

OSMANLI DEVLETİ'NDE YELKENCİLER TAİFESİ

SAILOR TREATMENT IN OTTOMAN STATE

Mehmet TAŞ

Dörtyol Fen Lisesi, Tarih Öğretmeni, mehmet-tas@msn.com, Dörtyol/Hatay

ÖZ

Yelkenciler, Osmanlı donanmasında yelken kullanan barça göke, kalyon, burtun, firkate, kadirga, şayka, şalopa ve uskuna gibi gemilerin en önemli personellerinden birisiydi. Önemi bu gemilerden bazıları için asıl hareket ettirici güç olarak kullanılan yelkenleri idare etmelerinden geliyordu. Bu gemilerden kalyon, köke ve firkate için asıl güç kaynağı rüzgar iken diğerleri için birincil güç kaynağı insan gücü yani kürekti. Yelkenlerin açılması, toplanması ve kötü hava koşullarında tahrip olduğu zaman tamir edilmesi yelkencilerin asıl göreviydi.

Yelkenin asıl kullanıldığı savaş gemileri kalyonlardı. 18 yüzyıldan itibaren Osmanlı Devletinde önemi artan ve donanmanın asıl savaş gücünü teşkil eden kalyonlar büyüklükleri ve geniş hacimleriyle orantılı biçimde yelkene ihtiyaç duymaktaydı. Bu yelkenlerin bezi devletin kendisine ait Bezhane'den ve Boğazhisarları olarak isimlendirilen bugünkü Çanakkale ilimize bağlı Seddülbahir, Kilitbahir, Kumkale ve Sultaniye kazalarından ocaklık usulüyle karşılanıyordu. Tersane-i Amire'ye teslim edilen bezler burada Mahzen-i Sürb'te depolanırdı. İki yılda bir ya da ihtiyaç halinde her zaman bu gemilerin donatımında kullanılmaktaydı. Yelkencilerin görevi yelken bezlerinin gemi kaptanlarına teslimiyle başlamaktaydı.

Yelkencilik uzmanlık gerektiren bir iş olup teknik bilgi ve yetenek gerektirmekteydi. Yelkenlerin açılıp kapanmasını bilmeyen, yelkenlere asılan yelken bezlerinin özelliklerinden habersiz, meteoroloji ve denizcilik bilgisi olmayanların bu mesleği ifa etmesi mümkün değildi. Kalyon ve diğer gemilerde yelkencilerin isimlerinin hekim, burgucu, marangoz ve kaptanlarla birlikte geçmesi onun yaptığı işin önemini göstermesi açısından dikkat çekicidir.

Anahtar kelimeler: Yelkenci, Osmanlı Devleti, yelken bezi, badbani, Tersane-i Amire.

ABSTRACT

The sailors were one of the most important personnel of the vessels such as barge kite, galleon, burtun, firkate, galley, kayak, şalopa and uskuna who sailed in the Ottoman navy. The precaution came from the fact that some of these vessels managed the sails used as the main driving force for some. These ships were the main source of power for galleons, roots, and frigates, while others were the primary source of power for the human power, the shovel. The main task of the sailors was to repair the sails when they were opened, collected and destroyed in bad weather conditions.

The battle ships where the sail was actually used were galleons. From the 18th century onwards, the Ottomans needed a sailboat in proportion to the size and volume of the galleons, which increased in importance and constituted the real battle force of the ship. The siege of these sails belongs to Bezhane, which belongs to itself, and the Bosphorus, which is called Boğazhisarları, was met by the Çedakkale, Sedulbahir, Kilitbahir, Kumkale and Sultaniye accidents. The cloths delivered to Tersane-i Amire were stored here in the Mahzen-i Sürb. It was used every two years or whenever needed in the equipments of these ships. The task of the sailors was to begin the delivery of the sail cloths to the captains of the ships.

Sailing was a profession that required expertise and skill. It was not possible for those without knowing the characteristics of the sail cloths, sailing crews, meteorology and maritime knowledge, who did not know how to open and close the sails. It is noteworthy that the names of sailors along with Kalyon and other ships, along with physicians, burgers, carpenters and captains, show the significance of the work he does.

Key words: Sailor, Ottoman State, sail cloth, badbani, Tersane-i Amire.

OSMANLI DEVLETİ'NDE YELKENCİLER TAİFESİ

Gemilerdeki yelkenlerin idaresinden sorumlu görevlilere yelkenci denirdi. Belgelerde bu görevliler gabyar tabiriyle ifade edilmektedir. Gabyar ise gemi serenleriyle yelkenlere bakan ve yelkenleri açarak armaları muhafaza eden eve düzeni koruyan gemicilere verilen isimdir. Gabyar kelimesi gabya kelimesinden türetilmiştir. Gabya ise İtalyanca bir kelime olup gemi direklerinin aşağısından itibaren ikinci kısımdır. Süleyman Nutki, Kamus-ı Bahri isimli sözlüğünde buna doğrudan yelkenci demekte ve yelkenciye ise yelken imal eden esnaf olarak tanımlamaktadır.¹ Şemseddin Sami ise Kamus-ı Türki'de yelkeni ifade etmek için badban tabirini kullanmakta ve badban küşad etmeyi bu kelimeye örnek olarak vermektedir. Yelkenci tabirini bu durumda badbani kelimesi karşılamaktadır.²

Evliya Çelebi'nin bildirdiğine göre kendi dönemi için İstanbul'da yelkenciler esnafı 90 dükkân ve 300 neferden oluşuyordu. Bunlar bezci esnafı gibi olup gemilere çeşit çeşit mayistra, çember, alborta, trinkete ve çekeleve biçimli yelkenler biçip gemileri donatmaktadırlar. Pirleri de Hz Şit'tir. ³ Ona göre bu zümreyle birlikte çalışan 104 dükkân ve 300 nefer pamuk hallaçları esnafı, 300 dükkân ve 1000 nefer cüllah yani bez dokuyucuları esnafı, 700 dükkân ve 1000 nefer bezci tâcirleri esnafı bulunuyordu.

Donanmanın iyi imal ve iyi idaresinin sebeplerinden biri olarak belgelerde gösterilen gabyar neferatı, donanma gemilerinin ruhu mesabesinde olan badban ve sair arma takımlarının teçhiz düzenlenmesi hizmetinde istihdam olunduklarından her hâlükârda Müslüman olmak zorundalar iken⁴ daha sonra Maref ve Afre ve Yezu(?) adalarının halkından istihdam olunarak bu adada yaşayanlara münhasır bir meslek haline gelmişti.⁵ Bunun da nedeni Ege adalarında yaşayan bu insanların, denizle ve denizcilikle iç içe olmaları nedeniyle imparatorluğun Anadolu ya da Ortadoğu gibi Müslüman ahalinin yaşadığı bölgelere kıyasla daha fazla bu konulara vakıf oldukları düşüncesidir. İsmail Hakkı Uzunçarşılı'ya göre daha evvel bu hizmeti gemilerin reisleri yani rüesa-i sütun tabir olunan insanlar görürlerdi.⁶ Küçük Hüseyin Paşa'nın kaptanlığında donanmada gabyar neferatı arttı. 18. asır sonlarında Küçük Hüseyin Paşa Kaptan-ı Derya olunca arma hizmetini görmek üzere bu reislerin nezareti altında Suluca ve Çamlıca (Mora) Hıristiyanlarından gabyar ve marinar denilen yeni bir sınıf oluşturulmuştur. Marinarlar arasında Rumlardan başka Ermeniler de bulunmaktaydı.⁷

Yelkenciler Osmanlı donanmasında çoğunlukla "badbani" tabiriyle kaşılardı. Bar tarafından hareket eden Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın maiyyetine verilen 4 adet çamlıca ve 4 adet pargandi kayıklarında görev yapan badbaniler vardı. Aklagünlü Sefer Hoca Kaptan'ın gemisinde bir nefer yelkenci vardı ve 086 kuruş aylık almaktaydı. Derviş Hocaoğlu Ömer Kaptan'ın gemisinde 1 nefer yelkenci olup o da 086 kuruş aylık almaktaydı. Çamlıca kayığında görev yapan yelkenci Mihâl, 060 kuruş aylık alıyordu.⁸ Bu bilgiler Osmanlı donanmasında gayri müslim mürettebatın varlığını göstermesi yanında yelkencilerin ücretinin gemi türlerine göre değişkenlik arz ettiğini de gösteriyor.⁹

1820 tarihine yani Yunan isyanına kadar Osmanlı gemilerinde gerek levent ve gerek marinar ve gabyarlardan istihdam edilen Rumların yerlerine bu tarihten sonra Müslüman gemicilerin istihdamı emr olunmuş ve daha sonra 1827'de tertip ve ilan olunan Tersane nizamına dair kanun mucibince bu Rum gabyarlar tamamen kaldırılarak yerlerine denizciliğe vakıf Trablusşam, Beyrut, Sayda, Akka, Remle ve Gazze sahillerindeki Müslüman bekâr uşaklarından gabyar ve marinar olarak bin nefer alınması münasip görülmüştü.¹⁰

¹ Süleyman Nutki, a. g. e. , s. 314

² Şemseddin Sami, Kamus-ı Türki, s. 260

³ Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi; İstanbul, 1. Cilt, 2. Kitap, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2008, s. 50

⁴ "...Donanma-i Hümayun'un hüsn-i i'mal ve idaresinin esbabından olan bir maddesi dahi gabyar neferatı olup işbu gabyar neferatı sefine-i hümayunun , ruhu mesabesinde olan badban ve saire arma takımlarının teçhiz ve tanzimi hizmetinde istihdam olunduklarından her hâlükârda Müslüman olmak ehem ve elzem iken Maref ve Afredizo adaları reayasınca istihdam olunarak onlara münhasır olmuş ve mukaddema Rum maddesi zuhurunda reaya-yi merkume tard ve teb'idine zaruri birkaç seneden beru Frenk taifesinden ellişer kuruş mah ile gabyar tahrir ve istihdamına mecbur olunmuş ve bu vechle gabyar maddesi , sudagabo neferatından ziyade su'ubet kesb etmiş olup ancak cem'i vakte ve ba husus esna-yi muharebette yelken ve armada Frenk taifesinin istihdamı hatırdan salim olmayacağı bedihi olındığına mebni bimennihi teala çaresi istihsaline bi-l-fi'il ittifak himmet ve ikdam buyurulması mütevakkıf-ı emr-i irade-i seniyye-i asafaneleri oldığı." (BOA. HAT. 581. 28521. 1. 1)

⁵BOA. HAT. 581. 28521. 1. 1

⁶ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, s. 487

⁷ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, a. g. e. , s. 487

⁸ BOA. MAD. d. 10398. 00084

⁹ BOA. MAD. d. 10398. 00084

¹⁰Uzunçarşılı, a. g. e. , s. 488

Rumlardan önce gabyarların¹¹ çoğunlukla Müslümanlardan ve İskenderiye sahilinde kalan fellah tabir olunan insanlardan temin edildiği anlaşılmakla birlikte Kaptan Küçük Hüseyin Paşa; “*bunlar bir işe yaramıyor*” deyince, Akdeniz adalarında yaşayan Rumlardan temin ve istihdam edilmeye başlanmıştır. Rum isyanında Rum armatörlerin 600 parçadan oluşan yelkenli gemilerini savaş gemisine dönüştürmeleri üzerine Rum denizcilere devletin bakış açısında bir kırılma yaşanmış ve artık istihdam edilmez olmuşlardı.

Osmanlı donanmasında yelkenci ve yelken dikicilerin istihdamına önem verilirdi. Bu husus “*istihdamlarında bil vücuh ehveniyet ve suhulet bulunacağı*” cümlesiyle ifade edilmekteydi.¹² Gabyarların ücreti genelde Tersane hazinesinden ya da cizye zamimesinden¹³ karşılanırdı. 954(1547/1548) yılında Tersane-i Amire'de hizmet veren 1800 kişi olup bunun 230'u reis olup, buna karşılık 1570'i yelkenci ve neferdi. 979 (1571/1572) yılında yelkencilerden 150'si Rodos gemilerinde, 15'i Kavala'da, 40'ı Sığacık'ta ve Sakız'daki gemilerde, 60 neferi Tersane hizmetlerinde ve 30 neferi mahzen ve akçe hizmetlerinde çalışıyor olup toplam olup 700 kişiydiler.¹⁴ Bazı kazalardan gabyar bedeliyesi adıyla bir bedelin gabyarları finanse etmek için tahsil edildiği anlaşıyor.¹⁵ Bu bedel Tersane-i Amire'nin “*varidat-ı mukarreresi*”nden olduğu için buraya geliyor ve gabyar harcamaları için kullanılıyordu. Ne zaman ihdas edildiği bu çalışma bağlamında bilinemese de 1240 (1824/1825) yılında bu vergi mükelleflerinden tahsil edilmekteydi.

Yelkencilikte mahareti olanlar gemi reisliğine terfi edebiliyordu.¹⁶ Hatta bu kişiler yaptıkları işin önemine binaen yelkenci olmayan gemi reislerine kaptan tayin edilebiliyordu.¹⁷ Bu şekilde reis olanların zaman zaman görevlerine gelmedikleri anlaşılmaları üzerine bunların tekrar eski görevlerine iade olunarak yelkenci yapılması hakkında hükümler de çıkarılmıştı. Görevlerine gelmeyen ya da görevlerini ifada ihmalleri olanların, hizmete yarar kimselerle değiştirilmesi istenmişti.¹⁸ Yelkencilerin hak ettikleri dereceye yükselmeleri ve ne kadar ücret ile tayin olunmuşlarsa o kadar ücret almaları konusu, üzerinde önemle durulan bir konuydu.¹⁹

Her bir kalyonda “*hoca*” tabir olunur ve asıl işi yazıcılık olan görevliler bulunup bunlar gerek Tersane'den gerekse ocaklıklardan ve gerekse başka yerlerden kalyona verilen malzeme ve ücretleri kaydederlerdi. Tuttukları defterleri daha sonra muhafaza ve denetim için kalyon katibine teslim ederlerdi. Bu kayıtlardan anlaşıldığı kadarıyla bir tane yelkencinin mevacic masrafı 30 akçe idi. 18. yüzyılda bir kalyonda görev yapan bir kaptan 120 akçe yevmiye alırken bir çavuş 30 akçe, bir odabaşı 30 akçe, bir sandalacı 16 akçe, bir kalafatçı 18 akçe ve bir marangoz 18 akçe almaktaydı.²⁰ 1103'te (1691/1692) Kapudane kalyonunda görevli bir yelkenci günlük 30 akçe yevmiye almaktaydı.²¹ Ve 1692'de bir kapudane kalyonunda görev yapan 393 personelin içinde bir tane yelkenci vardı. 1181(1767/1768) gibi uzun bir tarihten sonra bir yelkenci 30 akçe, kalafatçı 25 akçe, marangoz 25 akçe, aşçı 35 akçe ve kaptan 100 akçe almaktaydı.²² 18. yüzyıl sonları ve 19. yüzyıl başlarında Tersane-i Amire'nin yapmış olduğu harcamalar içerisinde yelkenci ücretlerinin diğerlerine kıyasla yüksek bir rakam tutmamakla birlikte daima varlığını koruduğu anlaşılmaktadır. Bu dönemde Avrupa'da buharlı gemilerin yavaş yavaş yayılmaya başlayıp yelkenli gemiler devrinin sonlarına gelmesine rağmen yelkene ve yelkencilere yapılan daimi bir masrafı göstermesi açısından bu husus dikkat çekicidir.

Osmanlı donanmasının aynı dönemdeki diğer devletlerin donanmalarından ayrıldığı bir nokta, yelken bezi ve yelkenci dahil ihtiyaçlarının neredeyse tamamını kendi yerli imkanlarıyla karşılamakta oluşuydu. İspanya'da

¹¹ İtalyanca gabiarden gelen bu kavram seren ve yelkenlere belirli miktarda tahsis edilen görevlilere verilen isimdir. (Süleyman Nutki, Kamus-ı Bahri, s. 103)

¹²BOA. HAT. 1332. 51932. 1

¹³Zamime artırma, zam, ilave anlamına gelir. (Bkz.Ferit Develioğlu, Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat, Aydın Kitabevi, Ankara, 2008, s. 1167)

¹⁴ BOA. A. DVNS. MHM. 00010. 00109

¹⁵ BOA. C. DH. 00053. 02628. 002

¹⁶ “...amma ol vechle olmak hilaf-ı kanun dersiniz bu bâbda kemal-i feraset ve ihtimam ile yoklayub göresiz. Onunki gibi yelkencilikten terakki olmakla reis olanların deryada mahareti varsa mutasarrıf oldukları ulufeleriyle yelkenci olm âyân bölüklü reislere yelkenci idesiz. Ve bölüklü reislik düştükçe evvela vechle görüldükte müteferrika reislere teklif idesiz. Eğer kabul iderlerse feyha kabul itmişlerse yelkencilik hidmetinde istihdam eyledükleri badbaniler tevcih idesiz. Ve hayli yoklamadan yelkenci iken terakkisi ile reis olub deryada mahareti olm âyân kimesneleri dahi başka defter idüb arz eyesin ki sonra anlar hakkında dahi emrin ne vechle sadır olur ise mucebi ile amel idesiz...” (BOA. BEO. A. DVNS. MHM. d. 18. 40)

¹⁷BOA. A. DVNS. MHM. d. 18. 40

¹⁸BOA. A. DVNS. MHM. d. 10. 109

¹⁹ “Girit beği mektup gönderüb dokuz akçe ile yelkenci olan Baba Acem nam kimesne için iki sene müddet ile hidmet idüb defaatle yoldaşlık münasibten olmağla terakki-i müteferrika reislerden olmak için berat virülmüş iken ulufesi virülmediğin mezkur müteveffa Turgut Beğ ile gezmiştir deyu bildirmiş. İmdi kadimden Arap dört, onbaşı altı, yelkenci yedi akçe ile olagelmıştır. Bu makule reis olmadan terakki alub reis ulufesine mutasarrıf olunmak. , çendan itibarı kalmaz. Kadimden her gediğe ne kadar ulufe tayin olunmuş ise anda ziyade terakki olmak caiz değildir. Buyurdunki vardukta evkat vechle mukayyed olub kadimden olageldiği üzere amel idüb her gedüğe ne kadar ulufe tayin olunmuş ise andan ziyade ile gedik virülmeyüb olagelana mugayir iş olmaktan sakınasın. Ve mezkur Baba Acem'e on bir akçe ile mahlul vâki olan reislerin birinin mahlulüne tevcih idesin.13 Şaban 979(31 Aralık 1571)” (BOA. A. DVNS. MHM. 00018. 00045)

²⁰ BOA. MAD. d. 07915. 00035

²¹ BOA. MAD. d. 01915. 00008

²² BOA. MAD. d. 04005. 00045

neredeyse katran, zift, direkler ve yelken yurt dışından İspanya'ya getiriliyordu. Hollanda donanması ise direkler için keresteyi büyük ölçüde Baltık Denizi bölgesinden ve Norveç'ten temin ediyordu. Venedik donanmasında gemi işlerinde görev yapanların büyük kısmı Adriyatik sahillerinden ve Mora yarım adasından gelen Rum ve Dalmaçyalı denizcilerden oluşuyordu. İngiliz donanmasında ise malzemelerin çoğu yurt dışından geldiğinden kereste, demir ve yelken gibi ham maddeler geminin yapım maliyetinin yarısından fazlasını oluşturuyordu. Yani hammadde fiyatları taşımacılık bedeli, hammaliye ücretleri, ustalık ve işçi fiyatlarının fazlalığı nedeniyle epey yüksekti.²³

Tersane dışında sivil sektörde pereme adı verilen yelkenli gemilerle Anadolu ve Avrupa yakası arasında yolcu taşıyan yelkencilerin de hükümlere konu olduğu görülmektedir. 5 Şevval 992 (10 Ekim 1584) tarihli bir hükümden bu kişilerin ince ve uzun, denize dayanmaz peremeler yaptıkları, devletin bu tür pereme inşasını yasaklamasına rağmen bunların bu tür pereme inşasında ısrar ettikleri anlaşılmaktadır. Bu durumun beklenmedik deniz kazaları ve olumsuz hava koşulları nedeniyle insanların hayatını riske atması üzerine yeniden hükm-i şerif çıkarılmış ve bu tür peremeleri işleten yelkencilerin isimlerinin tutulması peremeciler kethüdasına tembih edilmiş buna devam edenlerin müebbeten küreğe konulmaları kararlaştırılmıştı.²⁴ Yelkenciler her zaman şikâyet edilen değil bazen kendileri de şikâyetçi konumundaydılar. Örneğin 29 Cemaziyelahir 1130 (30 Mayıs 1718) tarihinde Askozya sancağında yaşayan bir gurup denizci, Bar Kalesi'nin limana giren denizcilerden yetkisiz kişiler tarafından yelken bahası adıyla birer altın yelken hakkı alındığından şikâyet etmekteydiler. Bu şikâyet üzerine bu durumun men ve def olunması bildirilmiştir.²⁵

Bazen görevlerinde ihmali görülen yelkencilere rastlansa da devletin yelkencilere olan ihtiyacı, yelkenli gemilerin Osmanlı denizciliğine hâkim olduğu her dönemde devam etmiştir. Herhangi bir tersanede gemi inşa edildiği zaman İstanbul'dan istenen donatım malzemeleri ve personel arasında her zaman yelkencilerin de adı geçmekteydi. Örneğin 22 Rebiülahir 1207 (7 Aralık 1792) tarihli bir yazıda Silistre'de inşa edilen bir parça firkate türü gemi için on nefer kalafatçı, iki nefer makaracı, bir nefer oymacı, bir nefer baş reis ve bir nefer yelkenci isteniyordu.²⁶

Devlet yelkenci gibi donanma çalışanlarının durumlarına kayıtsız kalmıyordu. Denizcilerin iş kazası ya da savaş sırasında sakatlanmaları durumunda onlara yardım elini uzattığı görülmektedir. Örneğin 28 Rebiülevvel 1206 (25 Kasım 1791) tarihli bir belgeden anlaşıldığı kadarıyla Osman isminde bir denizci Abdülfettah ismindeki şahsın kaptan olduğu firkate türü gemide çalışmakta iken şiddetli kış koşulları nedeniyle iki ayağı da donmuştu. Bu koşullarda hayatını idame ettiremeyince kendisine yardım edilmesi için devlete başvurduğunda; padişah, Kaptan-ı Derya vasıtasıyla olayı inceletmiş ve gerçek olduğu anlaşılınca İstanbul gümrüğü malından kendisine 18 akçe kendisine bağlanmıştı. Bunun sadece bu denizciye ait münferit bir uygulama olmadığı da "... *ihşan üzere geldiği emsali mukayyed üzere...*" ifadesinden²⁷ anlaşılmaktadır.²⁸ 8 Cemaziyellevvel 1206 (3 Ocak 1792) tarihli başka bir belgede ise Akdeniz donanmasında Arnavut Abbas Kaptan'ın gemisinde hizmet etmekte olan Mehmet ismindeki bir denizci top sökerken barut ateş almış ve çıkan patlamada gözlerini kaybetmiştir. Bu sebeble de tedavi olmak için bütün kazandığını hekimlere vermek zorunda kalmış ve sonunda muhtaç duruma düşünce devlete başvuruda bulunmuş, durumu Kaptan-ı Derya tarafından incelenmiş ve neticede mukataadan on iki akçenin kendisine bağlanması kararlaştırılmıştı.²⁹ Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa'nın Siper-i Bahri olarak isimlendirilen kalyonda yelkencilik hizmetinde iken kazaya uğrayarak iki ayağı da sakat kalan Mehmet ismindeki yelkenci için İstanbul gümrüğü mukataası malından kendisine emeklilik verilmesini arz etmesi üzerine bu yelkenciye 300 akçe emeklilik aylığı bağlanmıştı.³⁰

Midilli'de inşa edilen iki parça kalyonun denize indirilmesi için 106 nefer ulufeci, 20 nefer dalgıç, 20 nefer miri badbaninin toplam ücretleri 1148 zilhiccesi (Nisan/Mayıs 1736) başından 1149 saferine (Haziran/Temmuz 1736) kadar 2861 akçeydi.³¹

²³ Richard W. Unger, "Ship Design And Energy Use 1350-1875", *Shipping and Economic Growth (1350-1850)* Editör: Richard W. Unger, Leiden-Boston, 2011, s. 128

²⁴BOA. A. DVNS. MHM. 46. 87

²⁵BOA. C. ADL. 16. 981. 1

²⁶BOA. C. BH. 35. 1685. 3

²⁷"...bu makule Donanma-i Hümayun sefayininden olup ayakları mecruh ve alil olanlara derya kapudan vezir-i mükerrerem saadetli paşa hazretleri ba'de-l- i'lam bahir-i devlet şevketmakrun düşen mahlûlden kazası şartıyla İstanbul gümrüğü malından olmak üzere on akçeden on sekiz akçeye kadar ihşan üzere geldiği emsali mukayyed olduğu ma'lum ı alileri buyurulduğun ne vechle irade-i alileri buyuruluyor ise emr-ü ferman devletli saadetli sultanım hazretlerindir." (BOA. BEO. C. BH. 7. 321. 1)

²⁸BOA. C. BH. 7. 321. 1

²⁹BOA. C. BH. 7. 318. 1

³⁰BOA. C. BH. 00254. 11745. 001

³¹BOA. C. BH. 154. 7313. 1

Osmanlı kalyonlarında ve diğer savaş gemilerinde yelkenci zümresinin dışında kalyoncu tabir olunan bir zümre daha vardı. Bunlar teknik personel değil bizzat geminin savaşçı unsurlarıydı. 17. yüzyıl sonlarında bu kavram özellikle kalyonlarda görev yapan savaşçı askerlerin yerine kullanılmaya başlanmıştır. Leventlerin işini bu askerler ifa etmekteydiler. Kalyoncular, kaptan-ı deryâ ve tersane yetkililerinin her yıl için belirledikleri ihtiyaç nisbetinde, ücret (mevâcib) karşılığı ve belirli bir süre ile istihdam edilmekteydi. Bayrak askerleri diye de tanımlanan bu askerler, imparatorluğun çeşitli eyaletlerinden ve mümkün olduğunca sahil kesimlerinden yazılırdı. Kalyoncu neferlerin maaş, iâşe, barınma ve silâh dâhil masrafları için merkezî hazineye özel bir tahsisat yoktu. Sistemin bütün finansmanı asker yazılan bölgelerden hâne başına tahsil edilen kalyoncu bedeliyesi adlı bir vergi ile karşılanmaktaydı. Kalyoncular, her yıl donanmanın mayıs-kasım arasında altı ay süre ile Akdeniz ve Karadeniz’de yaptığı muhafaza seferleri için İstanbul’da toplanırlardı. Savaş durumunda sayıları ve istihdam süreleri artardı.³²

Kalyoncular, donanmada mevcut yelkenli savaş gemilerinden sadece kalyon türünün değil firkateyn, korvet, brik, şalope, şehtiye, barca, karavele, uskuna ve kotra gibi gemilerin de mürettebatını teşkil ediyordu. Tüfekli kalyoncular, hem gemi muharebelerinde hem de ihtiyaç duyulduğunda günümüz deniz piyadeleri gibi kara savaşlarında yer almaktaydılar. Bazı kalyoncular ordudaki görevleri sona erince eyaletler de âyan, mütegalibe ve tüccar gemilerin de tayfa olarak görev yaparlardı. Donanmanın kalyoncu ihtiyacı duruma göre 5000 ile 12.000 arasında değişmekteydi. Eyaletlerden kalyoncu yazımı organizasyonunun planlayıcısı ve en üst makamı kaptan-ı deryâlıktı. Neferlerin tesbiti, donanmada bulunacakları süre zarfındaki muameleleri tersane emini nezâretindeki kalyoncu kâtipleri ve yardımcılarınca yürütülürdü. Kalyoncular çoğunlukla Müslümanlardan yazılırdı. Donanma için aynı usulle yazılan gayri müslimler mellâh, Arnavutlar ise topçu statüsünde istihdam edilirdi.

Kalyoncu yazımında yaş sınırı onaltı idi. Nefer yazılacakların kalyonculuk için gerekli vasıflara sahip (cenk ve harbe kadir, deniz seferi görmüş, derya fennine vâkıf, mahir, genç / tuvâna ve silâhlı) olmaları istenirdi. Donanma sefere hazırlanırken tersanede kalyoncu rûznâmçeliği kaleminde ihtiyaç duyulan nefer miktarıyla yazımı yapılacak kazaların defterleri hazırlanır, bu defterler kaptan paşa tarafından sadârete takdim edilirdi. Onayın ardından eyaletlerin vali,kadı, nâib, voyvoda ve diğer idarecilerine hükümler yazılırdı.³³

SONUÇ

Yelkenciler Osmanlı Devletinde sivil ve askeri alanlarda önemini korumuş bir mesleğin mensubudurlar. Yaptıkları işin önemi dolayısıyla isimleri bir çok resmi belgeye konu olmuştur. Seçilmeleri,görevleri,tayinleri ve emeklilikleri kanunla tayin edilmişti.Yaptıkları iş uzmanlık gerektiren bir iş olduğu için rastgele seçilmedikleri ve herkesin yelkenci olamadığı anlaşılıyor.

Yelkenciler 19.yüzyıla kadar genelde Ege adalarında ve Mora’da yaşayan Rumlardan seçilirken 1821 Yunan isyanından sonra Mısır ve İskenderiye gibi bölgelerde yaşayan Müslümanlardan seçilmeye başlamıştır.Rumların yaşadıkları coğrafyanın özellikleri nedeniyle Osmanlı Devletinde denizcilikte meslek olarak gelişmişler, bu ise onların Osmanlı donanmasına ait savaş gemilerinde istihdam edilmeleri sonucunu beraberinde getirmiştir.Bu olgu devletin yelkencilik mesleğine personel alırken diğer alanlarda olduğu gibi din ve milliyet ayrımı gözetmediğinin bir göstergesidir.Devletin temel ölçüsü bu konuda yetenek,bilgi,tecrübe ve sadakattir.

Devlet yekencilerin yaşamış oldukları meslek kazalarına duyarsız kalmamıştır. Sakatlanan, yaralanan,hastalanan ya da yaşlılığı nedeniyle iş göremez duruma gelen yelkencilerin yardım taleplerini soruşturmuş doğru olduğunu anladığında ise onların malulen emekli edilmeleri dahil çeşitli yardım yollarına başvurmuştur.Yaptıkları işle orantılı olarak onlara ücretlerini de ödemiştir. Bu ücret diğer gemi personeline yapılan ücretlerle kıyaslandığında onlardan az değildir.Osmanlı Devleti, üstelik kariyer yollarını da açık tutmuş onların yelkencilikten gemi kaptanlığına geçiş yapmalarını mümkün kılmıştır.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

Cevdet Adliye (C.ADL.) :16

Cevdet Bahriye (C.BH.) : 35, 7, 254, 154

Cevdet Dahiliye (C.DH.): 53

³² Ali Fuat Öreñç, "Kalyoncu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, İstanbul, 2016, s. 10

³³ Ali Fuat Öreñç, a. g. m. , s. 10

Divani Sadaret Mühimme (A.DVNS.MHM): 10, 18, 46

Hatt-ı Hümayun (HAT): 581, 1332

Maliyeden Müdevver (MAD.d.): 10398, 07915, 01915, 04005

Arastırma ve İnceleme Eserler

DEVELİOĞLU , F . , 2008 , Osmanlıca Türkçe Ansiklopedik Lügat , Aydın Kitapevi, 1195 s.

KAHRAMAN , S . A . , - DAĞLI , Y . , (2008) , Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi; İstanbul , Cilt 1 , 2 . Kitap , Yapı Kredi Yayınları , İstanbul , 382 s.

NUTKİ , S . , (2011) , Kamus-i Bahri , (Hazırlayan : Mustafa Pultar), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları , İstanbul, 367 s.

ÖRENÇ, A. F. (2016) "Kalyoncu", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, İstanbul,

SAMİ, Ş. , (2017) , Kamus-ı Türki , Yeditepe Yayınevi , İstanbul , 1575 s.

UNGER, R. , W. , (2011), "Ship Design and Energy Use (1350-1875)" , Shipping And Economic Growth(1350-1850) , Leiden-Boston , 464 s.

UZUNÇARŞILI, İ. H., (1988), Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı , Türk Tarih Kurumu Basımevi , Ankara , 632 s.