

Topkapı Sarayı Müzesi Saltanat Arabalarından Örnekler ve Belgeleme Çalışmaları

Kıymet İŞERİ, Serdar YAŞAR







Topkapı Sarayı Müzesi Saltanat Arabalarından Örnekler ve Belgeleme Çalışmaları*

Topkapı Palace Museum Samples of Ottoman Carriages and Studies of Documentation

Kıymet İŞERİ**

Serdar YAŞAR***

Özet

Topkapı Sarayı Müzesi koleksiyonlarında yer alan Saltanat Arabaları; Osmanlı Dönemi'nin son yüzyılında "İstabl-ı Amire" denilen yapı veya yapılar topluluğu idaresinde Saray ve maiyetinin kullandığı atlı arabalardan oluşmaktadır. Bu arabalardan bazıları Avrupa'dan getirilmiş olup bir kısmı İstanbul'da Batılı patentle üretilmiştir. Koleksiyonda elli adet atlı araba bulunmaktadır. Arabaların bir bölümü 2012-2018 yılları arasında Topkapı Sarayı Müzesi ve İstanbul Restorasyon ve Konservasyon Merkez ve Bölge Laboratuvarı arasında sağlanan bir protokolle, restorasyon ve konservasyon çalışmaları geçirmiştir. Bu proje kapsamında öncelikle arabaların belgeleme çalışmaları yürütülmüştür. Bu makalede Saltanat Arabalarının tarihçesi, yapım ve süsleme özellikleri ile birlikte restorasyonları öncesi belgeleme çalışmalarının kapsam ve yöntemine yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Topkapı Sarayı, Saltanat Arabaları, Restorasyon-Konservasyon, Rölöve, Belgeleme.

Abstract

Ottoman Carriages, one of the collections of the Topkapı Palace Museum, were horse-drawn carriages used by Ottoman Sultans and their entourage in the last century of the Ottoman Period under the administration of the İstabl'ı Amire institution (The Imperial Stables). Some of these carriages were brought from Europe, some were produced with in the Ottoman Empire and had a Western patent. There are fifty horse-drawn carriages with in the collection. On some of these carriages, restoration and conservation practices were executed, between 2012 and 2018, through a protocol signed between the Topkapı Palace Museum and the Istanbul Restoration and Conservation Center and Regional Directorate of Laboratory. Documentation forms the back bone of this project as it is the first and the most important step of conservation and restoration of cultural artefacts. This paper encompasses the history, production and decoration features of Ottoman carriages along with the scope and method of their documentation that took place prior to restoration.

Key words: Topkapı Palace, Ottoman carriages, Restoration Conservation, Documentation

Giriş

Osmanlı Dönemi arşivlerinde sarayın araba kullanımıyla ilgili önceki yüzyıllara ait belgeler mevcuttur. Bu belgeler genel olarak sarayın ihtiyaçlarına yönelik araba kiralanması, yeni araba yapımı ve mevcut araba-tahtirevanların tamirinin emri ile ilgilidir. Seferlerde ve padişah ve maiyetinin Bursa, Edirne saraylarına mevsimlik göçlerinde çeşitli eşyaların taşınması amacıyla arabalar kullanılmıştır. Örnek olarak Sultan IV. Mehmet'in Rumeli'de ava çıkma hazırlığı ile ilgili gerekli arabanın bakım ve tamirinin masrafı belgelenmiştir (BOA, MAD. d. 4466). Saray yaşamında ise araba genellikle kadın ve çocukların kullandığı bir araçtır. 1638'de Bağdat zaferiyle dönen IV. Murat'ı, İstanbul dışında annesi Kösem Sultan tekerlekleri altın kaplamalı, perdeleri altın işlemeli bir araba ile karşılar (Peirce, 2011: s. 267-268). Osmanlı padişahları devlet törenlerinde araba kullanmak yerine özellikle halk

içine at üstünde çıkardı. Atlı padişah minyatürlerinin çokluğu da bu durumu kanıtlamaktadır. Tam tersini gösteren en bilinen örnek ise Kanuni Sultan Süleyman'ın Zigetvar'a yaptığı son seferine bir araba içinde çıkmış olmasıdır. Sefer sırasında ölümü üzerine cenazesi de araba ile payitahta getirilmiştir (Baykal, 1992: s. 297). Aynı konu, Nuzhet el-esrar el-ahbar der sefer-i Sigevar (1568-1569) adlı eserde de minyatürlenmiştir (TSM.K., H. 1339, 103b.).

18. yüzyılda, harem kadınlarına ait arabaların çoğaldığı, değerli kumaş ve malzemeler ile döşendiği anlaşılmaktadır (Bulut, 1969: s. 34-38). III. Ahmed'in şehzadelerinin sünnet töreni, 18. yüzyılın önemli bir olaydır. Törende şehzadelerin bindiği gösterişli araba da minyatürlenmiştir (TSM.K., A. 3593, 170 a.). Minyatürlerde de görüldüğü üzere bu araçlar, gösterişli kumaşlarla kaplanmış ahşap oymalı birer oda görünümündedir.

* Geliş Tarihi: 20.02.2021- Kabul Tarihi: 13.04.2021

** Müze Araştırmacısı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, İstanbul Türbeler Müzesi Müdürlüğü, İstanbul/Türkiye, kiymetiseri@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-7381-0352

*** Restoratör, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Bursa Restorasyon ve Konservasyon Bölge Laboratuvarı Müdürlüğü, Bursa/Türkiye, serdar.yasar@ktb.gov.tr, ORCID ID: 0000-0003-2734-1115

Yüzyılın başındaki Lale Devri, Osmanlı siyasetinde Paris ve Viyana'ya ilk kez elçi gönderildiği dönemdir. İlk yerleşik elçi ise aynı yüzyılın sonunda, III. Selim Dönemi'nde Fransa'ya gönderilmiştir. Avrupa'nın çeşitli ürünleri ile birlikte bu dönemde Batılı arabalar da Osmanlı Sarayının ilgi alanına girmeye başlamıştır. Bu durumu destekleyen nedenlerden bir diğeri de İstanbul'daki yabancı elçilerin ülkelerinden getirterek kullandığı arabalardır. Önceleri İstanbul içinde sadece saray maiyetine ait olan atlı arabaya binme hakkı, Sultan II. Mahmud tarafından kaldırılmıştır. Bir Nizamname yayınlatarak kimlerin ne tip arabaya binebileceklerini belirlemiştir (Sakaoğlu, 2010: s. 432). Sonrasında gelen Sultan Abdülmecid Dönemi ve Tanzimat ile birlikte araba kullanımı saraylılar ve halk arasında da gittikçe yayılmıştır. Saray dışında İstanbul halkının da kullanabildiği yerli üretim atlı arabalar da üretilmiştir. 19. yüzyılda yasağın kalkmasıyla halka da yayılan araba kullanımı, çok sayıdaki Batı kaynaklı gravür ve resimlerden de izlenebilmektedir. Günöbirlik kiralanarak kullanılan koçularla, kadınlar mesire alanlarına gitmişler ayrıca günümüzün taksi araç mantığı ile işletilen atlı arabalar kullanmışlardır. Bunlar; "Koçu (Koçi)" arabası başta olmak üzere "Kâtip Odası" ve "Talika" olarak isimlendirilen halk arabalarıdır (Gülersoy, t.y.: s. 33-37).

Makaleye konu olan arabaların büyük bir kısmı Dolmabahçe, Yıldız, Beylerbeyi saraylarından gelen arabalardan oluşmaktadır. Koleksiyonu, dönemin Cumhuriyet Reisi Gazi Mustafa Kemal'in 03.07.1929 tarih ve 8214 sayılı kararname ile sergilenmek üzere Topkapı Sarayı Müzesi'ne gönderilen arabalar oluşturmaktadır (BCA, Nr. 132/76).

1. Koleksiyonda Yer Alan Arabaların Tarihçe-Model-Süsleme Özellikleri

Saray koleksiyonunda (İşeri, 2018: s. 372-379) yer alan elli adet arabanın tamamı Batılı modeldedir. Modellerine göre altı adet Berline (Berlin)¹, (Thompson, 1999: s. 20., Diderot, t.y.: Pl. 297-298., Saule, 1997: s. 27, 28, 29, 30, 31., Şetvan, 2008: s. 100, 101), onbir adet Landon (Landau)², (Gilbey, 1905: s. 41), beş adet Landolet (Landaulette)³, (Thompson, 1999: s. 10, 34., Fuller, 1828: s. 22), sekiz adet Kupa (Coupe)⁴, (Gülersoy, t.y.: s. 39), bir adet Modern Chariot (Gala Kupa), (Fuller, 1828: Pl. 1 (No: 1-2-3), Thompson, 1999: s. 8., Adams, 1837: s. 224-226.), onsekiz adet Fayton, bunlardan yedi âdeti

1 İngilizce State Carriage olarak adlandırılan törensel devlet arabalarıdır. Yeğpare kabinli, yoğun oymalı ahşap ve metal süslemeli, yüksek ve gösterişli arabacı koltuklu, çok camlı örneklerdir. Çeşitli saray müzelerdeki daha erken örnekleri, yüksek kabartma bitkisel öğeler ve mitolojik konulu ahşap heykellerle süslü arabalar olarak karşımıza çıkar. Birçok örnekte gövdede paneller üzerinde mitolojik konulu renkli sahneler bulunmaktadır.

2 İsmi, icad edildiği yer olan Almanya'da Landau isimli kasabadan alır. 1757 yılında icat edilmiştir.

3 Landoletler, Demi - Landau (Yeni model Landon) olarak da adlandırılır.

4 Fransızca "Coupé" sözcüğünden dilimize geçmiştir. II. Abdülhamid devrinde kadınların dışardan görünmemeleri için sadece bu kapalı arabalara binmesine izin verilmişti.

Vis-à-vis tipte fayton, (Gilbey, 1905: s. 50-51) dokuz adeti Viktorya (Victoria) tipte fayton (Gilbey, 1905: s. 46-51.), bir adet daha küçük boyutlu Park fayton (Gilbey, 1905: s. 52-54), bir adet de Örumcek fayton olmak üzere çeşitli modellerdir. Ayrıca koleksiyonda saray kadınlarına ait olduğunu düşündüğümüz bir adet Koçu arabası da bulunmaktadır. Yay sistemi İtalyan, kabin kısmı Osmanlı zevkine göre yapılmış ahşap kafes oymalıdır. Arabalar, 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl başlarına aittirler. Birçoğunda imal eden firma ismi belirtilmiştir. Ancak birkaçında tarih vardır.

Arabaların büyük kısmı Landon, Landolet ve Berline tipindedir. Bu üç model ağır, oturaklı ve gösterişlidir. Bu nedenle Avrupa saraylarında olduğu gibi Osmanlı Sarayı'nda da tercih edilmiştir. Berline model arabalar diğer iki modelden farklı olarak körüksüz, açılır- kapanır özelliği olmayan, bütün bir kabin özelliğinde ayrı bir grup olarak koleksiyonun en gösterişli arabalarıdır.

Makalede Topkapı Sarayı Müzesi Kültür ve Turizm Bakanlığı idaresindeyken verilmiş bölüm kodu ve envanter numaraları kullanılmıştır. Müze, 06.09.2019 tarihinde Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Milli Saraylar İdaresine geçmiştir.

36/1072 no'lu Sultan II. Mahmud'a atfedilen araba, müze kayıtlarında Aynalı Saltanat Arabası olarak yer almıştır (Şekil 1). Ahşap ve metal oymaları Rokoko ve Ampir üslupta süslemelidir. Arabanın dış ve iç süslemesinde geometrik şekillerde çeşitli renkte cam ve aynalar kullanılmıştır. İç koltuk döşemesi 07.07.1944 tarihinde yenilenmiştir (TSM Genel Defter: 3029, 324). Paris Lelorioux firması imalatıdır.

36/1068 no'lu Sultan Abdülaziz'e ait olan Saltanat arabası, Berline tipindedir (Şekil 2). Paris Henry Binder araba fabrikası markası taşır. Padişah, bu arabayı Avrupa seyahatinde Paris'te kullanmıştır. Zırhlı araba olarak da adlandırılmıştır. Camlı kapılarının içine gizlenmiş siyah metal levhaları vardır. Koleksiyonda bu firmaya ait çok sayıda araba bulunmaktadır. Arşiv kayıtlarında bulduğumuz bir evrak, bu markanın Osmanlı sarayında sevildiğini kanıtlar niteliktedir. Paris Binder araba firması sahibi Henry Binder tarafından İstabl-ı Amire Reisi'ne gönderilen 6 Şubat 1881 tarihli mektupta; hayvan koşumları vs. yanı sıra fiyatları 4000-5500 Frank arası değişen çeşitli tipte arabaların satış broşürü de eklenmiştir (BOA, Y. PRK. TKM: nr. 23/27).

36/1067 no'lu araba Pertevniyal Valide Sultan' a aittir (Şekil 3). Berline tipinde, Paris Henry Binder firması tarafından imal edilmiştir. Her iki arabada da, kabin üzeri renkli saltanat armaları ile süslenmiş olup armalar iki yanda defne dalının ortada ampir üslupta fiyonkla birleştiği bir kompozisyon içinde yer almıştır. Her ikisinin döşemeleri ipek atlastan kapitone tekniğindedir.

36/1070 no'lu araba Sultan Abdülaziz tuğralıdır (Şekil 4). Berline tipinde, Viyana Brand Mayer imalatıdır. Kapılar üzerinde tuğraların altındaki renkli saltanat armaları, ortada ay-yıldız-güneş üçlüsü, iki yana açılan kıvrımlı Barok üslupta bir perde kompozisyonuyla tamamlanmıştır.

36/1071 no'lu araba da Sultan Abdülaziz tuğralıdır (Şekil 5). Milano Cesare Sala araba fabrikası imalatıdır. Berline tipindedir. Arabanın bağlayıcı metal aksamı ve ahşap kısımlarında yoğun geometrik-bitkisel ayrıntılar göze çarpar. İçi, ipek atlas kapitone döşemedir. Sözümlü ettiğimiz gösterişli törensel arabaların tümünde kabin arkasında korumaların ayakta duracağı ahşap bir platform bulunmaktadır. Sultan Abdülaziz'e ait gösterişli saltanat arabalarının fazlalığı dikkat çekicidir. Bu durum ilk kez gezi amaçlı Avrupa'ya giden Osmanlı Padişahı olması ve Avrupa kültüründen etkilenecek sonrasında çok sayıda saltanat arabası satın almasından kaynaklanır.

Koleksiyonda onbir adet Landon model araba vardır. Bunlardan 36/1141 no'lu olan Hicri 1317 (M. 1899-1900) İstabl-ı Amire imalatı, diğer büyük kısmı ise Paris'ten alınmıştır. Bu tip arabaların körükleri açılır kapanır olup mevsimine göre işlev kazandırılır. 36/1136 no'lu Landonun fener fitil yuvası başında bitişik el yazısı ile "Lazzaro Franco" ismi okunmaktadır. Başka bir arabada rastlamadığımız bu ismin arabalar için muhtelif parçalar üreten bir atölye olduğu düşünülebilir.

Koleksiyonda beş adet Landolet modelde araba yer almaktadır. 36/1064 no'lu araba üzerinde son dönem Osmanlı saltanat arması görülmektedir (Şekil 6). II. Abdülhamit Dönemi'nde maiyet arabası olarak kullanılmıştır. Yıldız Sarayı İstabl-ı Amire'de imal edildiği sanılmaktadır. Bu grupta; 36/1064 ve 36/1139 no'lu araba dışındakilerin tümü Paris'ten alınmıştır. Landoletlerin sadece arka kısımları deri körüklü olup ön kısımları ahşap çerçeveli ve pencerelidir. Arka körük açılarak ön kısımdaki ahşap pencere çerçeveleri katlanarak birbiri içine geçirilmektedir. Bu model arabalar da gerektiğinde açık hale getirilebilir.

Koleksiyondaki başka bir grup araba ise faytonlardır. Çeşitli tipte olanları mevcuttur. Faytonlar genel olarak tek körüklü, yazlık açık arabalar olarak tanımlanmaktadır. İlk grup, Vis-a-vis tipte faytonlardır. Bunlardan dört tanesi Paris imalatıdır. 36/1061 no'lu ve 36/1063 no'lu arabalar, İstabl-ı Amire yapımıdır ve 36/1063 no'lu olan Hicri 1317 (M. 1899-1900) tarihlidir. Fener camları üzerinde Latin harflerle A.H şeklinde Sultan II. Abdülhamit inisiyali bulunmaktadır.

Fayton grubundan bir başkâtip arabası ise Viktorya tipi faytonlardır. Bunlardan altı âdeti Paris, bir âdeti Viyana imalatı olup diğerlerinin yapım yeri bilinmemektedir. İçlerinde öne çıkan; 36/1110 no'lu

fayton envanterinde tebdil faytonu olarak belirtilmektedir. Padişah veya şehzadelerinin resmi olmayan gezintilerinde kullanmalarına mahsustur. Viyana Armbruster araba firması yapımıdır.

36/1106 no'lu araba küçük boyutlu bir Park faytonudur. Bu araba ile aynı tipte bir başka araba ise bugün Yıldız Sarayı Müzesi'nde sergilenmektedir. Tek farkı arkasında bir arabacı oturağı bulunmasıdır. Daha önce Topkapı Sarayı Müzesi envanterine 36/1065 numara ile Bahçe Faytonu olarak kayıtlı iken, 1993 yılında Yıldız Sarayı Müzesi'ne devredilmiştir. Sultan II. Abdülhamit'in Cuma Selamlıklarından dönüşünde bizzat kendisinin kullandığı herhangi bir tehlike ile karşılaşıldığında ise devrilmesini engellemek için sürücü tarafından arabayı atlardan ayıran sisteme sahiptir. Paris'te imal edilmiştir.

36/1126 no'lu fayton, farklı tarzı ile dikkat çekicidir. Oturma yeri diğer faytonlara göre oldukça yüksektir. Arabacı oturağı körüğün arkasında yer almaktadır. Bu tip faytonlar batılı kaynaklarda şekli itibarıyla yaygın olarak Örumcek fayton olarak geçmektedir.

Koleksiyonda sekiz adet de Kupa modelde arabadan 36/1112 nolu araba Sultan Mehmet Reşad'a aittir (Şekil 7). Kupalar üç tarafı pencere kaplı arabalardır. Sultan Reşad döneminde saraya giriş ve misafir kabulü konusundaki ayrıntılarda, eğer hatırlı kimselerin sarayı ziyareti söz konusuysa, saray tarafından "Kupa" denilen kapalı arabaların gönderildiği belirtilmektedir (Ünüvar, 1964: s. 72). Koleksiyondaki Kupa tipi arabalardan biri Viyana, diğerleri Paris'te imâl edilmiştir.

Koleksiyondaki tüm arabaları değerlendirdiğimizde ise Paris "Henry Binder", Paris "Kellner ses Fils" (Kellner ve Oğulları), Paris "Sellerie-Parisienne" (Paris Saraçlık) firmaları ön plana çıkmaktadır. Satın alınan arabaların yanı sıra arşiv belgelerine göre İtalya, İngiltere, Fransa gibi ülkelerin Kralları tarafından Padişahlara araba ve atlar hediye edildiği de anlaşılmaktadır. Osmanlı arşivinde rastladığımız 6 Nisan 1837 tarihli evrak İngiltere Kralı tarafından Sultan Mahmud'a bir fayton (BOA, HAT, nr. 1173 / 46419/D), 5 Haziran 1869 tarihli evrak da İtalya Kralı tarafından padişaha altı adet at ve bir fayton hediye edilmesi ile ilgilidir (BOA, HR. TO, nr. 277/50).

36/1069 no'lu araba model olarak koleksiyondaki tek örnektir. Viyana Brand Mayer firması tarafından imâl edilmiştir. Kaynaklarda Modern Chariot veya Gala Kupa olarak isimlendirilen bir modeldir. Görünüm olarak Berline model araba kabinlerinin ön kısmının çeyrek oranda kesik halidir. Kara Avrupa'sında asilzade arabası olarak yaygınlaşarak kullanılmıştır. Bu arabalar, iki kişiliktir. Sultan Abdülaziz'in saltanat arabalarından biridir (Şekil 8). Kapılarında Sultan Abdülaziz Dönemi saltanat armaları vardır. Tekstil üzerindeki metal applike olup kapılar üzerindeki ise lake tekniği ile

yapılmıştır. Bu model arabadan Viyana Sanat Tarihi Müzesi'nde de birçok örnek bulunmaktadır. Döneminde Avusturya'da da yaygın olarak kullanılmış bir model olduğu anlaşılmaktadır.

36/1073 no'lu araba saray kadınlarının kullandığı düşünülen Koçu (Pakalın, 1983: s. 286) tipinde bir arabadır (Şekil 9). Erken dönem yerli üretim Koçu arabalardan farklı olarak bu arabada yay sistemi bulunmaktadır. Yay sistemi Torino G. Demonte imalatıdır. Kabin S biçimli yaprak yaprak asılı kösele kayışlarla taşınmaktadır. Kabin süsleme üslubuna bakılarak, 18. yy. sonları-19. yy. başlarına tarihlendirmek mümkündür. Kabin tamamen ahşap ve kafesli, üzeri renkli kalemşi süslemelidir. Dönemin süsleme üslubuna uyan fiyonklu kartuşlar içine natüralist tarzda buketler yerleştirilmiştir. İç kısımda her iki kapı üzerinde talik hat ile yazılmış kartuşlar vardır.

2. Saltanat arabalarının tasarım özellikleri ve bölümleri

Kompozit malzemeden oluşan (ahşap, metal, cam, deri, tekstil, fildişi) saltanat arabalarında organik ve inorganik malzeme bir arada kullanılmıştır. Taşıyıcı aksam, tekerlek, kabin gibi ana bölümleri meydana getiren malzeme ahşap ve metaldir. Bunun yanında tamamlayıcı ve süsleme malzemesi metal, deri, tekstil, fildişi ve camdır. Çalışmaya öncelikle arabaların plan özellikleri, boyutları ve süsleme programları incelenerek başlanmıştır.

Arabaların tasarımı aynı olmamakla birlikte üç ana bölümle tanımlamak mümkündür.

1⁵. Ön aksamın olduğu, metal tekerlek dingilleri üzerine binen makaslar ve yaylar ile metal manevra düzeneği ve bu strüktürün üzerine yerleştirilen metal-ahşap konstrüksiyonun desteklediği tekstil arabacı oturağı,

2. Metal yay ve makasların taşıdığı kompozit malzemeden meydana gelen (deri, tekstil, metal, cam, fildişi) ahşap kabin,

3. Arka aksamın olduğu, metal tekerlek dingilleri üzerine oturan metal makaslar ve yaylar ile bu konstrüksiyonun üzerine yerleştirilen ahşap üzeri deri kaplama muhafız oturağı.

Taşıyıcı Aksam	Süspansiyon	Kabin
1 ⁶ . Ön ve arka aksları	8. Muhafız platformu	11. Metal friz
2. Kuğu boyunlu yay.	9. C yay	12. Kapı paneli
3. Metal makaslar	10. Deri kayışlar	13. Yan panel
4. Araba çekiş ucu		14. Metal kapı kolu
5. Metal tekerlek mili		15. Açılır kapanır cam
6. Arabacı ayak paneli		16. Metal köşebent
7. Arabacı koltuğu		

Arabanın taşıyıcı kısımlarında dayanıklılık açısından metal malzeme, süsleme öğelerinde ise kalıp tekniğinde yapılan bakır-çinko döküm alaşımlar kullanılmıştır. Kabin planları Berline, Landolet, Koçu tipi arabalarda genelde dikdörtgen, Kupa modellerinde ise kare veya ön kısımları yarım daire planlı olacak şekilde ahşap malzemeden üretilmiştir. Arabaların ön ve arka tekerlek dingilleri üzerinde yer alan makas sisteminde genel olarak beş katlı yaprak sistemi kullanılmıştır. Metal miller ahşap malzemeden yapılmış bir yuvaya oturtularak sabitlenmiştir. Metal kapı kollarında bitkisel simetrik bir tasarım kullanılmış ve ortasında çoğunlukla şua üzeri ay yıldız simgesi yerleştirilmiştir. Yine arabaların ön ve arka kısımlarında yer alan korkuluk, pencere pervazı, kabin silmeleri gibi çok çeşitli alanlarda rozetler, köşebentler ve armalar kullanılmıştır.

3. Belgeleme çalışması ve yöntem

Arabalar, plan-kesit-görünüş ve detaylar olmak üzere dört etapta projelendirilmiştir. Birbirine ilişki olan tüm parçalar kendi içinde krokileri çizilip ölçüleri alındıktan sonra detaylar bir araya getirilerek bir bütünü oluşturacak şekilde bir yol izlenmiştir. Parçalar üzerinde herhangi bir ölçüme başlanmadan önce arabaların ön görünüş, arka görünüş, sağ ve sol yan görünüşler gibi genel fotoğraf çekimleri yapıldıktan sonra ahşap, metal, deri, cam ve fildişi malzemeler ile süsleme ve bezeme detayları ve aksam parçaları ile bozulma detayları tripod kullanılarak yakın planda fotoğraf çekimleri yapılmıştır. Tüm parçalar ayrı ayrı ele alınarak çizilmiştir (Şekil 13). Profilli yüzeyler profil tarağı yardımıyla alındıktan sonra 1/1 ölçekte kağıda işlenmekte ardından scanner üzerinde tarandıktan sonra bilgisayara aktarılmıştır (Şekil 14). Projeler, bir arabanın ebat, detay ve teknik özellikleri göz önüne alınarak plan, kesit ve görünüşler 1/10, detayları ise 1/5 ve 1/1 ölçekte hazırlanmıştır (Şekil 15, Şekil 16, Şekil 17, Şekil 18, Şekil 19). saltanat arabaları belgeleme projesinin en önemli avantajı uygulamanın ve belgelemenin aynı ortamda eş zamanlı devam etmesi idi. Çalışmalar sırasında, kesit ve plan ölçülerinde göremediğimiz tüm parçalar, konservasyon sürecinde irdelendikten sonra daha teknik bakışla algılanarak detaylı ölçüleri alınmıştır. Birçok girift parçaya sahip arabaların her bir detayını projelendirmek için AutoCAD programı kullanılmıştır (Şekil 12).

5 Ayrıntılar için bkz. Şekil 10.

6 Ayrıntılar için bkz. Şekil 11.

4. Hasar ve malzeme tespitleri lejant çalışması

Arabalarda kullanılan metal, ahşap, deri, tekstil, cam, fildişi gibi malzemeler üzerinde kullanıma bağlı, fiziksel ve kimyasal bozulma türleri farklı biçim ve yoğunluklarda görülmektedir. Bu çalışmada konservasyon öncesinde malzemelerin mevcut özellikleri, kullanım yerleri ile bunlar üzerinde görülen bozulmaları bir bütün halinde okuyabileceğimiz bir ifade biçimiyle projelendirme esasları düşünülmüştür. Malzeme tespitinde beş çeşit renk tercih edilmiş ve proje üzerinde mevcut alanlar bu renklerle ifade edilmiştir (Şekil 20, Şekil 21). Aynı sistem içinde hasar tespitleri de yine bu renklerden gösterilerek her malzeme üzerinde lokal veya genel olarak meydana gelmiş bozulmalar noktalama işaretleri ile ifade edilmiştir. Malzemeler proje ölçek sisteminde 1/10 olarak çalışıldığı için daha rahat okunabilmesi adına dolu renk taraması olarak gösterilmiştir. Hasar tespitine ek olarak genel veya lokal olarak malzeme bilgileri ve bozulma çeşitleri proje üzerinde yazı ile de ifade edilmiştir.

Arabalar üzerindeki malzemelerde çok çeşitli bozulmalar tespit edilmekle birlikte her malzeme üzerinde görülen genel hasarlar; parça kayıpları, çatlak ve kırıklar, altın varak ve boyalarda dökülmeler, metal elemanlar üzerinde çeşitli yoğunluklarda görülen korozyon oluşumu, deformasyon ve eğilme-burulma gibi hasarlar bozulma tanımlarının ana başlıklarıdır. Spesifik bazı bozulma türlerinin farklılığı ve çeşitliliği göz önünde bulundurularak her bir arabanın bozulma tanımları kendi içindeki proje üzerinde gösterilmiştir (Şekil 22, Şekil 23). Bu çalışma ile birlikte tüm arabalar için envanter bilgi fişi, teknik özellik fişi, hasar-tespit raporu, fotoğraf albümü, rölöve ve hasar analizi projesi ve uygulama projesi olarak kapsamlı bir veri tabanı oluşturulmuştur.

Sonuç

Makaleye konu olan saltanat arabaları, 19. yüzyılda Osmanlı padişahları ve maiyetinin ulaşım, gezi ve alaylar aracılığı ile dış dünyayla ilişkisini sağlayan araçlardır. Bu araçlar kullanım ihtiyacı olarak Osmanlı kültürü içinde, Batılılaşma Dönemi'nde devletin ilk anlamda törensel olarak kullandığı ürünler olarak ön plana çıkmaktadır. Daha sonra arabanın sosyal hayatta sağladığı ihtiyaç ve kolaylıklar adına birçok kesim tarafından kullanılmışlardır. Bu anlamda arabalar sosyo-kültürel düzeyde bir reforma da sahne olmuştur. Avrupa saraylarındaki daha erken dönem örnekleri gibi gösterişli olmasalar da bir dönemin kültürünü yansıtır. Koleksiyondaki arabalar ilk kez bu ölçüde kapsamlı bir restorasyon, konservasyon ve belgeleme çalışmasına tabii tutulmuştur. Proje kapsamındaki belgelemelerin bir katalog olarak arşivlenmesi ise daha sonraki dönemlere aktararak benzer eserler için yapılacak çalışmalara da yol gösterici olacaktır.

Kaynakça

- Adams, William Bridges (1837). *English Pleasure Carriages*, London.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi. (BCA) Nr. 030-18-12-4-39-1- 132/76.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi. (BOA) MAD.d.4466.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi. (BOA) HAT, Nr. 1173 / 46419/D.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi. (BOA) HR. TO, Nr. 277/50.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi. (BOA) Y.PRK.TKM, Nr. 23/27.
- Bulut, Rukiye (1969). Lale Devrinde Araba Saltanatı, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, s.16, İstanbul, 34-38.
- Diderot, Denis (t.y.). *A Diderot Pictorial Encyclopedia of Trades and Industry*, (Edited with Introduction and Notes by Charles Coulston Gillispie), Volume One, New York.
- D'ohsson, Mouradga (t.y.). *XVIII. Yüzyıl Türkiye'si'nde Örf ve Adetler*; 1001 Temel Eser 3, Tercüman Gazetesi Yay.
- Fuller, T. (1828). *An Essay on Wheel Carriages*, London.
- Gilbey, Walter (1905). *Modern Carriages*, London.
- Gülersoy, Çelik (t.y.). *Eski İstanbul Arabaları*, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yay., İstanbul.
- İşeri, Kıymet (2018). Topkapı Sarayı Müzesi'ndeki Saltanat Arabaları, *Topkapı Sarayı'nı Anlatmak*, İstanbul.
- Nutku, Özdemir (1972). *IV. Mehmet'in Edirne Şenliği 1675*, Ankara, TTK Yay.
- Pakalın, Mehmet Zeki (1983). *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. 2, İstanbul, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- Peçevi İbrahim Efendi (1992). *Peçevi Tarihi I*, (Haz. Bekir Sıtkı Baykal), Ankara.
- Peirce, Leslie P. (2011). *Harem-i Hümayun*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yay.
- Sakaoğlu, Necdet (2010). *Bu Mülkün Sultanları*, İstanbul.
- Saule, Béatrix (1997). *Versailles A Guided Tour Of The Coach Museum*.
- Şetvan, Ece (2008). İhtişamın Simgeleri Rus Kraliyet Arabaları, *Antik Dekor*; s. 105, İstanbul, 90-104.
- Thompson, John (1999). *Horse- Drawncarriages*, (A Source Book), London.
- Topkapı Sarayı Müzesi, (TSM.) Genel Defter 3029.
- Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, (TSM. K.) H.1339, 103 B.
- Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, (TSM. K.) A. 3593, 170 A.
- Ünüvar, Safiye (1964). *Saray Hatıralarım*, İstanbul.

Ekler



Şekil 1: 36-1072 envanter numaralı Sultan II. Mahmud'a ait Berline tipi Saltanat Arabası.



Şekil 2: 36-1068 envanter numaralı Sultan Abdülaziz'e ait Berline tipi Saltanat Arabası.



Şekil 3: 36-1067 envanter numaralı Sultan Abdülaziz'in annesi Pertevniyal Valide Sultan'a ait Berline tipi Saltanat Arabası.



Şekil 4: 36-1070 envanter numaralı Sultan Abdülaziz'e ait Berline tipi Saltanat Arabası.



Şekil 5: 36-1071 envanter numaralı Sultan Abdülaziz'e ait Berline tipi Saltanat Arabası.



Şekil 6: 36-1064 envanter numaralı Sultan Abdülhamit'e ait Landolet tipi maiyet Saltanat Arabası.



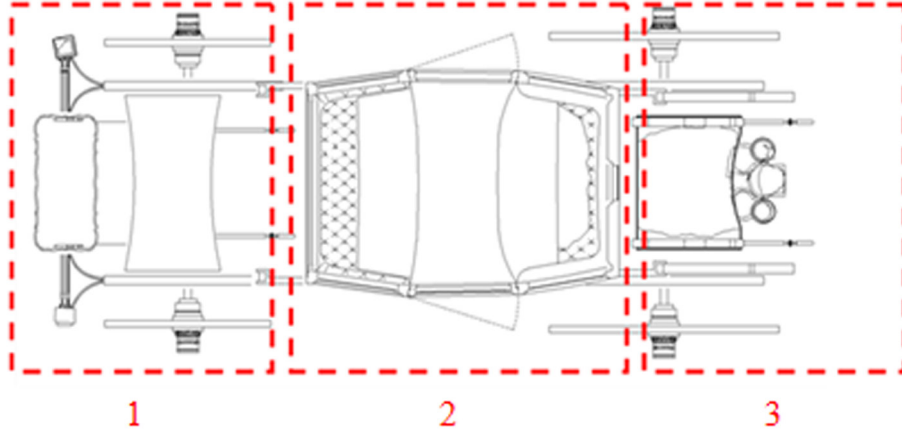
Şekil 7: 36-1112 envanter numaralı Sultan V. Mehmed Reşat'a ait Kupa tipi Saltanat Arabası.



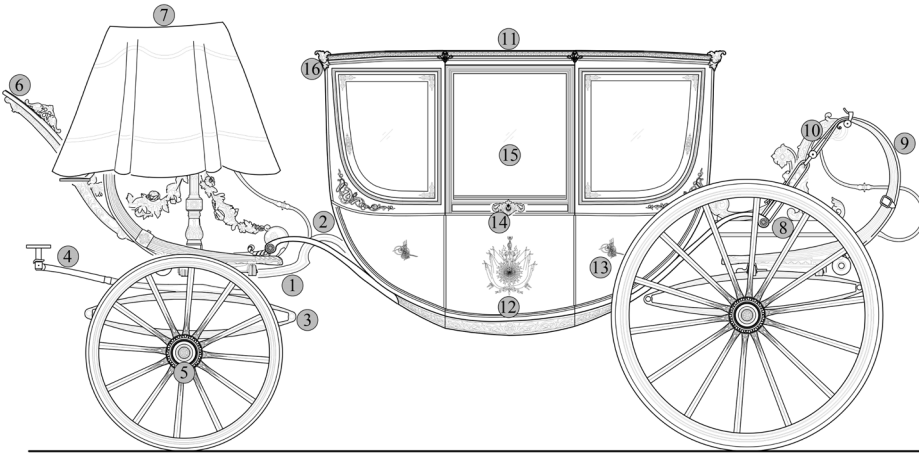
Şekil 8: 36-1069 envanter numaralı Sultan Abdülaziz'e ait Town Cheriote/ Gala Kupa tipi Saltanat Arabası.



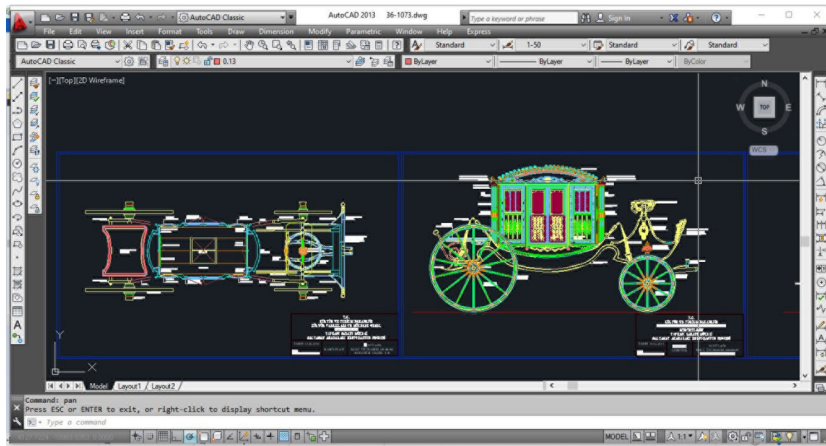
Şekil 9: 36-1073 envanter numaralı Koçu tipi Saltanat Arabası.



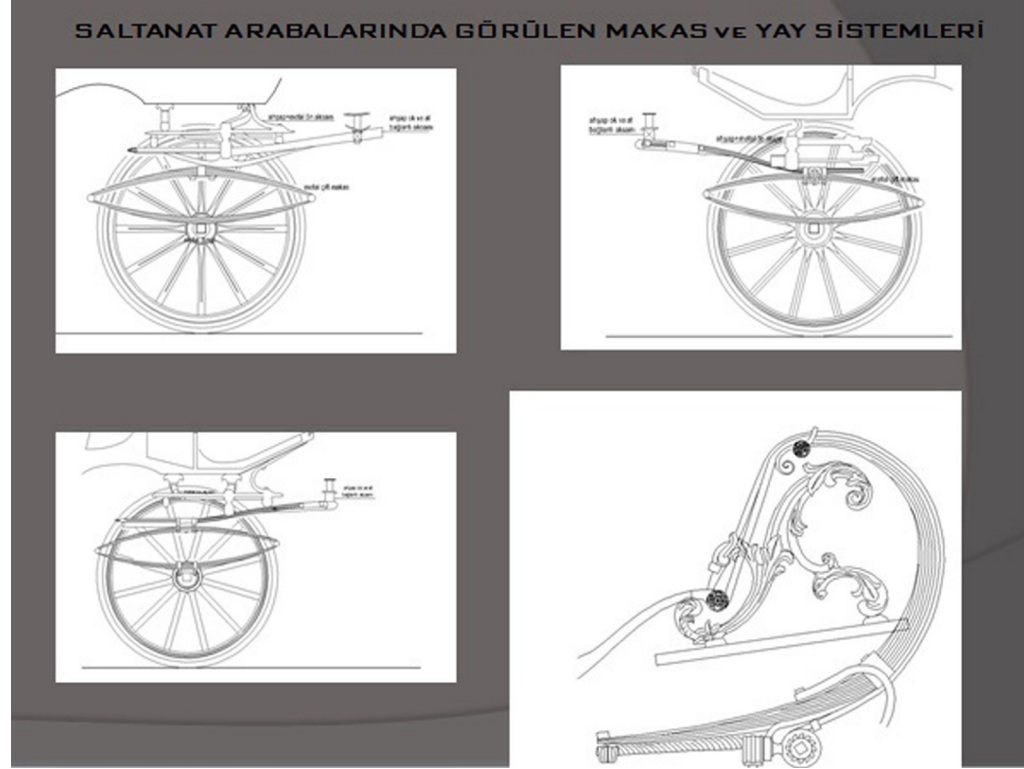
Şekil 10: 36-1071 envanter numaralı Berline tipi saltanat arabası planı üzerinde gösterilen bölümler.



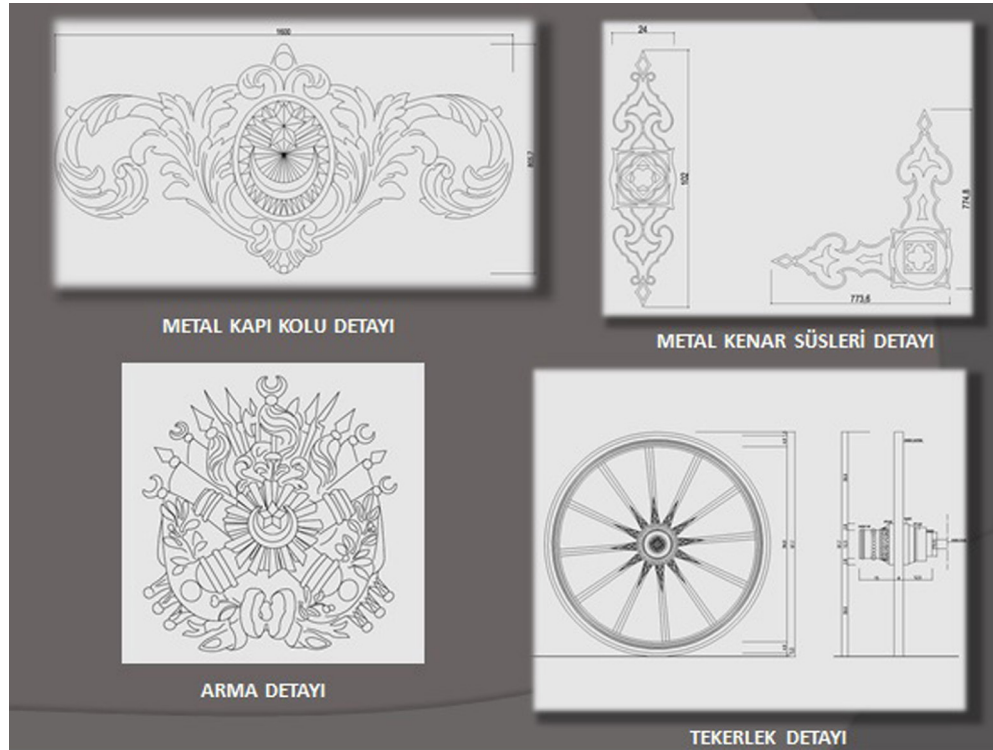
Şekil 11: Berline tipi araba üzerinde görülen elemanlar.



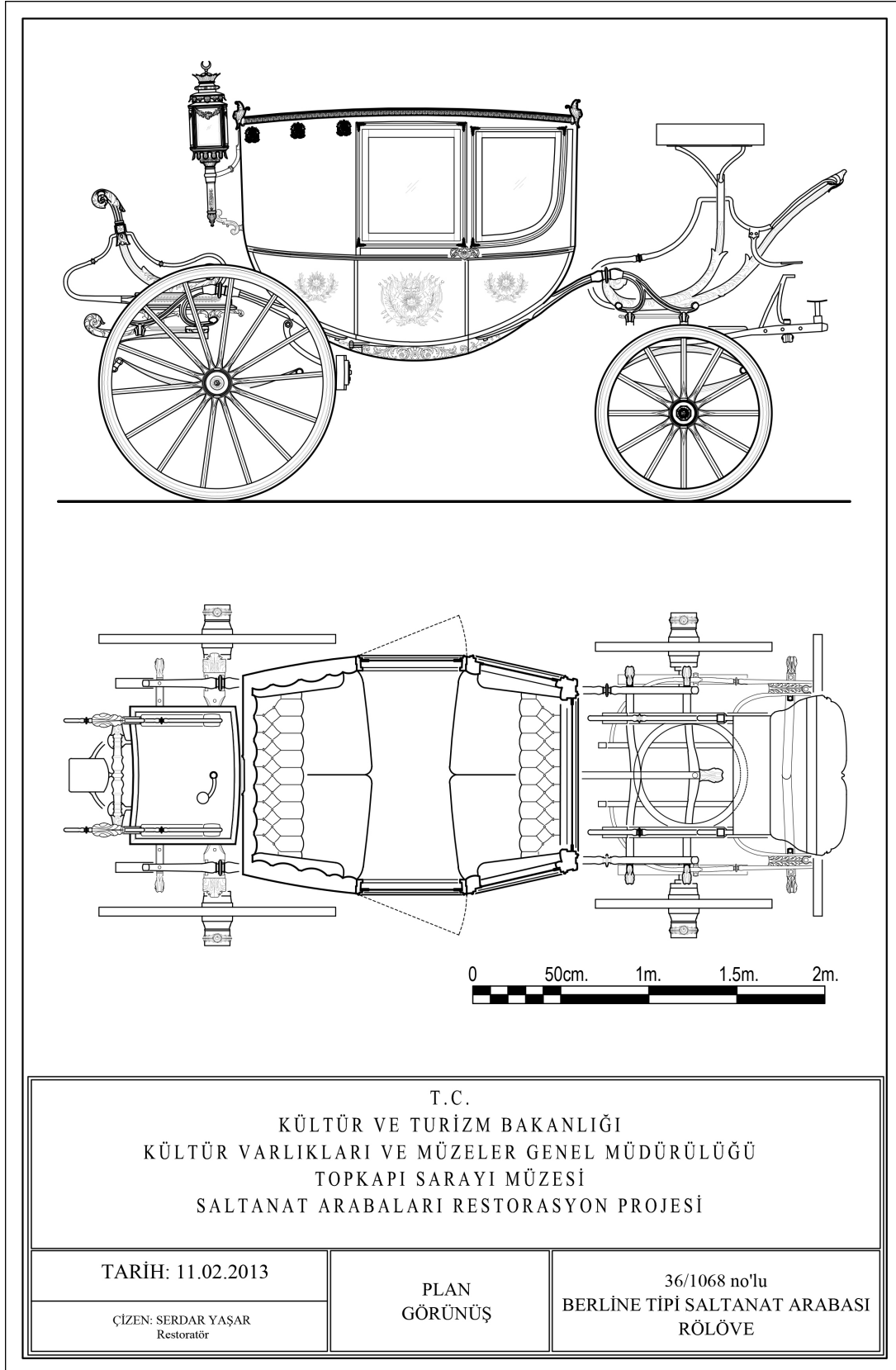
Şekil 12: AutoCAD programı üzerinde 36-1073 envanter numaralı Koçu tipi arabanın plan ve görünüş rölövesi.



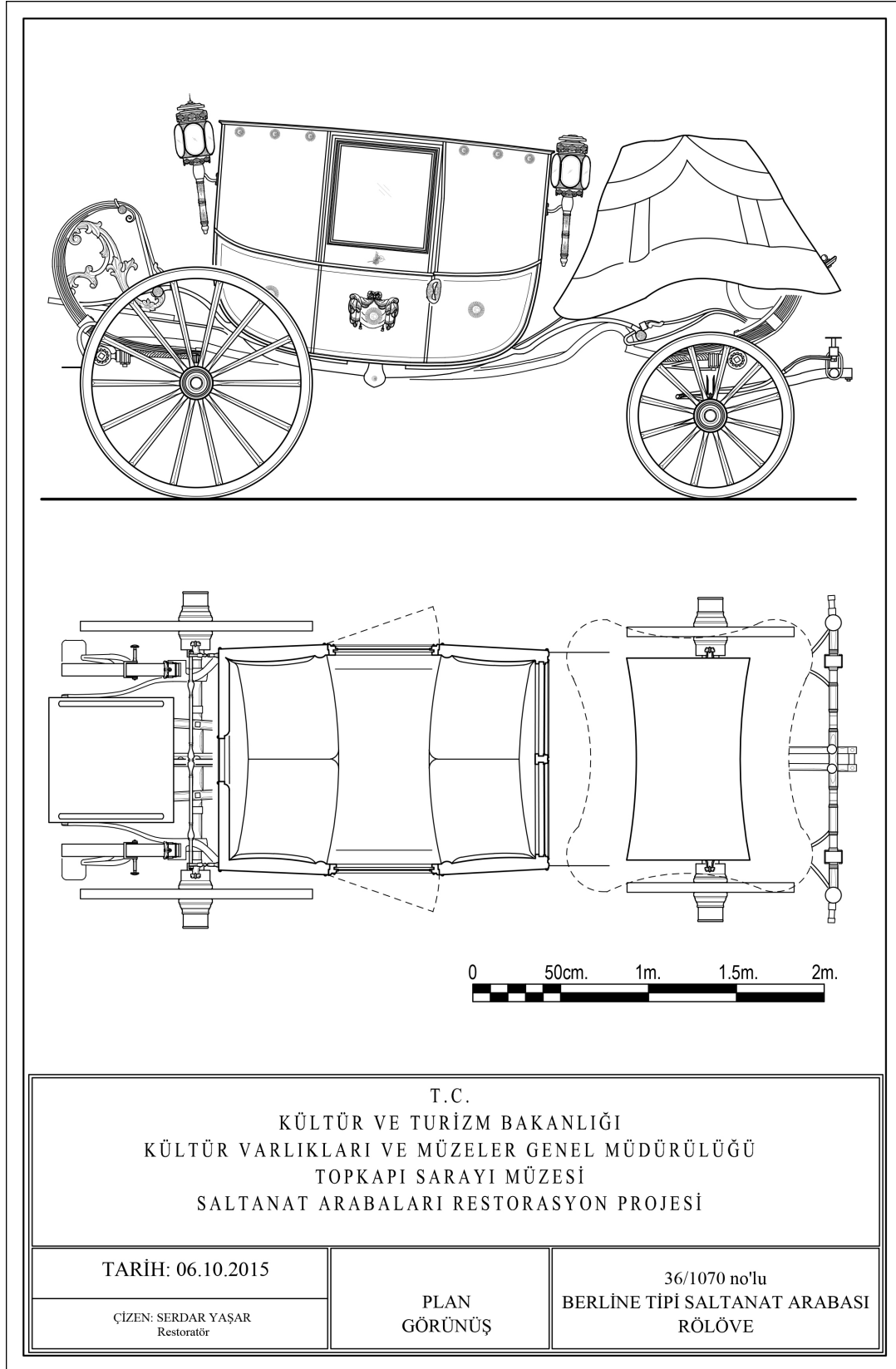
Şekil 13: Saltanat arabaları üzerinde görülen



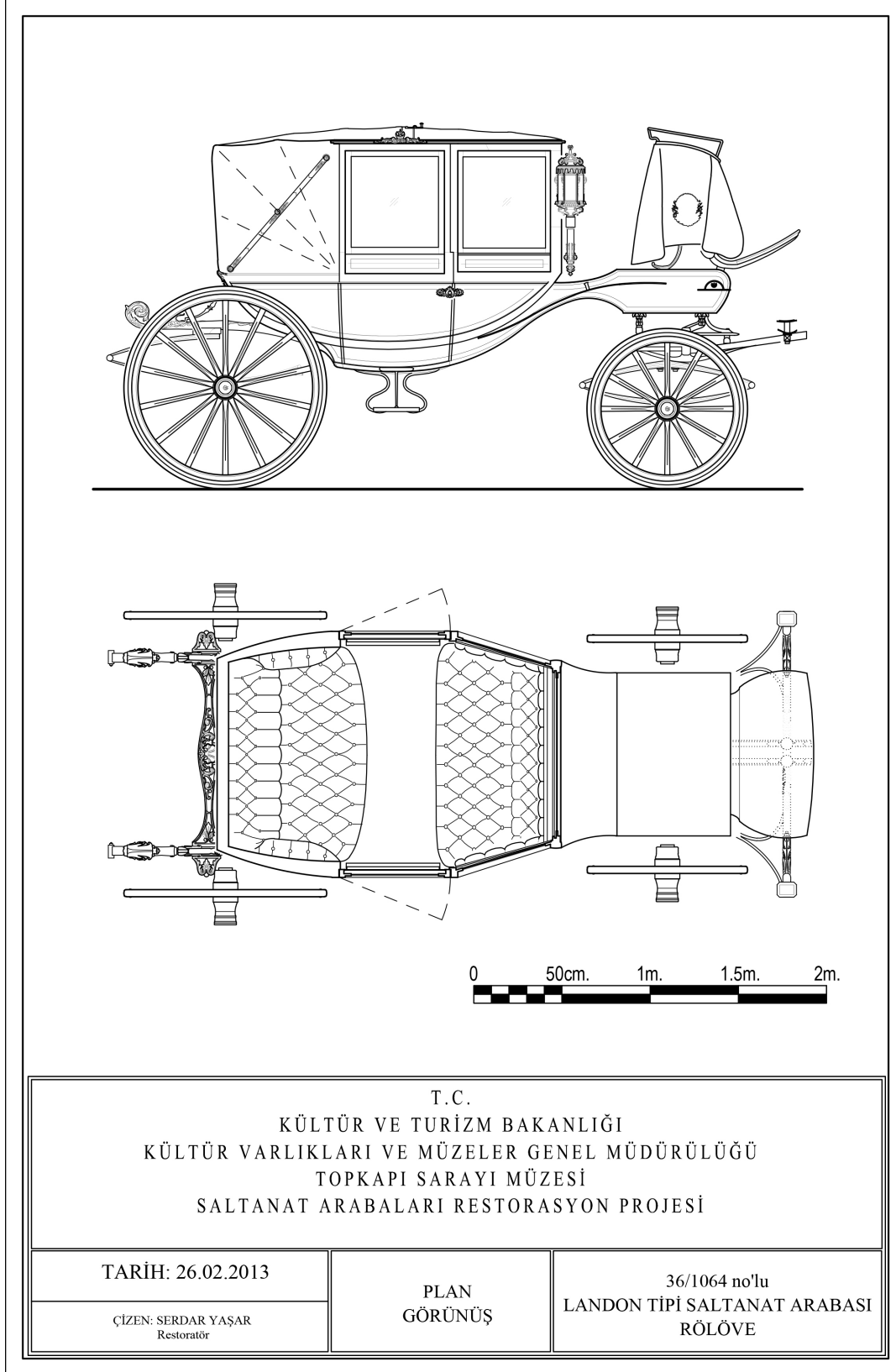
Şekil 14: Arabalar üzerinde görülen makas ve yay sistemi çizimi. Arma ve süsleme çizimlerinden örnekler.



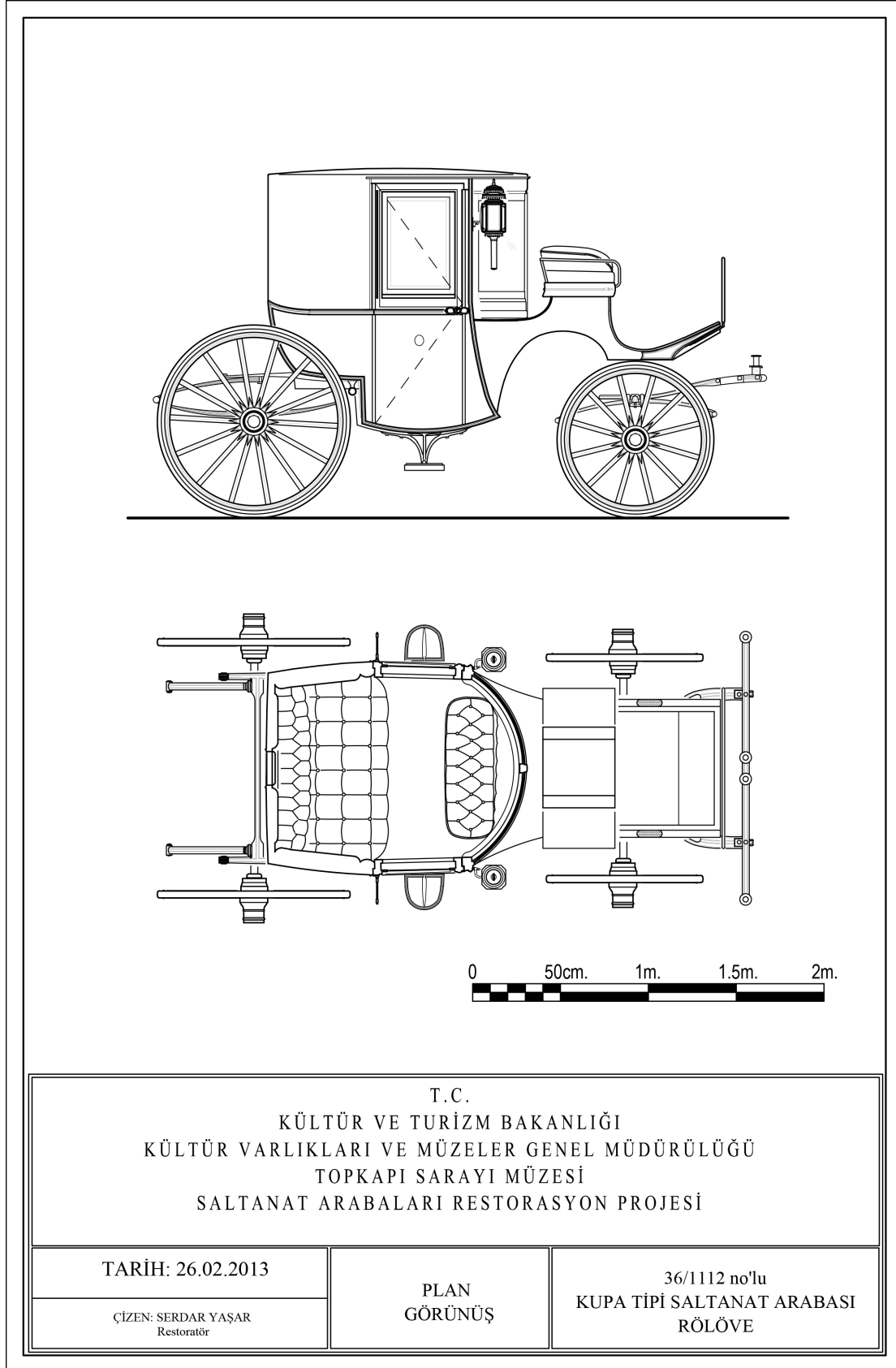
Şekil 15: 36-1068 envanter numaralı Sultan Abdülaziz'e ait Fransız yapımı Berline tipi saltanat arabasının plan ve görünüşü.



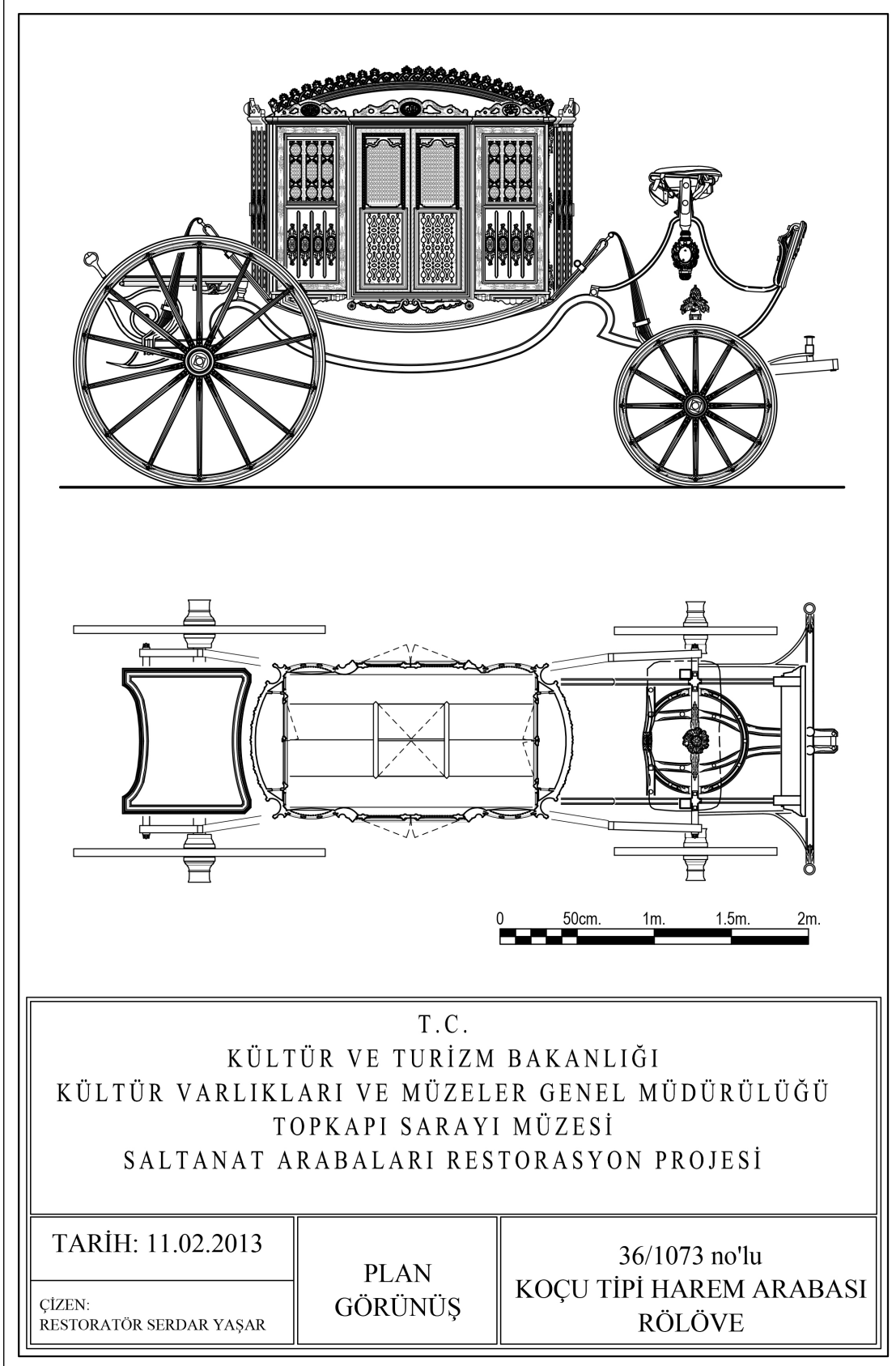
Şekil 16: 36-1070 envanter numaralı Sultan Abdülaziz'e ait Fransız yapımı Berline tipi saltanat arabasının plan ve görünüşü.



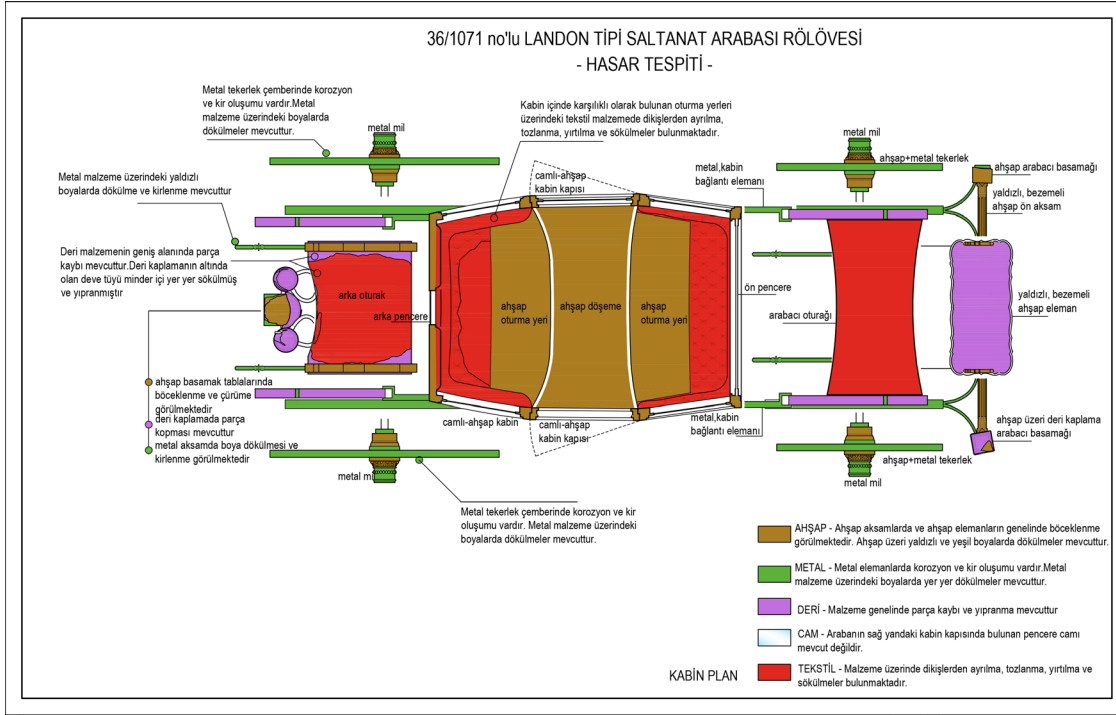
Şekil 17: 36-1064 envanter numaralı Sultan Abdülhamit'e ait Landon tipi saltanat arabasının rölövesi.



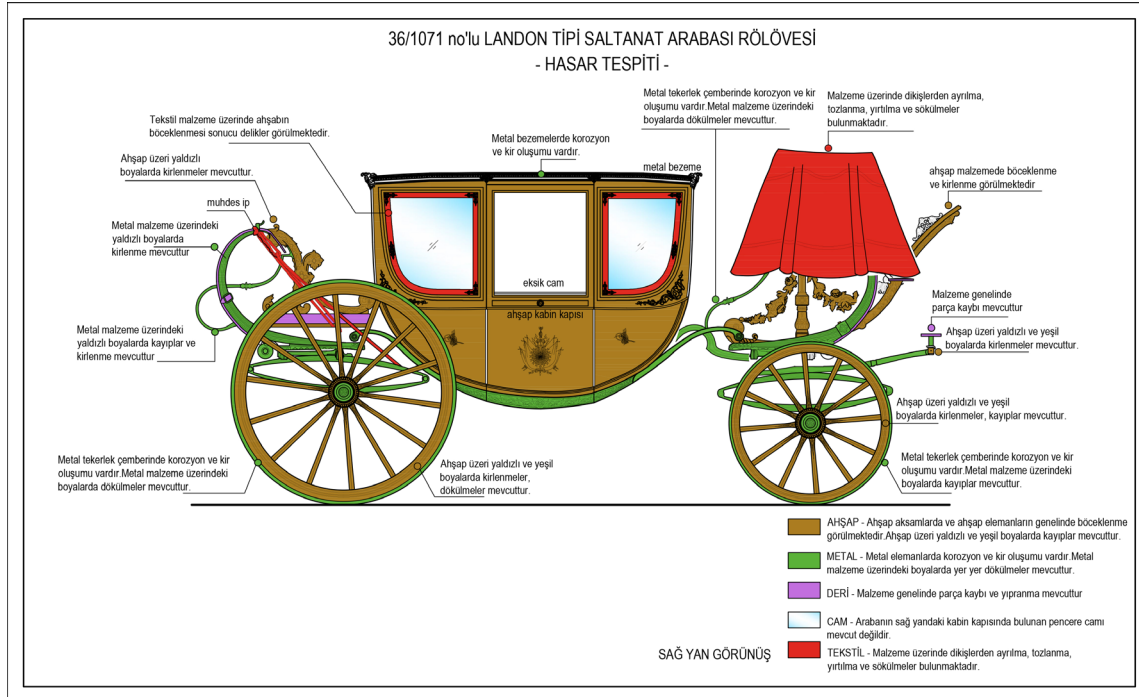
Şekil 18: 36-1112 envanter numaralı Sultan V. Mehmed Reşat'a ait Fransız yapımı Kupa tipi saltanat arabasının plan ve görünüşü.



Şekil 19: 36-1073 envanter numaralı, taşıyıcı aksam ve tekerlekleri Torino'da üretilen Koçu tipi Harem arabasının plan ve görünüşü.



Şekil 22: 36-1071 envanter numaralı saltanat arabası planı üzerinde gösterilen hasar tespiti.



Şekil 23: 36-1071 envanter numaralı saltanat arabası görünüşü üzerinde gösterilen hasar tespiti.