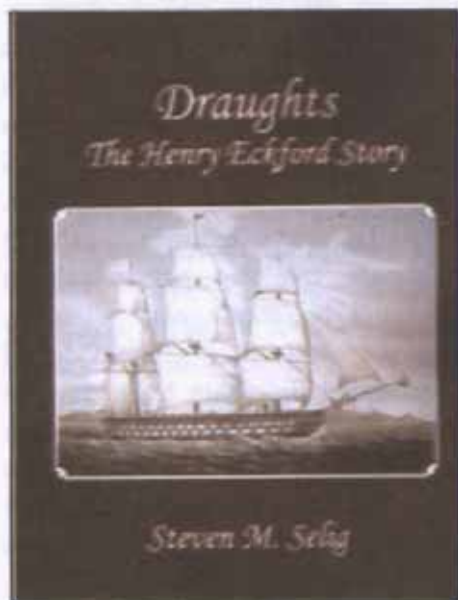


Steven M. Selig, *Draughts The Henry Eckford Story*, Arizona 2008, 155 s.



Araştırmacı ve ahşap gemi modelleri yapımcısı olan Amerikalı Steven M. Selig'in iki senelik çalışmasının ürünü olan eser, kronolojik olarak hazırlanmış altı bölüm ve eklerden meydana gelmektedir.

Bilindiği üzere, gemi inşası konusunda Amerikan teknolojisi ve malzemesinden yararlanma düşüncesi, Osmanlı veya Türk-Amerikan ilişkilerine resmiyet kazandıracak bir anlaşmayı, yıllar süren görüşmeler neticesinde Türk tarafının 1830'da

imzalamayı kabul etmesinin ardındaki en önemli saiklerden birisi olmuştur. Nitekim bu düşünce söz konusu anlaşmaya konulan gizli bir madde ile somut hale gelmiş; fakat Amerikan Kongresi'nin gizli maddeyi onaylamaması üzerine iki ülkenin ilk resmi münasebeti küçük çaplı bir krizle başlamıştır.

Nitekim tanıttığımız eser, kısa bir süre sonra, bu krize çözüm olarak İstanbul'a gönderilen Henry Eckford hakkında kitap bazında yapılmış ilk biyografik çalışmadır.

Hakkında literatürümüzde tatmin edici bilgi bulunmadığı gibi, bizzat kitabın yazarı S. Selig'in ifadesiyle Amerikan tarihinde unutulma noktasına gelmiş, halbuki yaşadığı dönemin isim yapmış gemi inşa mühendislerinden olan Henry Eckford aslen İskoç olup, 16 yaşında Kanada'ya göçmüş ve mesleki hayatına burada bir tersanede çirak olarak başlamıştır.

Altı bölümden meydana gelen eserin *Scotland (1775-1791)* başlıklı ilk bölümü Eckford'un ailesi ve ilk tahsili hakkındaki bilgilerden medyana gelmektedir. 12 Mart 1775'te İskoçya'nın batı sahillerinde bulunan Kilwinning bölgesinde dünyaya gelen Eckford'un, muhtemelen annesinin ikinci evliliğinden, John Allen adlı bir

kardeşi daha olduğunu öğreniyoruz. İkilinin daha sonra yolları Amerika'da gemicilik sektö-ründe kesişecektir.

Eckford, 1786 senesinde Kanada'ya göç eden ve Quebec şehrinde tersane işletmeye başlayan dayısı John Black'ın yanına, 1791 senesinde geçerek, ilk mesleki deneyimine burada başlamıştır (s. 15).

Eserin ikinci bölümü *Kanada (1791-1796)* başlığı ile Eckford'un resmen gemi inşa mühendisi olmasına kadar yaşadığı beş yıllık dönemi ele almaktadır.

Quebeck şehrinin St. Laurance Irmağı kenarında bulunan Tersane'de, çırak olarak sözleşme imzalayan Eckford, bir sene sonra dayısı ve hamisi John Black'ın, İngiliz hükümeti için Kingston'daki Ontario gölü kıyısında gemi inşa etmek üzere anlaşması üzerine, beraberinde gider (s. 21). Ancak dayısının siyasi saiklerle, aynı yıl, Quebec'e dönmesi ile ikilinin yolları ayrılmıştır. Kingston'da kalan Eckford, daha sonra, buradaki St. John Mason Locası'na 19 yaşında üye dahi olacaktır.

Selig, dönemin anlayışı ve mesleki taammüller uyarınca çıraklık sözleşmesinin 5 yıllık bir zamanı kapsamakta olduğunu ve söz konusu

sürede çırağın evlenme yasağı, ustasına mutlak itaat ve işine bağlılık gibi yükümlülükleri kabul etmesi anlamına geldiğine dikkat çekmektedir (s. 22). Eckford bu süre zarfında çalıştığı tersanede gemicilikle alakalı her türlü teknik alet ve edevata aşına olmuş, ağaç çeşitleri ve model çizimi usullerini öğrenmiştir. Bu süreç, Eckford için emrinde çalıştığı ustalardan mesleğin püf noktalarını öğrendiği bir teknik okul olmuştur. Aynı zamanda ahşap gemi modelleri tasarlayan Selig'e göre, bu tür gemiler karmaşık birer makine olmakla beraber, iyi bir mühendisin geminin dengesi, hızı ve su yüzeyinde durabilmesi konularını ayarlaması gerektiğini hatırlatmaktadır. Yazar devamla, "18. yüzyılın son dönemindeki Kuzey Amerikalı gemi mühendislerinin matematiksel hesaplamaları yoğun bir şekilde kullanmış olmalarına karşın, ustanın keskin gözleri her zaman etkin bir faktör olarak yerini korumuştur. Amerikalı gemi mühendisleri tevarüs ettikleri bir dikkatle işlerini yürütmekte ve harekete geçmeden önce iki kere düşünmekteydiler" diyerek, dönemin Amerikan gemiciliğindeki en önemli unsura dikkat çekmektedir.

Beş yıllık, dikkatli bir eğitim ile hizmetini tamamlayan Eckford, 21 yaşında New York şehrine geçerek,

KİTAPİYAT

öğrendiği mesleği burada icra etmeye başlayacaktır.

Nitekim *America (1796-1812)* adlı bölüm Eckford'un Amerika'daki gemi inşa kariyerinin safahatını anlatmaktadır.

Eckford, 1796-1799 arasında New York'ta çeşitli tersanelerde çalıştıktan sonra, kendi tersanesini açmaya karar vererek, East River'ın Brooklyn yakasında küçük bir tersane açar. İlk gemisi olan *Sportsman*'i (1800) burada inşa etmiştir. Yine New York'ta Marion Bedell ile evlenmiş ve bu izdivacından dokuz çocuğu olmuş, bunlardan ikisini bebek yaşta kaybetmiştir. New York'a yerleşen Eckford 10 Haziran 1803 tarihinde resmen Amerika Birleşik Devletleri vatandaşlığına kabul edilmiştir (s. 32).

Bir süre sonra ilk tersanesini satarak, New York'ta Lester Beebe ile ortak bir tersane açmıştır. Şehrin siyasi ve sosyal çevresinde kendine bir yer edinen Eckford'un burada esnaf ve sanatkar derneklerine üye olup, zanaatçıların haklarının savunulmasında aktif olarak yer aldığı görülmektedir. Aynı zamanda mason üyeliğini de devam ettiren Eckford, Brooklyn'de 84 numaralı mason locasına üye olmuştur. New York şehrinin nüfuzlularından Belediye

Başkanı De Witt Clinton, Vali Daniel Tompkins, Hakim Robert Livingston ve milyoner John Jacob Aster mason olduklarından burada işi açısından birçok fırsat yakalayacak, potansiyel iş ortağıyla tanışacaktır.

Bunların içinden en uzun süreli olanı Almanya doğumlu, tüccar John Jacob Aster ile gerçekleşmiştir. Aster'in dünyanın değişik bölgelerine yaptığı ticarete, 1805'de Eckford da dahil olmuştur. Nitekim Eckford'un inşa ettiği 355 tonluk *Magdalen* (1805), 206 tonluk *Sylph* (1808), 224 tonluk brik *Fox* (1809), 522 tonluk *Hannibal* (1810), 468 tonluk *Isabella* (1820), 377 tonluk *Henry Aster* (1820) ve 210 tonluk *Tamaahmaak* (1824) adlı gemiler bu ticarete kullanılmıştır (s. 34).

Bu arada ürettikleri kaliteli ticaret gemilerinin bir meyvesi olarak ortağı Beebe ile birlikte, 1806'da gambot üretimi için Amerikan Deniz Kuvvetleri ile bir sözleşme imzalar.

1809'da Eckford, ortağının da hissesini satın alarak, tekrar kendi hesabına çalışmaya başlamıştır. Müteakiben Manhattan Adası'nda ayrıca bir tersane daha açmıştır. Bu tersane Eckford'un adeta üssü olarak, kariyerinin sonuna kadar varlığını devam ettirmiştir. Burada yetiştirdiği

birçok çırak sayesinde kendine has inşa tekniğinin de devam etmesini sağlamıştır.

Eckford'un hayatında değişik bir sayfa açacak olay, 1812'de başlayan İngiliz-Amerikan savaşı olacak ve kendisine Amerika'ya yardımcı olma fırsatını sunacaktır.

Kitabın yazarı Selig, bu savaşta Eckford'un Amerikan donanması adına yürüttüğü faaliyetleri 4. bölümde *War (1812-1815)* başlığı altında ele almıştır. Savaşın başlamasından sonra kendi müracaatıyla gemi üretimindeki kabiliyetini ülkesinin hizmetine sunan Eckford, Selig'e göre bir yandan ülkesine yardım etmeye çalışırken diğer taraftan kendi tasarımı olan gemileri İngiliz Kraliyet Donanması'na karşı test etmek istiyordu (s. 43).

Büyük Göller Bölgesi (Great Lakes Region) olarak bilinen günümüzde Kanada'nın Ontario, Amerika'nın Illinois, Indiana, Michigan, Minnesota, New York, Ohio, Pennsylvania ve Wisconsin şehirlerini içine alan bölgenin savaş sırasında kontrolü ve savunması Amerikan Deniz Kuvvetleri tarafından Amiral Isaac Chauncey'e verilmişti. Chauncey'in görevlerinden birisi de deniz üsleri kurarak, gemi inşa

etmekti. Amiral, Eylül 1812'nin ilk haftası New York'un en önemli ilk üç tersanesinin sahibi olan Christian Bergh, Henry Eckford ile Adam ve Noah Brown kardeşler ile konu hakkında görüşmüş ve Eckford bölgede üretilecek bütün gemilere nezaret edecek baş mühendis olarak seçilmiştir (s. 43-44). Bundan sonra Eckford, kendi isteği ile şahsi tersanesindeki tüm faaliyetleri askıya alarak, savaş boyunca donanma için çalışmıştır.

Bölgenin Kanada tarafında İngilizler, diğer tarafta Amerikalılar adeta bir donanma yarışına başlamışlardı. 1812-13 yılının soğuk kışında taraflar ilkbahardaki savaşa hazırlanıyorlardı. Bu arada, ileride Eckford ile birlikte İstanbul'a gelecek ve onun ölümü ile yerine geçecek olan Foster Rhodes bu hazırlıklar sırasında Amerikan donanmasının Erie Gölü'nde yürüttüğü gemi inşa faaliyetlerinde hizmet ediyordu (s. 46). Eckford'un, savaşın getirdiği mali yükümlülük ile zor durumda olan Amerikan hükümetine, gemi malzemesi ve teçizatı temininde şahsî servetini kullanarak da yardım ettiği görülmektedir.

Eserin yazarının yaptığı bir tespite göre "*nadiren dikkat çekilmesi ve*

çoğunlukla da görmezden gelinmesine karşın, kuzey cephesinde meydana gelen deniz savaşlarının çoğunda Eckford'un etkisi" söz konusudur. Eckford tarafından, zaman zaman sayıları 400 ile 600 arasında değişen iş gücünün organizesi ile bölgede gerçekleştirilen gemi inşa yarışında büyük tonajlı onlarca gemi inşa edilmiştir. Eckford'un tecrübesi ve kabiliyetini göstermesi bakımından, Kanada tarafında, Kingston'da gemi üreten İngilizlerin 1814 sonlarına doğru 2.304 ton ağırlığında ve 104 top kapasiteli *St. Lawrence* gemisini yapmaları üzerine, Eckford göller bölgesindeki üstünlüğü korumak için kış boyunca *New Orleans* ve *Chippewa* adlı, 3 ambarlı 106 top kapasiteli ve 2.805 ton ağırlığında iki gemi inşasını gerçekleştirmiştir (s. 49-50). Fakat taraflar kozlarını paylaşmadan, Şubat 1815'te barış anlaşması imzalanmıştır.

Yazar tarafından güzel bir şekilde altı çizilen noktalardan biri, Eckford'un bütün bu gemileri tek başına, kendisi inşa etmemiş; ancak usta olarak tasarlamış ve inşasını kontrol ve nezaret etmiş olmasıdır. Burada Eckford'un emrindeki onca tersane işçi ve zanaatkarını uyumlu bir şekilde idare ve kontrol edebilme kabiliyetine de vurgu yapılmıştır.

Eserin beşinci bölümü *New York City (1815-1831)* ismini taşımaktadır. Savaş sonrası New York'taki tersanesinin başına dönen Eckford, bir yıl geçtikten sonra, hükümetten alacağı olan yüklü ödemeyi de tahsil ederek, şehrin zengin sınıfına yükselmiştir (s. 61).

Savaş sırasında kazandığı popülarite sayesinde, New York'a döndükten sonra Albany'deki Meclis'de kendi şehrinin temsilen milletvekili seçilmiştir. Böylece Eckford'un geri kalan hayatına gemiciliğin yanında politika da girmiş oluyordu.

Kitabın yazarı Selig'in Eckford'un işinin ehli olması noktasında dikkat çektiği bir örnek ise, *Chancellor Livingston* adlı, oldukça lüks ve mükemmel, 496 tonluk buharlı bir gemi tasarlaması olmuştur (1824). Diğer bir ifade ile Eckford sadece yelkenli gemi inşasında değil, buharlı gemi üretiminde de mahir olduğunu göstermiş oluyordu (s. 61).

Bu arada okyanusa yönelik bir donanma oluşturmak isteyen Amerikan Deniz Kuvvetleri, konuyu kurulan bir komisyona havale etmiştir (1817). Bu komisyon ise söz konusu görevi Amerika'nın en iyi gemi mühendislerine tevdi etmiş; Eckford da bu girişimde vazife almıştır. New York

Tersanesi'nde bu minvalde inşa ettiği 2.757 ton ağırlığında, istenildiğinde 110 topa kadar çıkabilen silah kapasitesi olan savaş gemisi ile dikkatleri bir kez daha üzerine çekmiştir. Eckford, Haziran 1820'ye kadar, yaklaşık üç sene bu görevde çalışmıştır.

Bu noktada, kitabın yazarının diğer bir tespiti de dikkat çekicidir. Selig, Eckford'un "*her ne kadar kendisi asla tam manasıyla bir clipper modeli (direkli ve kare armaları ve dar pruvaları sayesinde oldukça hızlı hareket edebilen tarzda olup, özellikle 19. yüzyılın ortalarında, buharlı gemilerin son şeklini almasından hemen önceki süreçte İngiltere ve Amerika'da deniz ticaretinde kullanılmışlardır) dizayn etmediyse bile, yenilikçi dizaynları Amerika'da clipper gemilere karşı var olan dogal ilerlemesini hızlandırmış*" (s. 64) olduğunu ileri sürmektedir.

Selig'e göre, Eckford, inşaatı sırasında model olarak diğer birçok New Yorklu meslekdaşının geleneksel olarak yaptığı gibi ahşap gemi modellerini tercih ediyordu; fakat aynı zamanda gemi planları üzerinde çalışarak, çizimler yaptığı da tahmin edilmektedir. Kitabın başlığındaki *draughts*=çizimler ifadesi de, yazarın,

Eckford tarafından yapıldığını tahmin ettiği gemi modeli çizimlerine matuf olduğu böylelikle anlaşılmaktadır.

Bu arada Eckford, gemici üretiminden kazandığı parayı başka alanlarda da değerlendirmiş; mesela, 1823'te kurulan *New York Gaz Light Co.*'ya maddi destek sağlamış ve ortak olmuştur. Ayrıca siyasetteki ağırlığını da devam ettirmiş ancak 1824 seçimlerinde Amerika Birleşik Devletler Başkanlığı için desteklediği William H. Crawford, seçimi üçüncü sırada tamamlamıştır. Fakat 1828 seçimlerinde desteklediği aday Andrew Jackson başkan seçilmiştir (s. 65).

Artık tam manasıyla bir müteşebbis olan Eckford'un ticaret hayatında hissedar, ortak ve sahip olduğu birçok şirketten biri de, aynı zamanda yönetim kurulu başkanı olduğu *Fire and Life Insurance Company* idi. Selig'in deyimi ile ticari faaliyetlerini, gemi inşasına nazaran ikinci plana atan Eckford, bunun bedelini ağır ödemiştir. Adı geçen şirket yöneticilerinin müşterilerin paralarını suistimal ederek bankacılığa soyunmalarıyla beraber, 1826 başlarında ortaya çıkan uluslar arası para piyasalarındaki dalgalanmanın New York merkezli birçok şirketin

iflasına sebep olduğu gibi Eckford'un başkanı olduğu *Yangın ve Hayat Sigortası Şirketi*'ni de batma noktasına getirmiştir. Kendi haberi olmadan şirketin politikasında yapılan değişiklikten kaynaklanan gelişmeler Eckford'u oldukça zor durumda bırakmış; ismini ve itibarını kurtarmaya çalışan Eckford, başarılı olamayarak bütün servetini kaybetmiştir (s. 67-68).

Birçok diğer şirketin de karıştığı bu olay, finansal bir skandal olarak, ülke çapında yankılanmış ve Eckford'un da içinde bulunduğu birçok kişiye New York Eyalet savcısı tarafından, dolandırıcılığa teşebbüs, manipülasyon suçlamalarıyla Eylül 1826'da dava açılmıştır. Aleyhinde, medyada çıkan yazılar, dava sürecinin de uzaması ile talihsiz Eckford ve ailesinin yıpranmasına sebep olmuş, 1827'de suçlamalardan beraat etmiş olmasına karşın hem çok yıpranmış hem de üç yüz bin Dolar değerinde bir servet kaybetmekle, yaşadıklarından oldukça etkilenmiştir. İlerleyen yıllarda Senato üyelerinden kurulan özel komite, Eckford'u tamamen masum bulmuştur. Ancak ailevî ve şahsî onurunu temizlemek isteyen Eckford, eyalet savcısına karşı bir kampanya başlatmış ve savcı Maxwell'i düelloya davet etmiş ancak

bu düello asla gerçekleşmemiştir (s. 65-69).

Eserin altıncı bölümü (*Turkey (1831-1832)*), Henry Eckford'un İstanbul'daki kısa hayatı ve faaliyetlerine ayrılmıştır. Yukarıda bahsedildiği üzere, Osmanlı Devleti ile uzun süredir yapmak istediği ticaret anlaşmasını gerçekleştirmek isteyen Amerika, 1829'da New York tüccarlarından Charles Rhind'i görevlendirmiş ve adı geçen Mayıs 1830'da anlaşmayı imzalamaya muvaffak olmuştur. 1827 Navarin baskınında donanmasının tamamını kaybeden Osmanlı Devleti'nin bu anlaşmadan beklentisi, özellikle yeni bir donanma inşasında, o yıllarda denizcilikte önemli bir güç haline gelmekte olan Amerika'dan yararlanmak şeklinde idi. Ancak Amerikan Kongresi, anlaşmanın bu konuyu tanzim eden gizli maddesini onaylamamıştır.

Kitabın yazarı, Eckford'un, Osmanlı Sultanı II. Mahmud'un yeni bir donanma inşası üzerindeki ciddi çabalarını ve İstanbul'da umut vaadedilen iş fırsatlarını aynı zamanda arkadaşı olan New York'lu Rhind'den öğrenmiş olabileceğini söylemektedir. Nitekim yaşadığı büyük mali kayıpları kapatmak isteyen Eckford, 984 tonluk, 3 direkli ve 2 ambarlı *United State* korvetini inşa etmiş ve

Amerikan Başkanı Andrew Jackson ile konu hakkında görüşmüştür. Bu görüşmeden Eckford, İstanbul'a yapacağı ziyaretin tamamen şahsî teşebbüse yönelik olacağı sonucunu çıkarmıştır. İnşa ettiği yeni korvet ile İstanbul'a gidecek ve gemiyi Sultan II. Mahmud'a sunacaktır. Selig, Eckford'un bu planını New York'ta bu dönem var olan Yunan taraftarı (pro-Greek) ortam nedeniyle gizli tutma kararı aldığını vurgulamaktadır (s. 84).

İki ülke arası ilişkilerin başlaması noktasında önemli bir dönem olan 1831 yılı sürecinde yazarın üzerinde durmadığı ve aslında ciddiyle sorgulanması gereken diğer bir husus ise Amerikan Hükümeti'nin Osmanlı denizciliğinin gelişmesine yardım etme kararına İngiltere'nin; tam da bu sırada imzalanan anlaşma ile Kara Deniz ticaretine yeni bir ortak olarak ortaya çıkan Amerika ve daha birkaç yıl evvel Yunan isyanında karşı karşıya geldiği Osmanlı Devleti'nin, henüz Yunan meselesi de sıcaklığını korumaktayken, bakış açısı ve yaklaşımının ne olduğudur. Türk-Amerikan ticaret anlaşmasının *gecikmeli* imzalanmasında olduğu gibi, bu anlaşmanın tam manasıyla hayatiyet kazanmasında da şüphesiz İngiliz tarafı elinden geleni yapmış olmalıdır.

Nitekim dönemin İngiliz büyükelçisinin anlaşmanın imzalanmasına açıkça karşı çıktığı, daha sonra Eckford ile İstanbul'a gelecek olan damadı Dr. DeKay'in hatıralarında yer almaktadır (*Sketches of Turkey in 1831 and 1832*, New York 1833, s. 292*).

Nitekim 5 Haziran 1831'de New York'tan denize açılan Eckford, beraberinde Amerikan elçisi Charles Rhinde, kaptan George Coleman DeKay, damadı fizikçi ve doğa bilimci Dr. James Ellsworth DeKay, ustabaşı Foster Rhodes ve 15 marangoz olduğu halde 10 Ağustos 1831 tarihinde İstanbul'a ulaşmıştır (s. 85).

Eckford, Amerikan Başkanı Jackson'un mektubunu ve yolculuk ettiği *United States* korvetini Sultan II. Mahmud'a takdim ederek, sonraki yıllarda Osmanlı için gemi inşa etmek üzere yapacağı sözleşmeleri görüşüp ülkesine dönmeyi planlarken, işler beklediği gibi gelişmemiştir (s. 85). Türk tarafı söz konusu korvetin Amerikan başkanının gönderdiği bir

* II. Mahmud dönemi reformları, yeni açılan fabrikalar, dönemin İstanbul'u ve sosyal hayat hakkında çok önemli bilgiler içeren seyahatname, Serpil A. Hazar tarafından Türkçeye çevrilerek, *1831-1832 Türkiye'sinden Görünümler*, adıyla 2009'da ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayınları tarafından basılmıştır.

hediye olduğunu düşünmüş ve bu arada onaylanmayan gizli madde sorununun çözülmesi istenmiştir. Sorunların çözülmesinde Eckford'un kaleme aldığı ve Osmanlı Devleti'ne yapmayı teklif ettiği gemi inşası hakkında ayrıntılı raporunun etkili olduğu görülmektedir. Daha evvel yayımlandığı bilinen söz konusu rapor", II. Mahmud tarafından olumlu karşılanmakla, işler yoluna girmiştir. Eckford raporunda özetle, üç yıl gibi bir zamanda gemi inşaatı konusunda Türkiye'de bir devrim yaratmayı vaadediyordu. Kendisine beraberindekilerle birlikte Büyükdere'de bir köşk tahsis edildiği gibi, yanında getirdiği United States adlı geminin satış bedeli olarak Eckford'a 150.000 Dolar tutarında bir ödeme de yapılmış (Nisan 1832) ve korvetin ismi *Meser-i ferah* olarak değiştirilmiştir. Akabinde gösterişli bir uskuna yapma işine koyulan Eckford, söz konusu gemiyi 1832 senesi Temmuz ayında bitirerek, suya indirmiştir.

II. Mahmud'un beğenisini kazanan Eckford'a Haliç'te ayrı bir mekân ayrılmış, kendisi emrindeki beş yüz işçi ile bir fırkate inşasına başlamış ancak dört ay sonra, 12 Kasım

1832'de ansızın hayatını kaybetmiştir. Eckford'un naaşı daha sonra Amerika'ya ailesine gönderilmiş ve New York Eyaleti, Long Island şehri Hempstead semtinde yer alan St. George Kilisesi mezarlığına defnedilmiştir (s. 87).

Eckford'un ölümü, kitabın yazarı tarafından "şüpheli" olarak nitelenmekte (*Takdim*, s. 9) her ne kadar o sırada İstanbul'da var olan kolera salgını muhtemel ölüm sebebi olarak kabul edilse de, David Porter ve George DeKay'ın yazışmalarında Eckford'un kıskanç devlet adamları tarafından zehirlendiğini ifade ettiklerini söylemektedir (s. 87). Nitekim yazarın da belirttiği gibi Eckford'un ölümüne sebep olan gerçek neden hiçbir zaman ortaya çıkmayacaktır. Ancak tam da bu noktada, Osmanlı donanmasını yeni baştan inşa edecek kabiliyet ve donanımına sahip, dönemin önemli mühendislerinden olan Eckford'a İstanbul'daki diğer yabancı devlet elçilerinin ve özellikle İngilizlerin yaklaşımını da sorgulamak gerektiğini belirtmeliyiz.

Kitabın ekler kısmında Eckford tarafından inşa edilen gemilerin listesi ve haklarında kısa istatistikî bilgiler verilmektedir (s. 97-113).

" Ali İhsan Gencer, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciliği ve Amerika", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Fındıkoğlu Armağanı'ndan Ayrışım*, İstanbul 1977, s. 359-374.

Kitaba konu olan Henry Eckford, yakın dönem Osmanlı tarihi ve spesifik olarak Türk-Amerikan ilişkilerinin ilk evresinde yaşanan gelişmeler içinde yerini almıştır. Ansızın hayata gözlerini kapamasa, belki de dönemin en çok konuşulacak figürlerinden olabilecek bir donanıma sahiptir. Netice itibariyle, tanıtımı yapılan eser, İstanbul'a gelişinden önceki hayatı hakkında literatürümüzde yer alan bilgi eksikliğini başarılı bir şekilde doldurması ve oldukça kısa bir süre için olsa da,

Osmanlı Devleti hizmetinde bulunmuş büyük bir gemi inşa mühendisinin iniş ve çıkışlarla dolu hayatını ortaya koyan ilk eser olması bakımından önemli bir çalışmadır. Yazar Steven M. Selig tarafından dünyada bulunan halk kütüphanelerine ithaf edilen kitap satışta olmayıp, Amerika ve Avrupa'da birçok kütüphaneye ücretsiz dağıtılmıştır. İstanbul'da Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Deniz Müzesi Arşivi kütüphanelerinde birer nüsha bulunmaktadır.

Metin ÜNVER*

* Araş. Gör., İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü; munver@istanbul.edu.tr.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ EDEBİYAT FAKÜLTESİ TARİH DERGİSİ YAYIN İLKELERİ

1. *Tarih Dergisi*, İstanbul Üniversitesi Rektörlüğü'nün ilan ettiği bir yıldaki 4 yayın döneminde, en az 2 sayı olarak yayınlanacaktır.
2. *Tarih Dergisi* hakemli bir yayındır. Yayın Kurulu'nca uygun görülen makaleler değişik üniversitelerden üç hakeme gönderilir; en az iki hakemin olumlu raporu üzerine yayımlanır.
3. Derginin yayın dili Türkçe'dir. Yayın Kurulu'nun uygun görmesi halinde, İngilizce makaleler de yayınlanabilir.
4. Dergiye, önceden yayımlanmamış yazılar kabul edilir.
5. Makale yazarının ad, soyad, adres (iş adresi), telefon numaraları ve e-posta adresini Dergi Sorumlusuna bildirmesi gerekir.
6. Makale başlığının altında yazarın adı yer almalı, sayfa sonunda (*) işareti ile belirtilen dipnotta, unvanı, çalıştığı kurum ve e-posta adresi belirtilmelidir (Örnek: Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü; birisi@abc.com).
7. Makalenin 4 adet kopyası ile bir adet CD/disket kaydının (Metin PC Word, Times New Roman, 12 punto ve 1,5 satır aralığı ile yazılmalı, Sayfa Yapısı A 4, Alt boşluk 0.75, Üst boşluk 0.75, Sağ boşluk 1.17 ve Sol boşluk 1.17, Cilt boşluğu ile Alt-Üst bilgi boşluğu bırakılmayacak şekilde oluşturulmalı; uygulama için derginin son sayısı esas alınmalıdır) gönderilmesi gereklidir.
8. Yazı ve makalelerde yer alan fotoğraf, harita, grafik, arşiv belgesi vb. görsel malzeme dijital ortamda teslim edilmelidir.
9. Makale başlığından sonra, kısa bir "Özet" ve "Anahtar kelimeler" (beş adet), makale sonunda da aynı şekilde bir "Abstract" (80-100 kelimelik İngilizce özet), makale başlığı ve anahtar kelimelerinin (Keywords) İngilizce çevirileri konulmalıdır.
10. Makaleler Yayın Kurulunun uygun bulması üzerine, hakemlere gönderilir. Yayın Kurulu, hakem raporlarını dikkate alarak makalelerin yayınlanacağı sayıyı belirler.
11. Hakem raporları doğrultusunda tashihi gereken makaleler yazarlarına iade edilir. Yazar, tashihleri hakemlerin istediği doğrultuda gerçekleştirip 6, 7, 8 ve 9. maddelerde belirtilen hususları da dikkate alarak, CD/disket ortamında son halini ve iki nüsha çıktısını Dergi Müdürüne ulaştırır.
12. Çeviri yazılarda mutlaka makalenin yabancı dildeki orijinal kopyası gönderilmeli, ayrıca asıl makalenin tam bibliyografik künyesi (derginin tam adı, yazarı, baskı yeri, yılı, cildi, sayısı ve sayfaları) bildirilmelidir.

İrtibat Adreslerimiz ve Telefon Numaralarımız

Doç. Dr. Mahmut AK (Oda No: 401-D), Araş. Gör. Metin ÜNVER (Oda No: 416)
İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Ordu Cad. No. 196, 34459
Laleli/İstanbul 212 455 57 00/15923; 15921

Cep: 0532 771 58 69/0533 494 29 95 e-mail: tarihergisi@hotmail.com