	
		26	1	Alet mknatısı numero 6	
			1	Ağaç 2200x35 milimetre	
			1	Keza 2000x35 milimetre	
		42	1	Keza 1300x35 milimetre	
741	337	168	3	Çifte elevatöre ve 1000 milimetrelik ağaçsız ve her biri 340x120x35 milimetrelik iki makara ile beraber	1
		77	2	Adi elevatörlü ve 100 milimetrelik tekneler için baş yeri 500x35 milimetrelik ağaçla diğeri ağaçsız ve her biri 340x120x35 milimetrelik birer makara ve ikişer tevakkuf halkasıyla beraber	
		3	18	Dökme demirden yağlık (estofen) numero 4	
742	247	186	2	Adi elevatörler ve 100 milimetrelik tekneler için kaide ağaç ve 340x120 milimetrelik makaralar ve koltuk yastığı ve tevakkuf halkalarıyla beraber	1
743	642	108	1	240 milimetre arızında teknelere mahsus adi elevatör başı 500x270x45 milimetre bir makara ve iki tevakkuf halkalarıyla beraber	1
			1	Adi elevatörlere mahsus kaide 3400 milimetrelik teknelerle beraber	
			1	Makara 500x270x45 milimetre	
			1	Ağaç 750x45 milimetre	

Sayfa 13

Kap marka numarası	Maa dara sıklığı	Sıklık-i safiyesi	Aded-i eşya		Kap
		115	2	Tevakkuf halkası 45 milimetre alezaj	
			1	Mücedded-i heva (vantilatör) tekmi timurdan numero 13	
		92	2	Dökme timurdan yağlık (estofen) numero 3	
			4	Makara 600x80x35 milimetre	
			1	Makara 600x100x35 milimetre	
		128	1	Makara 600x80x40 milimetre	
		13	1	Makara 430x800x30 milimetre	

		22	1	Makara 500x100x60 milimetre	
		13	1	Makara 430x80x40 milimetre	
		13	1	Makara 430x80x35 milimetre	
		4,5	1	Makara 120x80x60 milimetre	
744	878	195	1	Ağaç 5000x80 milimetre	1
		150	1	Ağaç 5000x70 milimetre	
		131	1	Ağaç 4400x70 milimetre	
		90	1	Ağaç 5000x55 milimetre	
		90	1	Ağaç 4500x65x55 milimetre	
		87	1	Ağaç 4400x65x55 milimetre	
		30	1	Ağaç 2000x65x55 milimetre	
		17	1	Ağaç 2200x35 milimetre	
745	278	88	1	Ağaç 4000x60 milimetre	
		74	1	Ağaç 400x55 milimetre	
		38	1	Ağaç 2500x50 milimetre	
		15	1	Ağaç 1500x40 milimetre	
746	178		1	3400x250 milimetrelik fevkani uçsuz vida sahanlıkla beraber	1
			1	Uçsuz vida 300x100 milimetre kasasız	

Sayfa 14

Kap marka numarası	Maa dara sıklığı	Sıklık-safiyesi	Aded-i eşya		Kap
746				Maba'dı	
			2	Harici sahanlık (palya)	
			5	Dahili sahanlık	
		106	7	Dökme timurdan yağlık (estofer)	
747	895	595	1	Sasür (?) (evrora) numero 3/521, uçsuz vida kompartmanla 200x80 milimetrelik idare makarasıyla ve 36, 40, 44, 48 numarolu ipek gazla mücehhez dört elekkle ve 18, 20, 24, 28, 32, 52, 56, 60 numarolu ipek gazla mücehhez sekiz ihtiyat eleğiyle ve iki deri kayışıyla ve üç numarolu dört adet yağlık (estofer)le ve üç adet hazineli anahtarla 12/16, 18/20, 22/25 milimetre	1

726	602	545	2	Sert dökme timurdan silindire 800x250 milimetre her biri 258/1422 silindirli değirmene mahsus kırk iki dişli kirişli birer tekerlekle beraber	1
1503	835	622	1	Buğday yıkamak ve kurutmaya mahsus makine	1
1504	306	294		Yıkayıcı ve taş ayıklayıcı alatla beraber numero 4	1
			2	Çifte elevatörlere ve 100 milimetrelik teknelere mahsus kaide ağaç ve 340x120 milimetrelik makara ve koltuk yasdıkları ve tevakkuf halkalarıyla beraber (işbu iki kaide ve teferruatı 742 numarolu sandık muhteviyatındandır)	
			1	Zaif gazla muhterik (motor) teferruatıyla beraber kilogram 2800	
			1	Su tulumbası kilogram 2800	
			1	Gazla muhterik makine kilogram 2800	
			1	Hava tulumbası kilogram 2800	
			1	Aspiratör (menfes) kilogram 2800	
			2	Ayıklayıcı (tribor) kilogram 2800	
			1	Akopleman, timur borular ve teferruatıyla beraber	

Ek 24: 1917 Yılında Antalya Merkezinde Mevcut Un Fabrikaları ve Mahallerini Bildiren Cetvel⁴⁸⁴

Fabrika adedi	Fabrikanın mevkisi	Fabrikanın çeşidi	Fabrika sahiplerinin ismi	Alet ve edevâtın cinsi	Fabrikanın hangi ülke sistemine göre düzenlendiği	Makinenin kaç bârgîr kuvvetinde olduğu	Geceli gündüzlü kaç İstanbul kilesi zahire öğüttüğü (24 saatte)		Mülâhazât
							Kile	Kilo	
1	Gümrük civarında Hasbağçe mevki'inde	Dakîk fabrikası	İdâre-i husûsiye-i livâya aid Dimitri Bey fabrikası	Dört taşlı ve iki kelendirolu (?)	İngiliz (four sisteminde)	İki torpile mâlik olup birisi kırk iki ve diğeri otuz bârgîr kuvvetinde olduğu	600	18000	
1	Bağçeler civârında değirmen önü nâm mahalde	“ “	İzakzâde Tevfik Efendi	Dört taşlı ve iki kelendirolu (?)	İngiliz (four sisteminde)	Bir torpilli kırk iki bârgîr kuvvetinde	600	18000	
1	“ “	Dakîk fabrikası	Hâcî İftim	Dört taşlı bir kelendirolu (?)	İngiliz (four sisteminde)	Bir torpilli kırk iki bârgîr kuvvetinde	400	12000	

⁴⁸⁴ “...Merkez livâda mevcûd dakîk fabrikaları hakkında ma'lûmâtı hâvî tanzîm kılınan bir kıt'a cedvel leffen arz ve takdîm kılınmıştır mülhakât-ı livâda fabrika vesâir müessesenin olmadığı arz olunur.” BOA, DH.UMVM., 75/18, 28 Zilkade 1335 (15 Eylül 1917).

		ta'mîre muhtâcdır							
1	“ “	Dakîk fabrikası	Yorgi Filibaki	Üç taşlı bir kelendirolu (?)	İngiliz (four sisteminde)	Bir torpilli kırk iki bârgîr kuvvetinde	400	12000	
1	“ “	Dakîk kelendir ve fabrikası	Hâcî Receb zâde Ahmed Efendi	Bilâ taş dört kelendirolu	Almanya ma'mûlâtından	Bir torpil niyomanik (?) bir torpil yetmiş bârgîr kuvvetinde	500	15000	
<u>1</u>	Şeyh Şücaeddin mahallesinde bulgur değirmeni dimeğle ma'rûf	Dakîk ve elektrik tenvirât fabrikası	İdâre-i husûsiyeye aid	Üç taşlı	İngiliz (four sisteminde)	Bir torpil otuz iki bârgîr kuvvetinde	300	9000	
6									

Ek 25: Beyrut'ta Un Fabrikasına Verilen Arpa, Buğday ve Fabrikadan Alınan Un Miktarını Gösteren Cetvel ⁴⁸⁵

Para	Kuruş			Yekûn	Çuval	Hınta Kıyye		Şa'ır Kıyye	(...)	(...)	Tarihi
	200	20	1,20	2	100	6950		Fî 7 Şubat sene 916			Fî 10 Şubat sene 916 muvâfik 28 Kânûn-ı sâni sene 331
	270	20	1,20	2	135	11118		Fî 11 Şubat sene 916			Fî 12 Şubat sene 916 muvâfik 30 Kânûn-ı sâni sene 331
	218	20	1,20	2	109	10338		Fî 14 Şubat sene 916			Fî 15 Şubat sene 916 muvâfik 2 Şubat sene 331
	120	20	1,20	2	60	5397,5	1887	Fî 17 Şubat sene 916			Fî 17 Şubat sene 916 muvâfik 4 Şubat sene 331
	28	20	1,20	2	14	5689,5	1832,5	Fî 19 Şubat sene 916			Fî 18 Şubat sene 916 muvâfik 5 Şubat sene 331
	150	20	1,20	2	75	5778	1679	Fî 20 Şubat sene 916			Fî 20 Şubat sene 916 muvâfik 7 Şubat sene 331
	240	20	1,20	2	120	3292	1026	Fî 22 Şubat sene 916			Fî 21 Şubat sene 916 muvâfik 8 Şubat sene 331
	124	20	1,20	2	62		3466,5	Fî 22 Şubat sene 916			Fî 23 Şubat sene 916 muvâfik 10 Şubat sene 331
	350	20	1,20	2	175	19645	2051	Fî 23 Şubat sene 916			Fî 24 Şubat sene 916 muvâfik 11 Şubat sene 331

⁴⁸⁵ BOA, Dahiliye Emniyet-i Umumiye Muhasebe Kalemi Evrakı (DH.EUM.MH.), 258/85, 7 Ramazan 1334 (8 Temmuz 1916).

	188	20	1,20	2	94	10993		Fî 26 Şubat sene 916			Fî 26 Şubat sene 916 muvâfik 13 Şubat sene 331
	118	20	1,20	2	59	14494,5		Fî 27 Şubat sene 916	58	1	Fî 27 Şubat sene 916 muvâfik 14 Şubat sene 331
	2	20	1,20	2	1	6093		Fî 8 Nisan sene 916		1	Fî 28 Şubat sene 916 muvâfik 15 Şubat sene 331
	6	20	1,20	2	3	7647,5		Fî 9 Nisan sene 916			Fî 29 Şubat sene 916 muvâfik 16 Şubat sene 331
	30	20	1,20	2	15	14244		Fî 10 Nisan sene 916			Fî 3 Mart sene 916 muvâfik 19 Şubat sene 331
	969	5,20	11,20	17	57	7258		Fî 11 Nisan sene 916			Fî 9 Nisan sene 916 muvâfik 27 Mart sene 332
	2108	5,20	11,20	17	124	4758,5		Fî 12 Nisan sene 916			Fî 10 Nisan sene 916 muvâfik 28 Mart sene 332
	1360	5,20	11,20	17	80	7503		Fî 14 Nisan sene 916			Fî 11 Nisan sene 916 muvâfik 29 Mart sene 332
	1921	5,20	11,20	17	113	12750		Fî 18 Nisan sene 916			Fî 12 Nisan sene 916 muvâfik 30 Mart sene 332
	1003	5,20	11,20	17	59	9140		Fî 20 Nisan sene 916			Fî 13 Nisan sene 916 muvâfik 31 Mart sene 332
	51	5,20	11,20	17	3	21425		Fî 21 Nisan sene 916			Fî 14 Nisan sene 916 muvâfik 1 Nisan sene 332
	1411	5,20	11,20	17	83	7876,5		Fî 30 Nisan sene 916			Fî 15 Nisan sene 916 muvâfik 2 Nisan sene 332

	1445	5,20	11,20	17	85	11719		Fî 2 Mayıs sene 916			Fî 18 Nisan sene 916 muvâfik 5 Nisan sene 332
	850	5,20	11,20	17	50	10713,5		Fî 3 Mayıs sene 916			Fî 19 Nisan sene 916 muvâfik 6 Nisan sene 332
	629	5,20	11,20	17	37	5452	2000	Fî 7 Mayıs sene 916			Fî 20 Nisan sene 916 muvâfik 7 Nisan sene 332
	935	5,20	11,20	17	55	3512,5	3527	Fî 9 Mayıs sene 916			Fî 21 Nisan sene 916 muvâfik 8 Nisan sene 332
	14726				1768	223788	17469				

Para	Kuruş			Yekûn	Çuval	Hinta Kıyye	Şa'îr Kıyye	(...)	(...)	Tarihi
	14726	(...)			1768	223788	17469	(...)		
	170	5,20	11,20	17	10	16008	13558	Fî 10/12 Mayıs sene 916		Fî 22 Nisan sene 916 muvâfik 9 Nisan sene 332
	1360	5,20	11,20	17	80	5816,5	1148	Fî 13 minhü		Fî 26 Nisan sene 916 muvâfik 13 Nisan sene 332
	2176	5,20	11,20	17	128	11422	4258,5	Fî 16 minhü		Fî 27 Nisan sene 916 muvâfik 14 Nisan sene 332
	425	5,20	11,20	17	25	3802,5	1653	Fî 17 minhü		Fî 28 Nisan sene 916 muvâfik 15 Nisan sene 332
	1479	5,20	11,20	17	87	7668	1505,5	Fî 20 minhü		Fî 30 Nisan sene 916 muvâfik 17 Nisan sene 332

	2023	5,20	11,20	17	119	7490	1552,5	Fî 21 minhü			Fî 2 Mayıs sene 916 muvâfik 19 Nisan sene 332
	2057	5,20	11,20	17	121	6036	1962	Fî 22 minhü			Fî 3 Mayıs sene 916 muvâfik 20 Nisan sene 332
	850	5,20	11,20	17	50	5841,5	1956,5	Fî 23 minhü			Fî 7 Mayıs sene 916 muvâfik 24 Nisan sene 332
	493	5,20	11,20	17	29	4609	7725	Fî 26 minhü			Fî 8 Mayıs sene 916 muvâfik 25 Nisan sene 332
	25759										
	1088	5,20	11,20	17	64	4024,5		Fî 28 minhü			Fî 9 Mayıs sene 916 muvâfik 26 Nisan sene 332
	1598	5,20	11,20	17	94	7604,5		Fî 28 minhü			Fî 10 Mayıs sene 916 muvâfik 27 Nisan sene 332
	1462	5,20	11,20	17	86	3845,5	863,5	Fî 29 minhü			Fî 11 Mayıs sene 916 muvâfik 28 Nisan sene 332
	1292	5,20	11,20	17	76	3094,5		Fî 30 minhü			Fî 12 Mayıs sene 916 muvâfik 29 Nisan sene 332
	1088	5,20	11,20	17	64	1890	1964	Fî 31 minhü			Fî 13 Mayıs sene 916 muvâfik 30 Nisan sene 332
	850	5,20	11,20	17	50	1549	1535	Fî 1 Haziran sene 916	49	1	Fî 14 Mayıs sene 916 muvâfik 1 Mayıs sene 332
	1258	5,20	11,20	17	74	5827,5		Fî 2 minhü			Fî 16 Mayıs sene 916 muvâfik 3 Mayıs sene 332

	1564	5,20	11,20	17	92	3916,5		Fî 3 minhü			Fî 17 Mayıs sene 916 muvâfik 4 Mayıs sene 332
	850	5,20	11,20	17	50	5786		Fî 4 minhü			Fî 18 Mayıs sene 916 muvâfik 5 Mayıs sene 332
	36809										
	1649	5,20	11,20	17	97	1530,5	1505,5	Fî 7 minhü			Fî 20 Mayıs sene 916 muvâfik 7 Mayıs sene 332
	1564	5,20	11,20	17	92		1709	Fî 8 minhü			Fî 21 Mayıs sene 916 muvâfik 8 Mayıs sene 332
	1445	5,20	11,20	17	85	3954,5		Fî 9 minhü			Fî 22 Mayıs sene 916 muvâfik 9 Mayıs sene 332
	1258	5,20	11,20	17	74		3933	Fî 10 minhü			Fî 23 Mayıs sene 916 muvâfik 10 Mayıs sene 332
	102	5,20	11,20	17	6	6578,5		Fî 11 minhü			Fî 24 Mayıs sene 916 muvâfik 11 Mayıs sene 332
	1785	5,20	11,20	17	105	6001		Fî 13 minhü			Fî 27 Mayıs sene 916 muvâfik 14 Mayıs sene 332
	44512				3529	348084	64298				

Para	Kuruş			Yekûn	Çuval	Hınta Kıyye	Şa'ir Kıyye	(...)	(...)	Tarihi
44512	(...)				3526	348084	64298	(...)		
1700	5,20	11,20	17	100	2317,5	1528,5	Fî 14 Haziran sene 1916			Fî 28 Mayıs sene 1916 muvâfik 15 Mayıs sene 1332

	986	5,20	11,20	17	58						Fî 29 Mayıs sene 1916 muvâfik 16 Mayıs sene 1332
	884	5,20	11,20	17	52						Fî 30 Mayıs sene 1916 muvâfik 17 Mayıs sene 1332
	561	5,20	11,20	17	33						Fî 31 Mayıs sene 1916 muvâfik 18 Mayıs sene 1332
	360	5,20	11,20	12	30						Fî 1 Haziran sene 1916 muvâfik 19 Mayıs sene 1332
	588	5,20	11,20	12	49						Fî 2 Haziran sene 1916 muvâfik 20 Mayıs sene 1332
	504	5,20	11,20	12	42						Fî 3 Haziran sene 1916 muvâfik 21 Mayıs sene 1332
	888	5,20	11,20	12	74				73	1	Fî 4 Haziran sene 1916 muvâfik 22 Mayıs sene 1332
	408	5,20	11,20	12	34						Fî 7 Haziran sene 1916 muvâfik 25 Mayıs sene 1332
	972	5,20	11,20	12	81						Fî 10 Haziran sene 1916 muvâfik 28 Mayıs sene 1332
	338	5,20	11,20	12	29						Fî 11 Haziran sene 1916 muvâfik 29 Mayıs sene 1332
	516	5,20	11,20	12	43						Fî 12 Haziran sene 1916 muvâfik 30 Mayıs sene 1332
	792	5,20	11,20	12	66						Fî 14 Haziran sene 1916 muvâfik 1 Haziran sene 1332

	<u>420</u>	5,20	11,20	12	<u>35</u>						Fî 15/16 Haziran sene 1916 muvâfik 2/3 Haziran sene 1332
	54429				4252						
						350401,5	65826,5				
						<u>8935</u>					Fî 1 Haziran sene 1916 muvâfik 16 Şubat sene 1331
						341466,5					
	3250			942	11	Fî 14 Şubat sene 1331					
	<u>5075</u>			233	20	Fî 4 Mayıs sene 1332					
	62754										

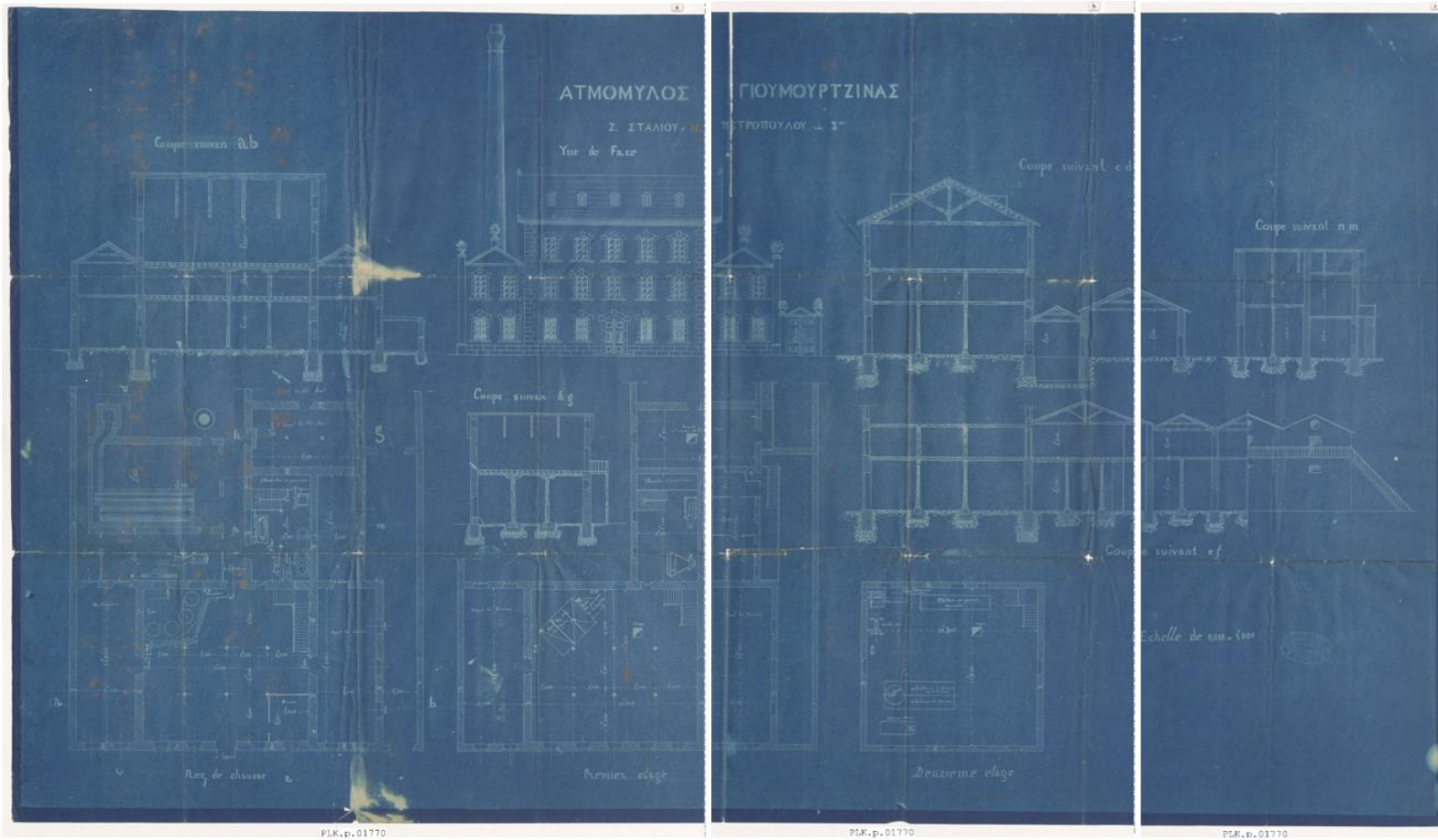
Ek 26: 27 Nisan 1916 Tarihinden 20 Mayıs 1916 Tarihine Kadar Fabrikaya Verilen Arpa, Buğday ve Fabrikadan Alınan Unun Miktarı ve Verilen Vergiyi Beyan Eden Cetvel⁴⁸⁶

Buğday Kıyye	Çuval Adet	Arpa Kıyye	Çuval Adet	Teslimat Tarihi	Un Kıyye	Çuval Adet	Yardım Miktarı		Satış tarihi	Açıklama
							Kuruş	Para		
1592	20			14 Nisan sene 1332	3816	53	901		17 Nisan sene 1332	Mecmû'dan on çuval un iyi çıkmadığına mebni on iki büyük çuval derûnuna vaz' edilerek komisyon ma'rifetiyle ve Komiser Hasan Efendi tarafından verilen vesika mücebince Cebel-i Lübnan'da satılmışdır bunlar i'âneye dâhil değildir.
5642	75			17 minhü	1872	26	323		20 "	
1541	20	509	8	4 Mayıs sene 1332	2232	31	552	20	6 Mayıs sene 1332	
738	9	353,5	6	5 minhü	144	2			7 "	

⁴⁸⁶ BOA, DH.EUM.MH., 258/85, 7 Ramazan 1334 (8 Temmuz 1916).

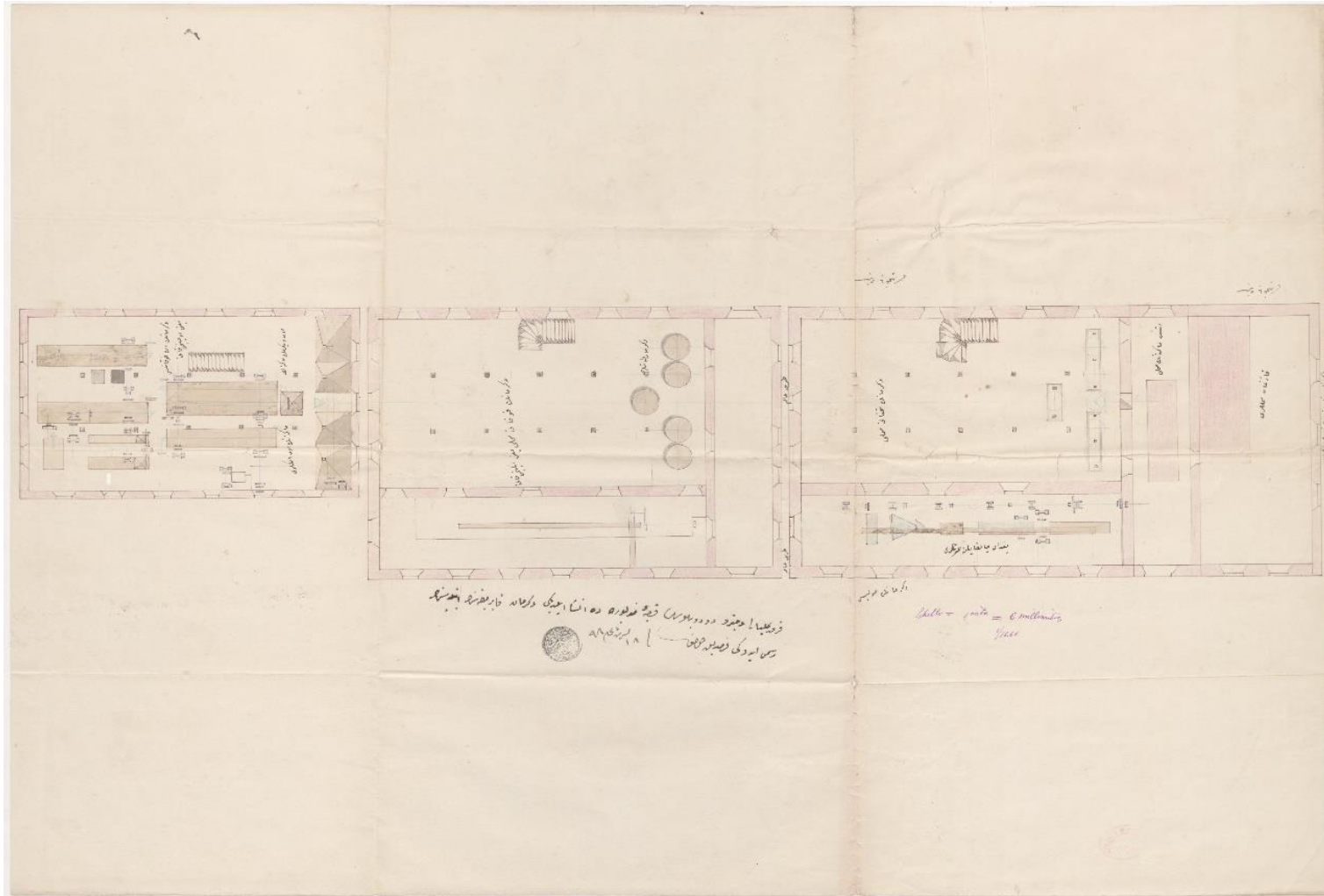
926	11			7 minhü	504	7			9 “	
10439	135	862,5	14		8568	119	1776		Yekûn	

Ek 27: Buhar Değirmeni Planı⁴⁸⁷



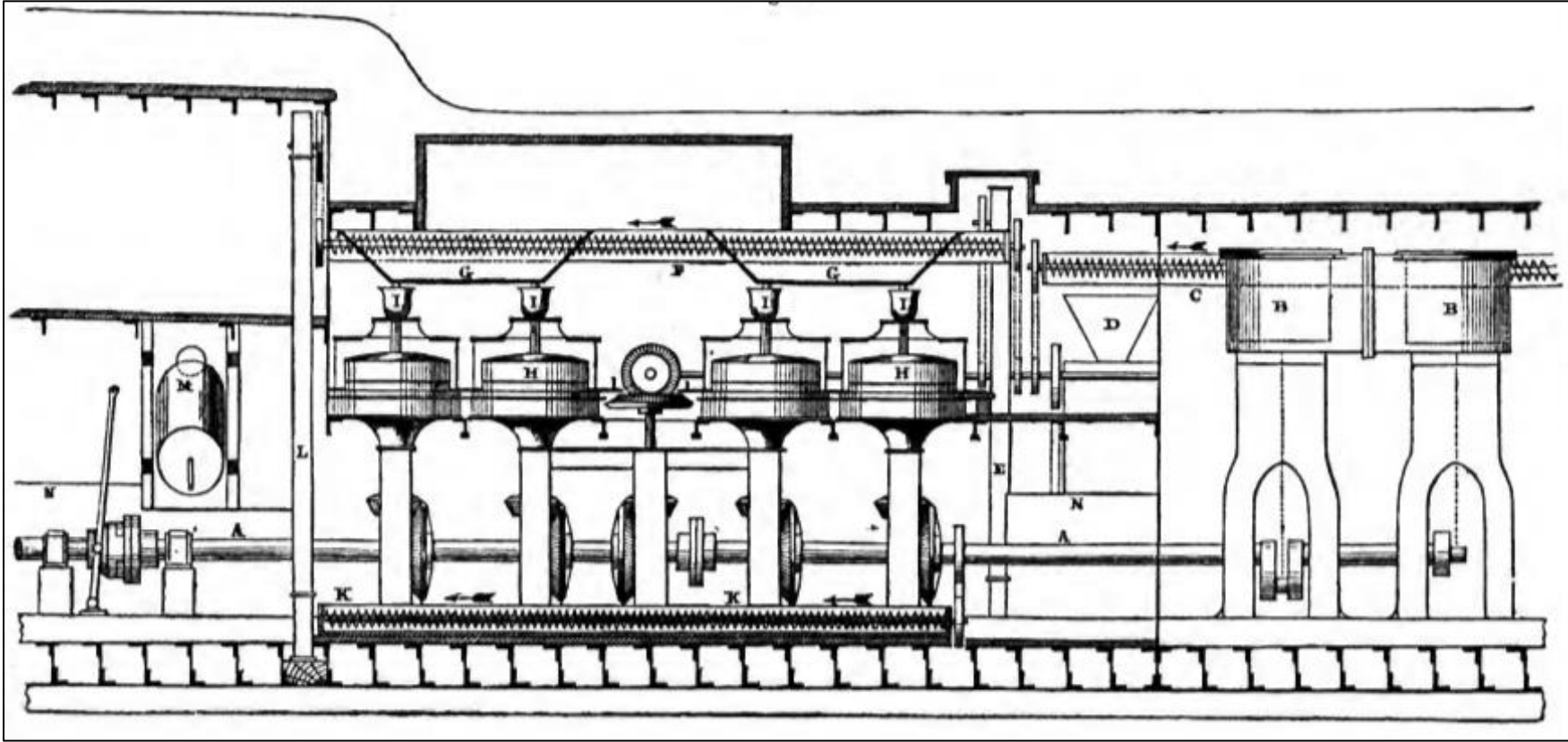
⁴⁸⁷ BOA, PLK.p., g.n. 1770.

Ek 28: Kırkkilise’de İnşa Edilmiş Bir Buhar Değirmeni Planı⁴⁸⁸



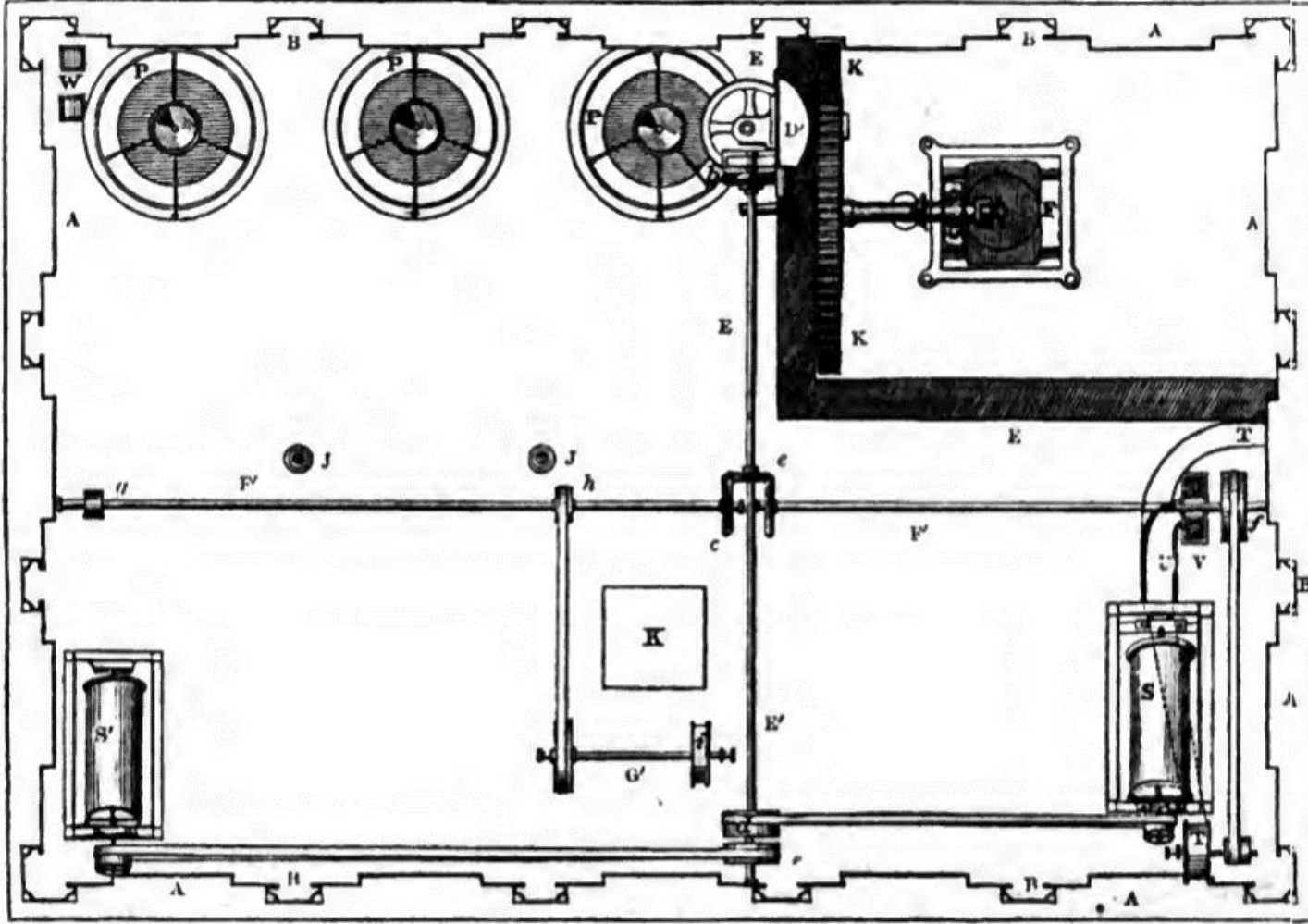
⁴⁸⁸ BOA, PLK.p., g.n. 4036.

Ek 29: İngilizlerin Kırım Savaşı'nda Kullandıkları Yüzen Buhar Değirmeni Planı⁴⁸⁹



⁴⁸⁹ William Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills*, s. 134.

Ek 30: Osmanlı Devleti İçin İngiliz Mühendis William Fairbairn Tarafından Tasarlanan Buhar Değirmeni Planı⁴⁹⁰



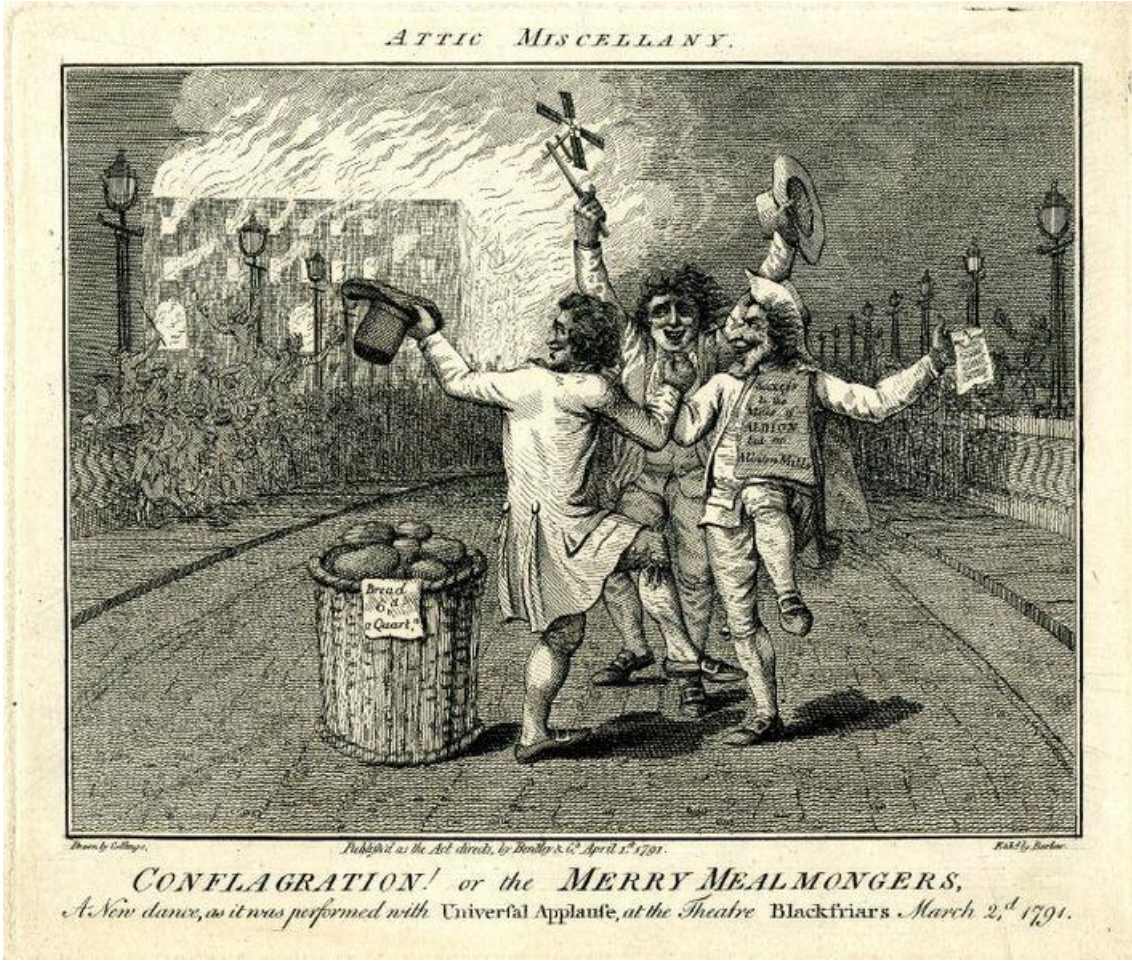
⁴⁹⁰ William Fairbairn, *Treatise on Mills and Millwork: on Machinery of Transmission and the Construction and Arrangement of Mills*, s. 122.

Ek 33: Gelibolu'da Bulunan Bir Buhar Değirmeni ve Bacası⁴⁹³



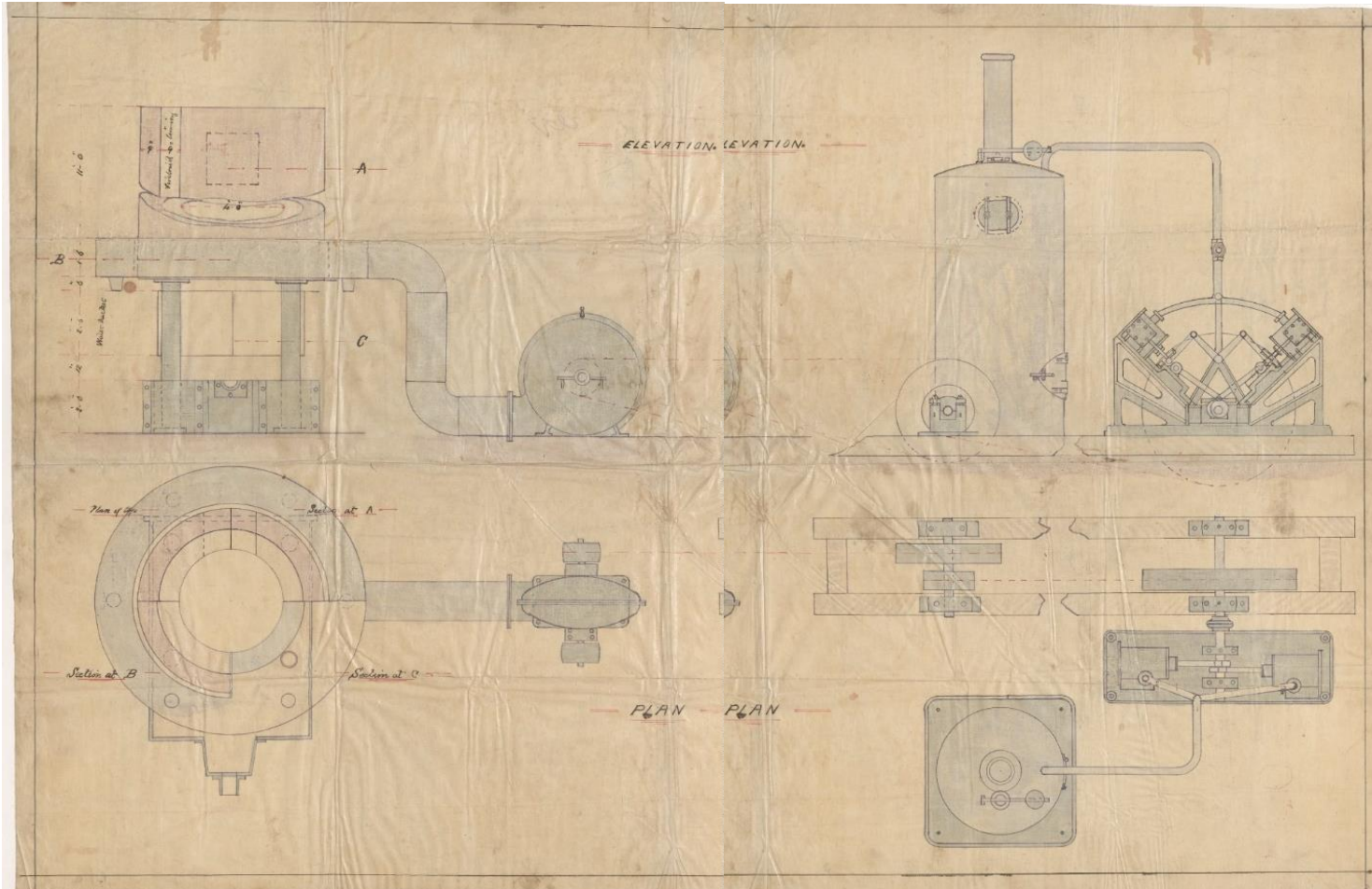
⁴⁹³ <http://www.levantineheritage.com/gallipoli.htm>

Ek 34: Albion Değirmeni Yangınına Tasvir Eden Karikatür⁴⁹⁴



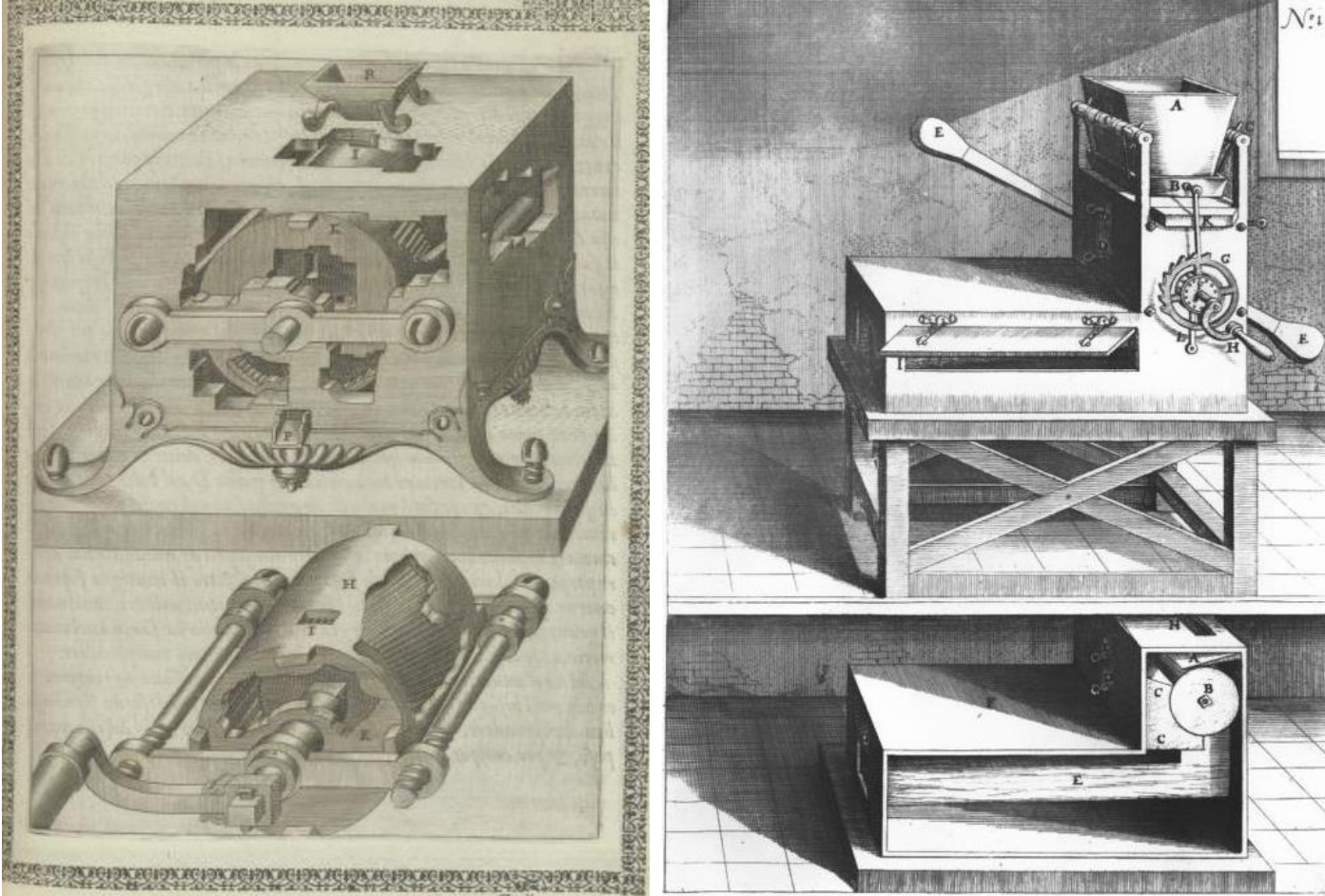
⁴⁹⁴ 1786 yılında hizmete açılan sanayi çağının önemli bir hamlesi olan Londra'daki ilk buhar değirmeni Albion Değirmeni 2 Mart 1791'de büyük bir yangın neticesinde kül olmuştu. Karikatürist Samuel Collings değirmen yangınının tasviriyle alakalı *Attic Miscellany* dergisi için *Conflagration* adlı bir karikatür yaptı. Karikatürde değirmen yanarken arkada birkaç adamın neşeyle dans ettiği görülüyordu. Bunlardan birinin elinde eski üretim tarzına işaret edercesine bir yel değirmeni simgesi bulunuyor. Diğerinin elinde ise kapitalist üretim modelini kınayan posterler yer alıyordu. Albion Değirmeni yangınıyla alakalı geniş bilgi için bkz. B.A. Maidment, *Reading Popular Prints 1790-1870*, Manchester University Press, Manchester, 2001, s. 33.

Ek 35: Buhar Kazanı Planı⁴⁹⁵



⁴⁹⁵ BOA, PLK.p., g.n. 3110.

Ek 36: Agostino Ramelli'nin (1558) ve Georg Andreas Bockler'in (1673) Çizimlerini Yaptıkları Silindirli Değirmenler⁴⁹⁶



⁴⁹⁶ Agostino Ramelli, *Le diverse et Artificiose Machine*, s. 200; Georg Andreas Bockler, *Theatrum Machinarum Novum*, s. 45.

ÖZGEÇMİŞ

Salih Başkutlu, 2009 yılında Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Tarih Bölümü'nde yüksek öğrenimine başladı. Bu bölümden 2013 yılında mezun oldu. Aynı yıl Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı'nda lisansüstü eğitimine başladı ve 2015 yılında "Osmanlı Devleti'nde İzcilik Hareketi (1910-1923)" başlıklı tez çalışmasıyla mezun oldu. 2016 yılında Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı'nda doktora eğitimine başladı.