

**18.YÜZYILDA OSMANLI DONANMASINDA KULLANILAN YELKEN BEZİ TÜRLERİ
VE MİKTARLARI**

*TYPES AND QUANTITIES OF SAIL CLOTH USED IN THE OTTOMAN NAVY IN THE
18TH CENTURY*

Mehmet TAŞ

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

ÖZ

Denize komşu olan devletler açısından donanmalar vazgeçilmez öneme sahiptir. Çünkü donanmalar hem ülke topraklarının savunulmasını hem de ülke çıkarları için yapılacak savaşların kazanılmasına önemli role oynarlar. Bu gerçeğin farkında olan devletler denizlerin avantajını değerlendirmek amacıyla denize sınırı varsa donanma kurmaya yoksa denize komşu olarak yine donanma sahibi olmaya gayret göstermişlerdir. Tarihin ilginç yönü denizlere güçlü donanmalarıyla hakim olan İngiltere, Hollanda ve Fransa gibi ülkelerin bir süre sonra ticarete gelişerek ekonomilerini güçlendirdikleri ve bunun sonucunda dünyanın güçlü devletleri haline geldikleridir.

Lakin bir devletin sahip olduğu donanmanın gücü sadece gemilerinin büyüklük ve yetenekleriyle ölçülemez. Bu donanmanın hem uzman bir işgücü tarafından desteklenmesi hem eğitimli ve bilgili bir mürettebat hem de tersanelerin hayat verdiği iyi işleyen bir ikmal ve lojistik sistemine sahip olması da gerekir. Gemiler inşa edilirken ustalar tarafından kullanılan kereste, zift, katran, üstüğü, halat, tel, urgan ve yelken bezi gibi malzemelerin kalitesi ve erişilebilirliği aynı derecede önemlidir. Bu malzemelere yeterli miktarda ve yeterli kalitede sahip olan devletlerin donanma konusunda daha avantajlı oldukları açıktır.

Osmanlı Devleti bir kara devleti olmasının yanında Fırat, Tuna, Nil ve Dicle gibi önemli su yollarının dışında Akdeniz, Marmara, Ege ve Karadeniz ile Kızıldeniz ve Hint okyanusunda donanma yüzdüren bir deniz devletiydi. Donanma seferlerde ve fetih hareketlerinde görev alıyor kara ordusuyla tam bir dayanışma halinde lojistik ve destek faaliyetleri yürütüyordu. Donanmanın karargahı ise Tersane-i Amire idi. Ana tersanenin yanında Samsun, Gelibolu, Antalya, Rodos, Süveyş ve Silistre gibi şehirlerde daha düşük ölçekli başka tersanelere de sahipti.

Anahtar kelimeler: Yelken bezi, Osmanlı donanması, kalyon, Tersane, 18. yüzyıl

ABSTRACT

Fleets are indispensable in terms of the states neighboring the sea. Yesterday's fleets played an important role in defending the country's lands as well as winning wars for the country's interests. Countries that are aware of this fact have made efforts to build a navy if they have a sea border in order to evaluate the advantage of the seas or to become navy neighbors to the sea. The interesting aspect of the history is that countries such as England, Holland and France dominated the navy with strong navy, they have become the powerful states of the world.

The power of the dynasty, which a latent state possesses, can not be measured only by the size and capabilities of its ships. The support of the dynasty by an expert workforce is both a skilled and knowledgeable crew and a well functioning supply and logistics system for shipyards. The quality and accessibility of materials such as timber, bitumen, tar, tow, rope, wire, rope and sail cloth used by craftsmen while vessels are being constructed are equally important. It is clear that states that have adequate and sufficient qualities of these materials are more advantageous in terms of navy.

In addition to being a land state, the Ottoman Empire was a state of the sea where the navy floated the Mediterranean, the Marmara, the Aegean and the Black Sea, the Red Sea and the Indian Ocean besides the important waterways such as the Euphrates, the Tuna, the Nile and the Dicle. logistics and support activities. The headquarters of Donanman was Tersane-i Amire. In addition to the main shipyard, Samsun, Gallipoli, Antalya, Rhodes, Suez and Silistra also had other smaller shipyards.

Key words: Sail cloth, Ottoman navy, galleon, shipyard, 18th century

1. GİRİŞ

Donanma tarihiyle ilgili çalışmaları sınıflandırmak gerekirse iki gruba ayırarak bunu yapabiliriz. Birinci gruba giren çalışmalar donanmanın siyasi ve askeri faaliyetleri ile bunun sebep ve sonuçlarına odaklanan çalışmalardır. Bu çalışmalarda kaptan-ı deryalara, seferlere, sefer sırasındaki askeri faaliyetlere ve düşman donanmaların faaliyetlerine sıkça yer verilir. İkinci grup çalışmalar ise donanmanın bileşenlerini oluşturan gemi, mürettebat, gemi inşa malzemeleri, tersaneler ve bütçe gibi konulara odaklanarak görünen sonuçların arka planına ışık tutmaya çalışır. Son dönemlerde İdris Bostan, Yusuf Alperen Aydın, Tuncay Zorlu ve Ali Fuat Örenç gibi isimler bu ikinci grup çalışmaların önde gelen simalarını oluşturmaktadır. Bu yazarlar yabancı kaynakları da ihmal etmeyerek ve analitik bir bakış açısıyla meseleyi ana kaynaklardan yararlanmak suretiyle ortaya koyan birçok çalışmaya imza atmışlardır.

18. yüzyıl, devletin her 10-15 senede bir, bazen tek bir devlete bazen de devletler koalisyonuna karşı savaşlar vermek zorunda kaldığı bir yüzyıl olmuştur. Osmanlı Devleti'nin savaştığı devletlerin başında Avusturya, Rusya, İran ve Venedik gelmektedir. Daha çok Karlofça Anlaşması'yla kaybettiği yerleri geri almak amacıyla bu devletlerle savaşırken almış olduğu mağlubiyetler onun zayıflığını fark ederek askeri alanda ıslahatlara yönelmesine neden olmuştur. Bu da onu bu yüzyılın sonlarına doğru denge politikası izlemeye sevk etmiştir.

18. Yüzyılın ilk padişahı olan ve Sultan II. Mustafa'nın Edirne Vak'ası ile tahttan indirilmesinden sonra tahta geçen Sultan III. Ahmed döneminde, devletin temel politikası 1703-1718 arasında Karlofça Anlaşması'nda kaybedilen toprakları geri almak; 1718-1730 arasında ise Batı'nın üstünlüğünü kabul ederek, Batı tarzında ıslahatlar yapmak olmuştur. Öyle ki Avrupa'da ilk büyükelçilikler geçici de olsa bu yüzyılda açılmış, Avrupa tarzında eğitim veren Mühendishane, Hendesehane ve Mühendishane-i Bahri Hümayun gibi kurumlar kurularak yabancı ve yerli öğretmenlerin nezaretinde eğitim-öğretim faaliyetlerine başlanmış Kont Dö Bonneval ve Baron De Todd gibi Avrupalı asker ve teknisyenler bu yüzyılda devlet hizmetinde istihdam edilmişlerdir. Süregelen savaşlar nedeniyle bu yenilikler daha ileri aşamalara hızla evrilemese de daha sonra yapılacak yenilikler için yol gösterici olmuştur.

Osmanlı donanması 18. yüzyılda Venedik ve Rusya gibi deniz güçleriyle yapılan savaşlarda önemli görevler üslenmiş ve bunları başarıyla yerine getirmiş, böylece kara ordusunun gerçekleştirdiği fetih hareketlerine önemli katkılar sunmuştur. Seferde asker ve mühimmat nakliyatı, düşman donanmasına karşı koyma, önemli su yolları ve denizleri kontrol altında tutmak, bizzat fetih hareketlerini gerçekleştirmek ya da denize komşu şehir ve kalelerin kuşatılmasında kara ordusuyla işbirliği içinde kuşatmayı tamamlamak onun başlıca hizmet faaliyetleri olmuştur. 18. yüzyılda donanmada kalyon yönünde gemi teknolojisinde yaşanan gelişmeler, semerelerini Mora'nın fethi ve 1736-1739 Osmanlı-Rus savaşında vermiştir. Bu yüzyılın ortalarına kadar donanma başarılı bir şekilde yukarıda saydığımız hizmetleri icra etmişlerdir. Ancak bu yüzyılın ikinci yarısından itibaren gerek donanma teknolojisinde ve deniz savaşlarında Avrupa'da yaşanan teknolojik ilerlemeler, gerek Osmanlı Devleti'nde denizcilik ve coğrafya bilgisindeki gerileme ve gerekse donanma hizmetlerinde yaşanan aksamalar donanmanın geri plana düşmesine neden olmuş, Karadeniz ve Azak Denizi'nde hakimiyetin kaybedilmesine yol açmıştır. Donanmanın etkinliğini yitirmesi Akdeniz'deki Osmanlı hakimiyetini de sarsmış onu rakipleri karşısında zayıf düşürmüştür. Bu yüzyılın sonlarında III. Selim zamanında gerçekleşen Nizam-ı Cedid yenilikleri ile donanmaya da el atılmış kısa bir sürede önemli gelişmeler sağlanmıştır. Öyle ki III. Selim döneminin sonlarında deniz kuvvetleri Avrupa'nın sayılı güçleri arasında yer almıştır.¹

2. GEMİ TEKNOLOJİSİNDE YAŞANAN DEĞİŞİM

Gemilerde yaşanan değişim, tarihin en eski dönemlerinden günümüze kadar bilim ve teknolojideki değişimin denizcilikteki bir yansımasıydı. Teknoloji ilerledikçe donanmaların taktikleri, gemileri ve kullandıkları silahlar da değişti. Bu büyük değişimin ana nedeni ise kalyonlardı. Kalyonların ortaya çıkışına neden olan iki temel neden vardır:

2.1. Teknolojik Gelişmeler

Bunların başında ise kış dümeninin bulunması, gemilere daha fazla direk bina edilmesi ve barutun gemilerde kullanılması geliyordu. Birincisi, gemilerin hem daha kolay yönlendirilmesini hem de rüzgara karşı yelken açmayı mümkün kıldı. İkincisi gemilerin daha fazla yelkene sahip olmasını bu ise gemilerin hızının artmasını

¹ Musa Çadırcı, "Yenileşme Sürecinde Osmanlı Ordusu", Türkler, Editör: Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, S alim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, 13. Cilt, Ankara, 2002, s. 804

sağladı. Üçüncüsü ise gemilerin toplarla donatılarak birer savaş makinesine dönüşmesine neden oldu.²Bazı yazarlar yelkenli gemi ile kadirga arasındaki işbölümünü ters yüz eden ve yelkenli gemileri etkili bir savaş gemisine dönüştürenlerin İngilizler olduğunu iddia ederler.³Coğrafi keşiflerden sonra ulaşılan sınırlar ile gemilerin kapasiteleri arasında yeni bir denge arayışı kaçınılmazdı.Gemi teknisyenleri bütün enerjilerini ateş gücünü tehlikeye atmadan büyük gemilerin manevra yeteneğini geliştirmeye vermişlerdi.Bu çabalar 1550'den sonra ahşap donanımı için olağüstü etkili bir ticaret ve çok tehlikeli bir savaş gemisi işlevi görebilen kalyonlara hayat verdi.Kalyonlar bir ölçüde Karakaların yetersizliğine tepki olarak ancak kadirgalar örnek alınarak inşa edilmişti. İspanyol kökenli olmasına rağmen ondan en çok İngiliz ve Hollandalılar yararlandı.⁴

Kalyonlar karakaların yetersizliğine bir tepki olarak doğdular. Kalyonun gövdesi karakadan daha uzun ve daha incedir. Karaka için gövdenin omurga ve kiriş uzunluğuna oranı 3:2:1 iken, kalyonda bu oran 4:3:1dir. Hidrodinamik direnç azaltılmıştır ve kalyon karakadan daha iyi manevra yapabilir. Ayrıca denize karşı kalyon daha dayanıklıdır. Yine kalyonlar karakalara göre daha sağlamdır ve savaşta gövdesine bordalamak zordur. Geminin meyil hızını artırmak için toplar merkez hattı yakınına yerleştirilmiştir. Üst güvertesi yan yelkenlerden daha iyi yararlanabilmek için azaltılmıştır. Bu tasarım, kalyonların rüzgara karşı daha yakın yelken açmasını mümkün kılmıştır.⁵

2.2.Ekonomik ve Ticari İhtiyaçlar

Coğrafi keşiflerden sonra İspanyollar Amerika'da sahip oldukları kolonilerden elde ettikleri mal ve eşyaları İspanya'ya taşımak için büyük gemilere ihtiyaç duyuyorlardı. Karaka ismi verilen gemileri bu yüzden geliştirmişlerdi. Ancak onun hantal yapısı nedeniyle ihtiyaca cevap veremediğini anlayıp çok geçmeden kalyonu geliştirdiler. 16. yüzyıl ortalarında kalyonlar 300-600 ton arasındaydı. Kalyonların kapasitesi bu yüzyılın sonuna kadar 1200 tona ulaştı. İngiliz kalyonları 16. yüzyılın sonlarından itibaren daha küçük ve İspanyol kalyonlarından daha iyi manevra yapmalarına olanak verecek şekilde ince bir yapıya sahiptiler. Ayrıca topluluk İngiliz donanmasında daha çok vurgulanıyordu.⁶

Donanmalar aşırı bir sermaye yoğunluğu gerektiriyordu. Ayrıca gemi yapımı, Tersane inşası, bakım ve demir fabrikası gibi kompleks yapılara ihtiyaç duyuyorlardı. Yerli ve uluslararası pazarlardan satın alınması gerekli erzak, levazım, yelken, kenevir ve kereste gibi malzemelerin korunması ve stoklanması büyük ölçekli satın almalar icap ettirmektedir. Satın alma süreçlerinin koordinasyonu ise özel yönetim becerileri gerektiriyordu. Demir işçileri, yelkenciler ve özellikle gemi ustası ve marangozlar da ihtiyaç duyulan uzman işgücüne dahildi. Bunlara cevap verecek uluslararası bir pazar Avrupa'da daha önceden oluşmuştu. Savaş filosu barış zamanında muhafaza edilmek zorunda olduğu gibi donanmalar ağır yapıları nedeniyle çok hızlı harekete geçemezdi. Gemilerin gövdesi suya karşı korunmalı, direkleri, armaları ve donatım malzemeleri çürümeden muhafaza edilmeliydi. Aynı şekilde kereste stokları, halat takımı, yelken ve demir iskeleleri inşa ve tamir için acil bir duruma karşı hazır edilmeli yönetici ve işçilere ücretleri ödenmeliydi. Tüm toplum marangoz, kalafat yapımı, yelken yapımcısı ve halat yapımcısı dahil olmak üzere emekte yeni bir işbölümüne gitmeliydi.⁷ Tüm bu faktörler doğal olarak devletlere yeni yükler getirdi.⁸ Kalyon teknolojisine geçiş tüm bu aşamaların altını büyük güçler açısından kalın bir çizgiyle çizdi. Deniz kaynaklarına erişimde geniş kolonilere sahip oldukları için İngiltere, Hollanda ve Fransa gibi bazı Avrupa ülkeleri bu yeni teknolojiye daha hızlı geçerken bazıları daha yavaş geçtiler.

Diğer yandan geleneksel güney-kuzey Avrupa ticaret rotasının sonu Akdeniz'e uzanıyordu. Akdeniz'deki koşullar Baltık'tan çok farklıydı. Akdeniz çok gelişmiş ve çeşitlilik arz eden bir deniz ekonomisine sahipti. Burada düşük değerli hububat, balık, tuz, kuru üzüm, zeytinyağı, kumaş, deri, cam, şap gibi yiyecek ve giyecek maddelerinin yüksek miktarda ticareti yapılıyordu. Ayrıca Doğu Akdeniz'den gelen ipek ve baharat gibi değerli ve yüksek fiyatlı maddelerin ticareti de burada yapılıyordu. Tüm bu ticaretler, hem bölgesel hem de Kuzey Avrupa ile bağlantılı olarak gerçekleşiyordu. Venedikliler, yerleşik ilişkiler ağı sayesinde Kuzey Avrupa ile yapılan ticarete önemli bir mevkie sahiptiler. Baltık Bölgesi'nde yapılmakta olan ticaret Danimarka ve İsveç deniz gücünün sağladığı güvenlik ortamında gelişmişti. Akdeniz ticaretinde ise yaygın korsanlık faaliyetlerinin eşlik ettiği genel bir güvenlik eksikliği vardı. Akdeniz'de yerel ticaret hâlâ küçük

² Shalini Saxena, 2014, The History Of Navies Around The World, Rosen Publishing, New York, s. 34

³ Carlo M. Cipolla, Yelken ve Top, Çeviren:Aslı Kayabal, Kitap Yayınevi, İstanbul,2003, s. 42

⁴ Carlo M. Cipolla, a.g.e. , s.44

⁵ Mark Denny, Float Your Boat, The Evolution and Science of Sailing, The Jonh Hopkins University Press, Baltimor, 2009, s. 74

⁶ Mark Denny, a. g. e. , s. 76

⁷ Alastair Couper, Sailor and Traders, A maritime History of the Pacific Peoples, University of Hawaii, Press Honolulu, 2009, s. 27

⁸ Richard Harding, Seapower And Naval Warfare (1650-1830), UCL Press, London, 1999, s. 207

yerel gemilerle yapılırken uzun mesafeli ticaret iyi silahlanmış İngiliz, Hollanda ve Fransız yelkenli gemileri tarafından yapılıyordu. Baltık Denizi'ndekine benzer şekilde burada milletlerin faaliyetini kontrol eden ya da bu faaliyetleri düzenleyen güçler yoktu. Bu denize komşu olan devletlerden hiçbirisi güçler arasındaki nispi denge nedeniyle Akdeniz'in tamamına hakim olabilecek bir güce sahip olamamıştı. Batı Akdeniz'deki İspanyol deniz kaynakları, 1618-1648 Otuz Yıl Savaşları sırasında büyük ölçüde zayıflamıştı. Marsilya'daki Fransız ticareti İspanya ile yapılan savaş ve ülkede gerçekleşen iç savaştan sonra Colbert'in izlediği etkili ekonomi politikasının da etkisiyle hızla iyileşmişti. XIV.Lui'nin inşa ettirdiği kadirga ve yelkenli gemileri, en büyük bölgesel güç olmalarına rağmen bölgenin tamamına hakim olacak kadar güçlü değillerdi. Kuzey Afrika'daki Cezayir, Trablusgarp ve Tunus gibi bölgesel güçler ise tüccarlara karşı sürekli tehdit oluşturuyorlardı. Doğu Akdeniz'de bir zamanlar çok güçlü olmuş Venedik gücü Osmanlılarla savaşlardan dolayı epey zayıflamıştı. Osmanlılar ise sağlam bir gemi ustalığına ve yelken ekonomisine sahiptiler. Ama sahip oldukları ve uzmanlaştıkları kadirga teknolojisi ile kalyon gemileriyle baş etmeleri mümkün değildi. Kadirga sığ ve sakin sularda kalyon gibi yelkenli bir gemiyi mağlup edebilirdi ama gövdesine fazla top monte edilemediği gibi hem daha yüksek bordalı hem de daha fazla topa sahip olması sebebiyle daha üstün ateş gücüne hükmeden kalyonlarla baş edemezdi. Bu gerçeği önce Kuzey Afrika'daki Garb Ocakları olarak isimlendirilen yerlerdeki denizciler anladılar ve 17. yüzyılın sonlarından itibaren kadirgadan çok kalyon gemilerini kullanmaya başladılar.⁹

1650'den sonra artık Akdeniz önemli bir ticari yoldu ve onun değişkenliği rekabet halindeki denizci milletlere birçok fırsatlar sunuyordu. Akdeniz'e komşu olan güçler kalyona geçme konusunda Baltık Bölgesi'ndeki güçler kadar hızlı ve hevesli değillerdi. Bunun nedeni yelkenli gemilerin ağır yatırımlar gerektirmesi bunun ise Akdeniz'deki tüccarlara daha az cazip gelmesiydi. Akdeniz'de güçlü bir yerel ekonomi ile burada İngiliz ve Fransız tüccarların iyi kurulmuş kolonileri bulunmaktaydı. Bu koloniler uzun mesafeli ticaret yapma olanağını bu güçlere sunuyordu. Doğu Akdeniz'e komşu limanlarda İran ipeklileri, Anadolu pamukluları ve tiftik, Avrupa yünlülere ile mübadele ediliyordu. İngiliz tüccarlar Levant ticaretine 17. yüzyıl sonlarında hakim olmuşlardı. Bu güçler bu ticareti korumak için kalyon gibi büyük iyi silahlanmış gemilere ihtiyaç duyuyorlardı.

Öyle anlaşılıyor ki Venedikliler Kuzey Avrupa'daki rakipleriyle mücadele etmek için kalyon teknolojisine geçmişler; Osmanlılar ise Venediklilerle başa çıkabilmek için bu teknolojiye geçmenin zorunluluğuna ikna olmuşlardır. Cezayir ve diğer Garb Ocaklarının kalyona daha önce geçmiş olmaları Osmanlı Devleti'nin ikna olmasını kolaylaştırmıştır.

Tuncay Zorlu'ya göre 17. yüzyılın sonlarına gelindiğinde kürekli gemiler terk edildiler. 1701'de kadirga sayısı 15'e düşmüş ve 1760'lara kadar bu seviyede kalmıştır. Neticede bu gemiler artık eskisi gibi donanmanın bel kemiği değillerdi ve faaliyet alanları düşman gemileri hakkında bilgi toplamak, sahillerde ve Ege adalarında devriye gezmek ve bazen de rüzgarsızlıktan duran yelkenli gemileri çekip gideceği limana ulaştırmakla sınırlıydı.¹⁰

Osmanlılar başından beri kalyonlardan tamamen habersiz değillerdi. Kalyonları donanmanın lojistik ve ikmal gemisi olarak kullandıkları birçok vaka vardı. Kıbrıs'ın fethinde bu amaçla kalyonlar kullanılmıştı. Üstelik uzun süre hem kalyon hem de kadirga kullanan Cezayirli denizciler, daha 17. yüzyılın ilk yarısında kendilerine ait yelkenli gemilerle seferlere iştirak ediyorlardı. Osmanlıların 1679'da Venedik'e karşı Değirmenlik Limanı'nda savaş hazırlığı yapan donanmasında sadece üç kalyon varken, yardıma gelen Kuzey Afrika filosunda 26 burtun ve 11 çektirme sınıfından kalyon bulunmaktaydı.¹¹

17. yüzyılda Akdeniz'de Garp Ocakları olarak anılan Cezayir, Tunus ve Trablusgarp donanmaları ön plana çıkmıştır. Garp Ocakları donanması, İngiltere ve Fransa ile 17. yüzyıl boyunca mücadele etmiştir. Bu ocaklarda yetişen birçok denizci hem Osmanlı bürokrasisinde hem de Osmanlı donanmasında önemli görevlere gelmişlerdir. Örneğin I. Abdülhamit dönemi ve III. Selim devri tanınmış devlet adamlarından olan aslen Çerkez kökenli Cezayirli Gazi Hasan Paşa bunlardan birisiydi.¹² Mezemorta Hüseyin Paşa da buradan geliyordu.

⁹ Richard Harding, a. g. e. , s. 46

¹⁰ Tuncay Zorlu, Osmanlı ve Modernleşme, III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği, Timaş Yayınları, İstanbul 2014, s. 22

¹¹ Tuncay Zorlu, a. g. e. , s. 28

¹² Garb Ocakları üç bölgenin birleşmesinden oluşuyordu. Bunlar Cezayir (en büyüğü), Tunus ve Trablusgarp, Buralar Cezayir-i Bahri Sefid eyaletinin bir parçası olup Kaptan Paşa tarafından idare edilirdi. Burada üç sınıf yönetici bulunuyordu. Beylerbeyi ya da dayı, yeniçeri ve levent, kadı ya da naibi. Yani Garb ocakları donanmasında görev alanlar Anadolu'dan gönderilen yiğit ve cesur gençlerdi. Özellikle, Antalya, Uzuntaş ve İzmir bu denizcilerin gönderildiği yerlerdi. Kapıkulu ordusu devşirmelerden oluşurken bunların neredeyse tamamının Türk oluşu dikkat çekicidir. Halk Arapça konuşsa bile eyaletin yönetim kadroları, ordu ve donanma mensupları Türkçe konuşuyorlardı. Burada resmi yazışma dili Türkçe'ydi. Yine halkın

Osmanlı Devleti'nin yeni teknolojiye geçişinde Mezemorta Hüseyin Paşa'nın yeri Osmanlı denizcilik tarihi içinde önemlidir. Çünkü donanmada kalyonun önemini en iyi takdir ederek donanmayı bu yönde yeniden yapılandırmak için ilk harekete geçen odur. Yukarıda belirtildiği üzere kalyonlar ilk defa Mezemorta Hüseyin Paşa döneminde kullanılmıyordu. Daha önce Kıbrıs'ın ve Haykulvad'ın fethinde de kullanılmıştı. Lakin kalyonun yeri bu dönemde muharip gemiler olmayıp geri planda asker, erzak ve savaş malzemesi nakliyatı yapan nakliye gemilerinin yanıydı. Ordunun bel kemiği kadırgalardı. Hatta Silahtar Fındıklılı Mehmet Paşa'nın bildirdiğine göre Kaptan olan Zurnazen Mustafa Paşa, Venediklilere karşı Girit seferi sırasında kalyonları faydası olmadıkları düşüncesiyle İstanbul'a göndermişti.¹³ Mezemorta Hüseyin Paşa ise kalyona yeni bir anlam ve işlev yükleyerek onu ikinci planda kalan bu kullanım sahasının ötesine taşıdı ve donanmanın esas savaş gemisi haline getirdi. Yaptığı işin önemi buradan gelir.

Asıl adının Hacı Hüseyin olduğu ve Mayorka kökenli bir devşirme olduğunu ileri süren yazarlar olmasına rağmen¹⁴ Mayorka veya Moritanya olduğu iddia edilen Mezemorta Hüseyin Paşa çekirdekten denizci olup on yedi yıl kadar esaret hayatı yaşamış, Cezayir'de Fransızlara karşı savaşarak onları buradan uzaklaştırmış, Cezayir dayısı ve beylerbeyi iken 1689'da Kalaylıkoz Ahmet Paşa'nın yerine Kaptan-ı Derya tayin edilmişti. Kendisi 1693'te Edirne'de Sadrazam Çalık Ali Paşa ile görüşerek miri kalyonların ihtiyacını karşılama ve kalyonların kaptan, zabıt ve leventlerinin görevlendirilmesi konusunda ondan yetki almıştır. 1695'te Venedik Donanmasına karşı Midilli'nin Zeytinburnu açıklarında kazandığı zafer, 1696-1697 arasında Venedik donanmasını Andre Adası ve Bozcada önlerinde üç defa mağlup etmesi ona haklı bir şöhret kazandırmıştı. Mezemorta Hüseyin Paşa, denizlerdeki başarılı harekâtları kadar Bahriye'deki islahatları ile de ün kazanmıştı. Mezarı Sakız Adası'nda¹⁵ bulunan Mezemorta Hüseyin Paşa, 20 Ağustos 1701'deki vefatından önce hazırlıklarını tamamladığı Bahriye Kanunnamesi ile Osmanlı kaptan-ı deryaları arasında ünlü bir isim haline gelmiştir. Abdülfettah Paşa zamanında ilan edilse ve uygulamaya girse bile bu kanunname Osmanlı donanmasına bir düzen ve intizam getirmiştir.¹⁶ 1701'de yayımlanan bu kanunnameye göre;¹⁷

1. Kalyonların sayısı 40 ulaştırılmalı ancak ulaştıktan sonra ihmal etmeyip her sene ocaklık bağlanan yerlerden Tersane-i Amire'ye güçlü ve sağlam kereste toplanıp mevsim geçince eskien ve köhneleşen kalyonların yerine koymak için yeniden kalyonlar inşa olunarak kalyon sayısının çoğaltılmasına özen gösterilmeli,¹⁸
2. Denizciliğin önemli konularından olan miri kalyonlara ait esaslar, özel bir kanun ile sağlam ve açık biçimde anlatılmadığından karışıklıklar yayılmış ve asıl maksadın gerçekleştirilmesinden uzaklaşmış,
3. Tersane-i Amire'de mevcut 27 kalyon olup bunlar 40 ulaştırıldıktan sonra her birine verilmiş olan asker mühimmatında değişiklik yapılmamalı,¹⁹
4. Kaptan Paşa tüm deniz komutanlarının ve reislerinin ve diğer donanma personelinin başbuğu olup bunların hepsi Kaptan Paşa'nın sözüne itimat edip yönetimine itaat etmeli ve boyun eğmeli. Buna karşılık Kaptan Paşa da her grubun düzenine özen göstermeli,²⁰
5. Deniz komutanları, donanma personelinin eskiden beri hizmet verenleri olduğundan her birinin sadakat ve gayret ile hizmet etmeleri beklenmekte olup gemilerinin takımlarında bir sebeple kusur ve gevşeklik göstermeyip yıllık ücretlerine 5-6 kat forsa ve 160'şar nefer yiğit, güçlü ve savaşçı leventten eksik koymayıp, binilecek gemilerin inceliğine vakıf ve denizcilik biliminde usta kaptan

çoğunluğu şafi ve maliki olsa da yönetici zümreler hanefiydi. Eyaletin asıl gelir kaynağı savaş ve korsanlık faaliyetlerinden elde edilen ganimetlerdi. 19. yüzyıla kadar bölgede Osmanlı egemenliğinin sürmesinde önemli rol oynadılar.

¹³ "...Ba'del istişare, mavna ve kalyonların çendan fidesi yoktur deyu Donanma-i Hümayun'dan ayırıp kalyonları İstanbul'a ve mavnaları Kara Foça Limanı'na irsal eyledi." (Silahtar Fındıklılı Mehmet Ağa, Zeyl-i Fezleke, (1065-22 Ca. 1106/1654-7 Şubat 1695), Nazire Karaçay Türkal, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2012, s. 17)

¹⁴ Alan G. Jamieson, Lords of The Sea, A History of the Barbary Corsairs, Reaktion Books, London, 2012, s. 134

¹⁵ Alan G. Jamieson, a. g. e. , s. 153

¹⁶ İdris Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 29, 2004, s. 525

¹⁷ Kanunnamenin tamamı için bkz: İdris Bostan, Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler, 3. Baskı, Küre Yayınları, İstanbul, 2010, s. 185-189

¹⁸ "...tasmin olunduğu üzere kalyonlar erbaine tekmlil olundukta nisaba baliğ oldu deyu ihmal olunmayub yine sene be sene ocaklık bağlanan mahallerden Tersane -i Amire'ne kaviy ve müstahkem kereste ihzar olunup mürur-ı eyyam ile köhne ve fersude olan kalyonların yerine va'z olunmağ için birden ikiden müceddeden kalyonlar bina vü inşa ve tevfir ü teksirine ihtimam oluna." (İdris Bostan, a. g. e., s. 185)

¹⁹ "...hâliya Tersane -i Amire'mde mevcut olan yirmi yedi kıta kalyonlar bi tekillahi'l- meliki'l-celil erbaine tekmlil olunup takımları kırk kıta kalyon ve her birinin mühimmat ü neferatlarında tayy-i defterde muharrer olan keyfiyet ü kemiyet tağyir ü tahriften memun ola" (İdris Bostan, a. g. e. s. 186)

²⁰ "...ve Kapudan Paşa cümle ümera-i derya ve kapudanan ve rüesa ve sair Donama-yi Hümayun'um ricaline başbuğ olup zümre-i mezburenin cümlesi mümaileyhin kelamına itimad ve hükümetine kemal-i rey ile itaat ü inkıyad eyleyüb mumaileyh dahi her fıkranın mukteza-yi hallerine göre tertib-i esbab-ı nizamlarına ihtimam eyleye."

ve reisler tutup, mühimmatları tamamlanmış olmalı ve Kaptan Paşa dahi bu şekil üzere her birine mühimmatlarını tamamlatmalı,

6. Kaptan Paşa'lar donanma sefere çıkacağı zaman gemileri yoklayıp kanuna aykırı ihmal ve dikkatsizliklere rastlarsa sağlam biçimde uyarılmalı. Uyarı fayda vermezse gemileri reislerinden almalydı.

Kanunname en dikkat çekici yön, gemi personelinin tayin, terfi ve emeklilik işlemlerinin bir düzene bağlanması, personelin görevlerinin tanımlanması daha da önemlisi donanmada kariyer için liyakat ve yeteneğin ön olana çıkarılmasıdır. Bu yönüyle kanunnameyi kaleme alan akıl geçmişin hata ve yanlışlarından ders çıkarıp ona göre yeni bir yapılanmaya gitme iradesini yansıtmaktadır. Lakin gerek 1770 Çeşme baskını ve gerek diğer savaşlarda Osmanlı donanmasının almış olduğu başarısız sonuçlar bu kanunname belirtilen hususlara uzun süre riayet edilmediği ihtimalini akla getiriyor. Ancak 1715-1718 Osmanlı-Venedik savaşında Mora yarımadasının Venediklilerden kurtarılmasında ve gerekse 1736-1739 Osmanlı-Rus ve Osmanlı-Avusturya savaşlarında alınan başarılı sonuçlarda donanmanın katkısı göz önünde bulundurulduğunda bu düzenlemelerin belli bir düzeyde olsa bile yine de etkili olduğunu gösteriyor. Şüphesiz Osmanlı denizciliğinde tek kanunname bu olmadı. 1701 tarihli kanunname hükümlerini teyit eden ya da çağın değişen ihtiyaçlarına göre Bahriye Nezareti gibi yeni kurumlar getiren 1792, 1804, 1849 ve 1916 tarihinde de kanunnameler yapıldı. Donanmanın tayin, terfi, emeklilik, gemi sınıfları, v.s. hususlar bu düzenlemelerle tanzim edildi. Bu kadar çok düzenlemenin 18. yüzyıldan itibaren artması denizlerin önemi konusunda artan bilince yorumlanabileceği gibi önceki düzenlemelerin sonraki dönemlerin hızlı değişen koşulları karşısında yetersiz kalması karşısında Osmanlı Devleti'nin yeniliklere gitmek zorunda kalmasına da yorumlanabilir.

Mezemorta Hüseyin Paşa'nın Kaptan Paşalığından bir süre sonra leventlikten yetişen başka bir denizci olan Canım Hoca Mehmet Paşa, kaptan-ı derya olmuştur. Üç defa bu göreve gelip en son 1736'da bu görevden azl edilen Canım Hoca Mehmet Paşa, sadece donanmada kaptanlık yapmamış aynı zamanda Karadeniz ve Akdeniz'deki çeşitli Tersane lerde kalyon inşası görevlerinde de bulunmuştur.²¹ Yasak olduğu halde Tersane-i Amire'de kahvehane açtırması ve Kefe'den donanma ile birlikte padişahın izni olmadan ayrılması azl edilmesine neden olsa bile Mezemorta Hüseyin Paşa'nın başlattığı kalyonlu gemiler siyasetinin yerleşip kurumsallaşmasına önemli katkılar yapmıştır.

Denizcilikte birinci sınıfı işgal eden kalyon sayesinde Osmanlı donanması 1770 yılında meydana gelen Çeşme faciasına kadar 80 yıl müddetle Akdeniz hâkimiyetini yeniden elinde tuttu. 1707'de Akdeniz'e açılan Canım Hoca Mehmet Paşa, yirmi kadar kalyonla İspanya kıyıları ve Mayorka adaları tarafına giderek Messina'ya asker çıkarmıştı.

Kadırga teknolojisinden kalyon teknolojisine geçiş, insan faktörünün rolünü değiştirmekle kalmadı aynı zamanda onu yeniden tanımladı. Çünkü kürekçilerin yerini yelkenler, savaşçıların yerini ise toplar aldı. Ancak bu durum bu gemilerde insan faktörünün tamamen ortadan kalktığı anlamına gelmiyordu. Bilakis yelkenci, kalafatçı, topçu, marangoz, imam, cerrah ve dümençi gibi uzman insanların önemi daha da arttı. Esir kürekçilerin yerini özgür yelkenciler; Cebeli ve Yeniçerilerin yerini denizciler ve bir deniz subayı zümresi almaya başladı.²²

Kadırga gibi kürekli gemilerde görülen sınırlı sayıdaki iş dağılımı, yelkenli gemilerde birçok farklı vazife ve fonksiyon ile yer değiştirdi. Yeni gemilerin aynı anda hareket ettirilip savaşılması gerekiyordu. Bu da çok sayıda hünerli eleman istihdamını ve daha karmaşık bir işbölümünü gerektiriyordu. Muhtelif görevler arasında dümenin kullanılması, geminin yönetimi, iase temini, marangozluk, cerrahlık, yelkencilik, din adamlığı ve filika kullanımı gibi uğraşlar mevcuttu. Gemilere insan temini stratejisi donanmaya yeni bir ekonomik yük de getirdi. Artan sayıdaki hünerli elemanın iase ve yerleşiminin temini ve deniz subaylarıyla erbaşların maaşları yeni harcamaların yapılması anlamına geliyordu. Bilhassa 1770'lerden sonra donanma işlerinde artan sayıda yabancı teknisyen ve mühendisin istihdamı bu masrafları daha çoğaltmıştı.²³

Osmanlı kalyonlarında bulunan personel sayısı sabit olmayıp onların uzunluk ve büyüklüklerine göre değişmekteydi. 1690'da Kapudane kalyonunda 418 personel, Patrona kalyonunda yine 418 personel, Riyale kalyonunda 393 personel bulunuyordu. Dokuz sene sonra yani 1699'da Kapudane gemisinde 601 personel, Patrona ve Riyale kalyonunda 400, normal bir kalyonda ise 200-350 arası değişen personel görev yapıyordu. 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesi'ne göre kalyonlarda denizci personelin dışında gerektiği zaman tamir ve

²¹ Meltem Aydın, "Kaptan-ı Derya Canım Hoca Mehmet Paşa", *Bilig*, Bahar 2016, Sayı 77, s. 29

²² Tuncay Zorlu, a. g. e. , s. 30

²³ Tuncay Zorlu, a. g. e. , s. 31

bakım yapacak marangoz ve kalafatçılar ile tıbbi müdahalede bulunacak bir cerrah da vardı.²⁴ 1711 tarihinde görev yapan K r Ali Kaptan kalyonunda 1'er kalafatçı, 2'şer kalafatçı, 2'şer marangoz, 1 varilci, 1 kılavuz, 1 cerrah görev yapmaktaydı.²⁵ Kalyondaki görevliler arasında yelken iplerini kullanmakla görevli olan halatçı olarak isimlendirilen görevliler de vardı.²⁶

Osmanlı Devleti'nin bu yüzyılda kalyon teknolojisini benimseyerek birçok kalyon inşaa ettirdiği görülür (Bkz. Tablo 4.4).

Tablo 1. 18.Yüzyılda Yapılan  eşitli Kalyonlar

Geminin Adı	Yapım Yılı	Geminin Adı	Yapım Yılı
Fatih-i Bahri	1746	Feth'�z-Zafer	1768
Perr-i Bahri	1747	Ejder-i Bahri	1776
Nasır-ı Bahri	1748	Ceylan-ı Bahri	1777
Nusret N�ma	1749	�nayet-i Hak	1778
Beridet'�z-Zafer	1750	Şehper-i Zafer Firkateyni	1779
Ziver-i Bahri	1752	Pulad-ı Bahri	1780
Nuveyd-i F�tuh	1754	Mukaddem-i Nusret	1785
Vufk-ı Devlet	1756	Muradiye	1786
Hasn-ı Bahri	1758	Bed-i Nusret	1792
Mesken-i Gazi	1767	Bahr-i Zafer	1793
Nasr'un- Cenk	1768	Selimiye	1796 ²⁷

Daha  nceki dönemlere ait kalyon isimlerine kayıtlarda bu kadar fazla tesadüf edilmezken 18. yüzyılda sıklıkla tesadüf edilmesi devletin gemi inşaa politikasında değişikliğe gittiğini gösteriyor. Kalyonlar daha uzun ve büyük inşaa edilebilmektedir. Bu durumun gemi te hizinde yeni bir organizasyon değişikliğine gitmesi zaruretini de beraberinde getirmiştir. Yelken bezine olan ihtiyaç da bu politika değişikliği ile artmıştır. Bu politika değişikliği sebepsiz değildi. Bunda bu yüzyılda neredeyse her 25 yılda bir yaşanan ve uzun süren, ayrıca 18. yüzyılın ikinci yarısında büyük toprak kayıplarına neden olan savaşlar etkili olmuştur. Venedik, Rusya, Safevi, Avusturya gibi büyük devletlerle yapılan savaşlar ordunun takviyesi ve desteklenmesi yönüyle hatta nehir, g l ve deniz gibi su yollarının denetim altına alınması dahası devlete ait toprak ve suların savunulması konularında donanmanın önemini bir kat daha arttırmıştır. Dikkat çeken başka bir husus, gemi isimlerinin Uzun Salih Kaptan kalyonu, Salahi Mustafa Kaptan kalyonu, Hacı Beytullah kalyonu gibi kaptanlarının ismini taşıyor olmasıdır. Bu durum gemilerin kaptanları tarafından inşaa ettirilmiş olduğuna işaret ediyor. Bunların Cezayir-i Bahri Sefid eyaletini oluşturan sancakların yöneticileri olan derya kaptanları olması da muhtemeldir. Bu yüzyılda donanmada Tersane-i Amire'nin inşaa ettiği gemilerden daha fazla Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletinin sancak beyleri tarafından inşaa edilen gemiler ağırlık kazanmıştır.

3. OSMANLI DEVLETİNDE YELKEN BEZİ KULLANAN GEMİLER

3.1. Kalyon

Kalyon; Osmanlı deniz kuvvetlerinde, hareketini sadece yelkenle sağlayan savaş gemilerinden en büyüklerine verilen isimdir. Bütün Ortaçağ boyunca her bakımdan geliştirilen bu cins gemiler, 15. yüzyıl sonlarıyla 16. yüzyıl başlarında karavela (caravela), karaka (caracca) tipleriyle oldukça mükemmelle hale getirildiler. Kalyonlar, II.Bayazıt devrinde "G ke" adıyla inşaa edildiler. Burak Adası savaşında bu tip gemiler batınca yeniden inşaa edilmediler. Kanuni Sultan Süleyman döneminde ise tekrar bu tip gemiler kullanıldıysa da bir ara yeniden terk edildi.²⁸

Yelken bezinin esas kullanıldığı gemi türü kalyondu. Özellikle 18. yüzyılda Avrupa'da değişen donanma teknolojisine uyum sağlama yönünde ortaya çıkan eğilimin bir sonucu olarak Osmanlılarda kalyon yapımına hız verildi. Osmanlı donanmasının esas gücü kesin olarak bu yüzyılda kalyona geçti. Kalyonlar büyük gemiler oldukları için onları hareket ettirmek için çok miktarda yelken bezine ihtiyaç duyulmaktaydı. Belgelerde geçen "*Tersane-i Amire'de m caddeden inşaa lazimesinden olan iki aded kalyonlar ile...*",²⁹ "*Tersane-i Amire'de mande ve merbut olan donanma-yi hümayun kalyonlarının eyyam-ı ma'lumede k şadi mutad olan...*",³⁰ "*Donanma-yi Hümayun kalyonları baştarde için herbir sene 300 000 zira' karhane*

²⁴ Yusuf Alperen Aydın, Sultanın Kalyonları, Küre Yayınları, İstanbul, 2011, s. 299

²⁵ Yusuf Alperen Aydın, a. g. e. , s. 304

²⁶ İdris Bostan, Osmanlılar ve Deniz, s. 95

²⁷ Fevzi Kurtoglu, 1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları, Deniz Matbaası, 1935, s. 14

²⁸ Kıbrıs Seferi (1570-1571), Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, III. Cilt, 3. Kısım Eki, Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1971, s. 57-58

²⁹ BOA. MAD. d. 04380.00033.

³⁰ BOA. MAD. d. 04629.00095.

bezi...,³¹...deraliyyeye nakli için bundan akdem Donanma-yı Hümayun kalyonlarından miri tonbaz kolik...,³²Lazime-i kalyonha-i Donanma-yi Hümayun ve sefayin-i saire...,³³Tersane-i Amire'de feshi ferman olunan Fatih Bahri kalyonun feshi için...,³⁴...ibtida-i baharda seferber olacak Donanma-yı Hümayun kalyonları ve sefayin-i saire için iktiza iden mayistra ve alborta bezleri...,³⁵ ifadeleri bu gerçeğin ürünüydü.

1568'de Mısır'da bulunan üç nakliye kalyonundan her birisi 500 yolcu taşıyabilmektedir. Üç direkli ve yelkenli savaş gemisi olan kalyonlar 16. ve 17. yüzyılın ortalarına kadar büyük gövdeleri ve geniş yük alma kapasiteleri nedeniyle daha çok nakliyede kullanılmış ve nihayet 1645'lerde Girit seferinin başladığı tarihlerde gelişerek savaş gemisi olarak donanmaya katılmıştır. Katib Çelebi, Osmanlıların kullandığı kalyonun burtun olduğunu kaydetmektedir.³⁶

Kalyonlar gemi modeli olarak kadirga örnek alınarak yapılmış olup diğer yelkenli savaş gemilerine göre gövdesi daha uzundur. Maliyeti bakımından normal büyüklükte bir Osmanlı kalyonunun inşa masrafı yaklaşık 3-4 kadirganın inşa masrafına eşittir. Kalyonlarda kadirgalardan farklı olarak en önemli ihtiyaç malzemesi yelkendir. Bir kadirgada üçgen biçiminde can kurtaran, orta ve borda adlarında 3, dörtgen biçiminde ve trinkete adında 1 olmak üzere toplam dört adet yelken kullanılıyordu. Kalyonlarda ise mayistra, trinkete, mancana,³⁷ gabya, babafingo, civadora ve alborta denilen ölçüleri farklı büyüklüklerde birçok yelken kullanılıyordu.

Kalyonlarda asıl silah toptu. 34-38 metre uzunluğunda bir kalyonda 56 top bulunmakta ve bu sayı kalyonların büyüklüklerine göre değişmekteydi. Bir kalyonun gücü bordadan yapabildikleri atışla ölçülürdü. Lombar denen yerde bulunan toplardan düşmana ateş açılacağı zaman gemiler borda taraflarını düşmana dönerek ateş açarlardı. Lakin bütün topları aynı anda değil dalgalı atış denen bir atış düzeni içinde sıra sıra atış yaparlardı. Bütün topların aynı anda ateşlenmesiyle oluşacak tepki kuvvetinin gemiyi devirme ihtimali bu atış biçiminin asıl nedeniydi. 18. yüzyılın başlarında üç ambarlı bir kalyonda top sayısı 112'ye ulaşmıştı. Kalyonlardaki toplar için çok sayıda yuvarlak gerekiyordu ve bu amaçla Pravişte'de yeni bir demir madeni açılarak yuvarlak dökülmüştü. 1697'de Pravişte'de 500.000 yuvarlak döküldüğü tespit edilmektedir. Kalyonlar değişik isimler alırlardı. Önceleri reislerinin adıyla anılırlar iken ve kayıtları reisin adına tutulurken 18. yüzyılın başlarından itibaren gemi baş ve kık figürleriyle adlandırılmaya başlanmışlardır. Ejder başlı, siyah aslan başlı, al at başlı, yılan başlı, kuş bahçeli, servi bahçeli, akrep başlı gibi isimler bazı kalyon isimleriydi. Tespit edilebilen ilk kayıt olan 1715 tarihli akrep kılıçlı kalyon, 40 metre uzunluğunda bir kalyondur.³⁸ Personel sayısı ise standart değildi. Mazhar-ı Tefvik kalyonu 600, Polad-ı Bahri kalyonu 500, Muradiye kalyonu 400 ve Ceylan-ı Bahri kalyonu 375 personele sahipti.³⁹ Tabii olarak bütün personel savaşçı değildi. İçerisinde kürekçisi, aşçısı, marangozu, yelkencisi, ziftçisi bu personele dâhildi. Avrupa savaş gemilerinde de mürettebatın sayısı çoğu zaman standart değildi. Bazen mürettebatın sayısı toplam mevcudun 1/3'ne kadar düşer devletler gemilerine mürettebat bulmak için "Serserilik Yasası" gibi uygulamalarla zorla insan devşirirlerdi. Avrupa kalyonlarında kaptanların yetkisi genişti. Disiplini sağlamak için dokuz kuyruklu kedi olarak isimlendirilen her ipi iki düğümlü kırbaçlar taşır ve disiplin için denizcileri cezalandırırlardı. Yine Avrupa gemilerinde mürettebatın eşi ve çocukları da gemilerde yaşayabilirdi. Osmanlı kalyonlarında ise bu tür uygulamalara dair herhangi bir kayda rastlanılmamıştır.

3.2. Barça

Altı düz olan ve iki ya da üç direkli yelkenli savaş gemisidir. 16. yüzyıl başlarına kadar savaş amaçlı ancak daha sonraları sadece nakliyede kullanıldığı tespit edilmektedir. Donanma gemilerine verilen top miktarlarını gösteren 1488 tarihli bir listede Bali Reis ve Muhyiddin Reis barçalarına çeşitli büyüklükte 83 top verilmişti.⁴⁰ Bu toplardan 4'ü şayka,⁴¹ 12'si baş topu, 12'si darbzen, 35'i prangıdır. Rodos seferine giden

³¹ BOA. MAD. d. 04005.00051.

³² BOA. MAD. d. 04005.00045.

³³ BOA. MAD. d. 10364.00064.

³⁴ BOA. MAD. d. 04005.00032

³⁵ BOA. MAD. d.04005.00036

³⁶ İdris Bostan, a. g. e. , s. 142

³⁷Mancana su koymaya mahsus büyük ve yassı fiçlar olup, geminin hareketiyle yuvarlanmaya müsaittir. Mancana yelkeni ise ufak randa yelkeni olup fırtınalı havalarda randa yelkeni yerine kullanılır ve randa gizine (kık direktteki kısa deren) bağlıdır. (Süleyman Nutki, Kamus-ı Bahri, Hazırlayan : Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, s. 189)

³⁸ İdris Bostan, a. g. e. , s. 145

³⁹ İdris Bostan, a. g. e. , s. 151

⁴⁰ İdris Bostan, a. g. e. , s. 141

⁴¹"Şayka altı düz ve eni büyükçe bir tür savaş gemisinin adıdır. Ruslar bu tür gemilerle Karadeniz'deki Osmanlı sahillerini tahrip ve yağma ettiklerinden zararlarına meydan vermemek için deniz kuvvetleri gönderilmek suretiyle büyük gayretler sarf olunurdu." (Bkz. Mehmet Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, MEB Devlet Kitapları, 3. Baskı, cild III, s. 312)

donanmada barçalar bulunduğu gibi 1524'te Rodos muhafazasında bırakılan donanmada da iki barça bulunmaktadır. 16. yüzyılda Osmanlı donanmasında bu gemilerden daha çok nakliye amaçlı yararlanılırken Venedikliler daha çok ticari amaçlı kullanmışlardır.⁴²

3.3. Ateş Gemisi

Ateş gemilerini yelkenleri sebebiyle kalyon sınıfından saymak mümkündür. Nitekim Haziran 1699'da Kaptan-ı Derya Vezir Mezemorta Hüseyin Paşa'nın Kılıburun Kalesi'nin tamirine göndereceği iki kalyondan birisi ateş gemisiydi. Bu gemiler düşman gemilerini yakmak için içi yakıcı ve patlayıcı maddelerle dolu olan ve çabuk alev alan ateş gemisi çok eski devirlerden itibaren kullanılan gemilerdi. Ateş gemisi içinde mürettebat olduğu halde hedefe doğru yelken açarak giderken aynı zamanda içindeki tayfalar da hızı artırmak maksadıyla kürek çekerlerdi. Hızla hedefe yaklaşıldığında ise mürettebat sandallara biner ve gemiyi ateşe vererek uzaklaşırlardı.⁴³ Bu durumda ateş gemisi hedefine ulaşır ve düşman gemisini tutuştururdu. Özellikle geminin yelkenleri pamuk içeriği nedeniyle tutuşmaya çok uygundu. Gemiler birbirine zincirle bağlanmışsa ve havada rüzgâr varsa yangının diğer gemilere de sıçraması ve bütün bir donanmanın yok olması mümkündü. 1768-1774 Osmanlı Rus Savaşı'nda yaşanan Çeşme Baskını bunun tipik bir örneğiydi. Ancak ateş gemileri tutuşturulup terk edildikten sonra karşı taraftan gönderilecek süratli deniz vasıtalarıyla gideceği hedeften uzaklaştırılabilirdi.

3.4. Burtun

17. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı donanmasında kullanılmaya başlayan burtun bir kalyon çeşidiydi. Kâtip Çelebi, kendi döneminde kalyon olarak burtunların bulunduğunu zikreder. Burtunlar sefer sırasında özellikle erzak ve asker naklinde kullanılıyordu. Girid Savaşı sırasında kira ile tutulmuş olan İngiliz ve Fransız burtunları İzmir'den asker ve zahireyi alarak Sakız'da donanmaya iltihak etmişler ve birlikte Girid'e yönelmişlerdi. 1650 senesinde Amasra'da 40-50 top çeken iki burtun kalyonu inşa edilmiştir.⁴⁴

Çeşitli Avrupalı seyyahların bildirdiklerine göre Osmanlılar gemi yapımında bazen teknik hatalar da yapıyorlardı. Gemileri yaş tahtalardan inşa ediyorlardı ve bu nedenle de 6-7 yıl sonra gemiler kullanılamaz hale geliyordu.⁴⁵ Gemi inşasında kullanılan ağaç türleri genelde, karaçam, kızılçam, çam, meşe ve sedirdi. Bunların Tersane-i Amire'ye nakledilmesinden sonra kurumaları için keresteler haline getirilip açık alanda güneş altına bırakılırdı. Kuruması epey fazla zaman alıyordu. 1571'de İnebahtı yenilgisinden sonra 6 ay kadar kısa bir sürede 150-200 gemilik büyük bir savaş filosu inşa edilmesini göz önüne alırsak ve bu kadar kısa sürede keresteler kuruyamayacağına göre bu bilgide bir parça gerçeklik payı olabilir. Ancak Avrupalı seyyahların bahsettiği durumlar istisnai olmalıdır. Yoksa gemi yapımı masraflı bir iştir ve uzmanlık gerektirir. Kısa sürede yıpranıp hizmet dışı kalsınlar diye savaş gemileri üretilmezler. Daha sonra inşa edilen kalyon tipi büyük gemileri düşündüğümüz zaman Osmanlı Tersane ustaları da yaş kerestenin ileride kuruyarak çekeceği ve gemi bordasındaki keresteler arasında boşluklar oluşacağını kestirebilecek uzmanlığa sahip olduklarını varsaymak durumundayız. Aynı seyyah, Osmanlı gemi ustalarının Fransa'daki gemi inşasında yaşanan bir icadı beğendiklerini ve bunu kullanmak istediklerini de naklediyor.⁴⁶ Bu durum Osmanlı gemi ustalarının yeniliğe açık tavırlarına işaret ediyor. Bazen de geminin denize indirilmesinde geminin devrilmesi ya da yara alması gibi durumlara da rastlanıyordu ama bunlar da son derece istisnai durumlardı.⁴⁷

⁴² İdris Bostan, a. g. e. , s. 141

⁴³ İdris Bostan, a. g. e., s. 170-171

⁴⁴ İdris Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: 17.Yüzyılda Tersane -i Amire, s. 95-96

⁴⁵ Mehmet Necati Kutlu, Francisco De Miranda'nın Seyahatnamesi, Dünyada Türk İmgesi, Kitap Yayınevi, Yayına Hazırlayan : Özlem Kumrular, İstanbul, 2005, s. 292

⁴⁶ "...bize eşlik eden ve Fransız Donanması'na mensup iki mühendis olan Bay Le Roy ve Bay Du Reste sayesinde her yeri gördük. Fransız yapımı 74'lük bir geminin tamirinde çalışıyorlar. Bunun yanı sıra 14'er toplu birkaç korvetin pruvalarına da 36'lık birer top yerleştirilerek bunları bizim topçekerlere benzetiyorlar. Türkler bahs ettiğim icadı öyle beğenmişler ki bu işlemin mutlaka yapılmasını istemişler." (Bkz: Mehmet Necati Kutlu, Francisco De Miranda'nın Seyahatnamesi, s. 291)

⁴⁷ "...Ve evail-i şehri şaban'ül- muazzamda şeref-i şemsde vezir-i celil'l-ül kadr Kapudan Paşa edamüllahü teala iclalehü hazretlerinin kadimden Tersane -i Amire'de bünyad olunan otuz iki oturak....heyet başardası yapılub tekmi olundu. Külli tekellüf ile tezyinü'l-tertib olunub cümle erkan-ı devlet ve âyân -ı saadet hazretleri divan olmayub başarda deryaya indiği mahalle yani Tersane -i Amire divanhanesine hazır olup ulema-i i'zam ve meşayih-i kiram gelüb dua vü senâlara iştilal gösterüb teveccüh üzere oldılar. A'dâ-yı din üstüne galib-ü mansur ve muzaffer olmak için tasaddukat ile kurbanlar olundu. Şadmani toplar atılıb halk-ı âlem seyr ü temaşaya çıktılar. Sanat ve te'lifat-ı mühendisân -ı alem başarda ab-ı revan-misal felenklerden akup gelirken zevrakı bâma dokunup rahne oldı. Çendan pesendide düşmedi, tahminde hata oldı didiler. Fi tarihi'l merkum sene 1004 (1595/1596)" (Bkz. Mustafa Selaniki Efendi, Tarih-i Selaniki, 1003/1008-1595/1600, Hazırlayan : Mehmet İpşirli, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 3371, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1989, s. 585)

3.5. Ağribar

Yelken kullanan ama asıl hareket gücünü kürekten alan gemilerdir. İdris Bostan'a göre Ağribar bir savaş gemisi olmaktan çok nakliye gemisiydi. Ancak 15. yüzyılda bir Ağribar'da bulunan toplar onun bir savaş gemisi olarak kullanıldığını göstermektedir. 1488'de bir Ağribar'da 3 şayka topu, 6 baştopu, 4 büyük darbzen ve 16 prangı olmak üzere 45 top bulunuyordu. Ona göre 16. yüzyılda tüccarlar tarafından kullanılan Ağribarlar zahire ve yük taşımakta idiler.⁴⁸

3.6. Şalopa

Küçük boyutlu ve yelkenli gemiler olan şalopalar daha çok askeri mühimmat naklinde kullanılmakta idi. 1 Nisan 1798 tarihinde Tersane emini El Hac Selim Ağa inşa edilen 2 parça şalopa için her bir topu 350 paradan 300 top mayistra bez bezinin satın alınmasını istemişti.⁴⁹ Bu gemi yelken kullanmakla beraber asıl hareket gücünü yelkenden değil kürekten almakta olduğundan kürekli gemiler sınıfına dahildi. Yelken yedekte bulunduruluyor ve ikinci planda kullanılıyordu. 1794/1795'te Sinop'ta inşa edilen 3 adet şalopa için 3 parça mayistra, 3 parça gabya ve 3 parça mizana yelkeni gönderilmişti.⁵⁰ 1795/1796'da Pehlivanzade Ahmet Ağa'nın inşasına memur olduğu 4 adet şalopa için Tersane-i Amire'den 272 top mayistra yelken bezi ve 200 top alborta yelken bezi gönderilmişti.⁵¹

3.7. Kalyata

42-48 zira' uzunluğunda 19-24 oturaklı bir gemi olan kalyata, diğer nehir ve su yollarında olduğu gibi Tuna donanmasında da kullanılıyordu. Özellikle takip hizmetinde bu gemiler ön plana çıkıyordu. Bu gemilerde de yelken ikinci planda gelip asıl hareket gücü küreklerden sağlanıyordu. 23 Kasım 1730'da kalyatalar ve sandal-ı hümayunlar için yelken bezi gerektiğinde Boğazhisarı ve havalisinden 2500 topu mayistra ve 2500 topu alborta olmak üzere toplam 5000 top yelken bezi satın alınmıştı.⁵²

3.8. Kolik

Karadeniz'de ikmal hizmetinde⁵³ sıkça kullanıldığı anlaşılan kolikler, gerek Tersane-i Amire'de ve gerekse Midilli ve Rodos gibi adalarda inşa edilmekte idiler.⁵⁴ 11 Şubat 1724) Karadeniz'e gidecek 20 parça kolik gemisi için verilmesi emredilen makara, lenger demiri ve seren gibi malzemelerin yanında bir kaç top yelken bezi de vardı.⁵⁵ 1785/1786'de Midilli adasında İbrahim Ağa tarafından inşa ettirilen 10 parça kolik için Tersane-i Amire'de bulunan Mahzen-i Sürb'ten 10 parça trinkete ve 10 parça mayistra yelkeni gönderilmişti.⁵⁶ Bu gemi de yelken kullanmaka beraber asıl hareket gücünü yelkenden değil kürekten almakta olduğundan kürekli gemiler sınıfına dahildi.

Bu gemilerin dışında büyük donanma gemisi olan fırkate ile ince donanma gemisi olan kancabaş gemilerinde de kürek yanında yelken de kullanılıyordu. 13 Temmuz 1713'de Kale-i Cedid kumandanı Murtaza Paşa, Kerç Limanı'nda bulunan fırkate, kolik ve kancabaşların yelken, tente ve kullanılmaya müsaid olmayan diğer malzemelerinin kaydedilip muhafaza altına alındığını ilam etmişti.⁵⁷

3.9. Karavele

Osmanlı donanmasında yelkenli bir savaş gemisi olan karavele 15. yüzyılda kullanılırken 16. ve 17. yüzyılda gözden kaybolmuş; 18. yüzyılda ise yeniden ortaya çıkmışlardır.⁵⁸ 1711'de Prut seferi için Azak'a gönderilen donanmaya 350 nefer mevcutlu bir karavele de katılmıştı. 1726'da donanmada iki karavelenin inşası devam ediyordu. Belgelerde geçen "...Donanma-yı Hümayun kalyonlarından bir aded karavele..." ibaresi onun

⁴⁸ İdris Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: 17. Yüzyılda Tersane -i Amire, s. 96

⁴⁹ BOA. MAD. d. 03365.00131.

⁵⁰ BOA. MAD. d. 10424.00079.

⁵¹ BOA. MAD. d. 10424.00080.

⁵² BOA.MAD.d.10323.00048.

⁵³ "Bin yüz otuz altı senesinde Karadeniz tarafına zahire tahmil ve nakli için i'mal olunmak üzere Midüllü İskelesi'nde, Midüllü nazırı İbrahim Ağa ma'rifetiyle yigirmi kıta kolik sefayını inşa idülmek ferman olunup ve masarifi için ale-l-hisab 6000 gurus ve mevcut cebehane 210 kantar ehn-i ham virülüb nazır-ı merkuma zikr olunan koliklerde 10 kıta kolik sefayını ve 10 kıta sandan inşa ve getürüp Tersane -i Amire'ye teslim..." Bkz. BOA. MAD. d. 03165. 00053.

⁵⁴ "Bera-yi lazime-i sefayin-i kolikha ki bi ma'rifet-i emini Tersane i Amire müceddeden inşa ve bera-yi irsal Bahr-i Siyah techiz şude fermude el vâki..."Bkz. BOA. MAD. d. 03165. 00058.

⁵⁵ BOA. MAD. d. 03165. 00058.

⁵⁶ BOA. MAD. d. 03165. 00061.

⁵⁷ BOA. MAD. d. 02895. 00044.

⁵⁸ İdris Bostan, Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları, Teşkilat ve Gemiler, s. 165

kalyon sınıfında görüldüğünü gösteriyor. 1740/1741'de tam bir karavele için sağır ve kebir 14 adet yelken verilmesi emrediliyordu.⁵⁹

3.10. Firkate

Kalyon sınıfından olup kalyondan küçük tek ambarlı ve üç direkli yelkenli bir savaş gemisidir. Hem güvertesinde hem de ambarında top bulunuyordu. Uzunlukları 34-41.5 metre arasında olup top sayısı 30-70 arasında değişiyordu. Güvertesinde top bulunmayan firkatelere meze-firkateyn⁶⁰ deniliyordu. Osmanlı donanmasında kullanılan ve kürekle hareket eden firkate ile Avrupalıların frigate dedikleri gemi karıştırıldığı için Osmanlılar yelkenli olan gemiye kelimeyi kısmen değiştirerek firkateyn demişlerdir. 1782'de Tersane'de 2, Limni'de uzunluğu 40 metreyi bulan bir firkateyn inşa edildiği görülmektedir.⁶¹ Firkateynin üç direği de kabasorto olup zamanımızın muharebe kruvazörü vazifesini görürdü.⁶²

3.11. Kadırğa

Çekdiri sınıfından bir savaş gemisidir. Buharlı gemilerin icadından evvel dünya bahriyelerinde kullanılmış olup çeşitli denizci devletlerce "gali, galey galer, galles, galera" gibi adlarla anılırdı. Gayet hafif, uzun, dar ve su seviyesinde denilecek tarzda alçak yapılı bir gemi türüdür. Boyu 165-168 kadem, genişliği 21-22 kadem, kış irtifası 17-18 kadem, baş irtifası ise 10-11 kadem (1 kadem 32 cm.'dir.) olurdu. Önceleri kıcı aynalıklı inşa edilmiş olup köşk kısmı köşeli idi. Daha sonra kıcı ve köşkü dairevi inşa edilmiştir. Kadırğanın 25 oturağı ve 49 küreği bulunurdu. Herbir kürek dört veya beş kişi tarafından çekilir ve toplam 196 kürekçi bulunurdu. Son derece seri vasıtalar olan kadırğalar, kürek yanında yelkenle de seyredebilirdi. Ön direkte trinkete yelkeni bulunur, yelkenleri 3 köşeli olup 500 (378 m) ila 1400 zira' (1060 m) arasında değişirdi.. Mürettebatı arasında 1 kadırğa reisi, 19 armatör, 2 serdümen, 1 yelkenci, 2 vardıyan, 2 kürek yapıcı, 2 kalafatçı ve 2 marangoz bulunurdu. 100 neferden oluşan cenkçiler ise muharip sınıfı oluştururdu.⁶³

3.12. Kırlangıç

Asıl itici gücünü küreklerden alsa da yelken kullanan gemilerden birisiydi. İdris Bostan'a göre bu gemi ince donanma gemilerinden olup firkateden küçük bir savaş gemisidir. Haberleşme ve karakol hizmeti için kullanılmaktaydı. Sadece Tuna Nehri'nde değil Mısır sahillerinde de kullanılmıştır. 1791'de yapılmış büyük bir kırlangıç içinde 100 kişi barındırıyordu. İlk defa 18. yüzyıl sonlarında kullanılmaya başlanmış olması muhtemeldir.⁶⁴ 1783/1784'de 8 adet Cezayir kırlangıcı için 800 top yelken bezinin Mahzen-i Sürb'ten verilmesi istenmişti.⁶⁵

3.13. Çektiri

Çektiriler hem kürek hem de yelkenle hareket edebilen gemiler oldukları için aynı sınıftan diğer Osmanlı savaş gemileri gibi yelkene ihtiyaç duymuyorlardı. Mehmet Zeki Pakalın'a göre çektiri kürekle giden ve yelkeni bir yardımcı bir vasıta gibi kullanan savaş gemisidir.⁶⁶ Süleyman Nutki'nin Kamus-ı Bahri'sine göre ise bu gemi 16. yüzyılda kullanılan, yelken ve kürek ile hareket eden gemidir. Savaş durumunda ve ticarete kullanılıp, şekline ve büyüklüğüne göre muhtelif isimler ile bir kaç sınıfa ayrılmıştı.⁶⁷

Yelken bezinin çekdiri olarak isimlendirilen bu tür gemilerde yaygın biçimde kullanıldığı anlaşılıyor. 1780/1781 senesinde 45 adet çektiri gemisine 30 top boğaz bezi ve 2 adet yelken gönderilmişti. 1786/1787'da bir adet çektiri gemisi için bir adet mayistra yelkeni ile bir adet tente gönderilmişti.⁶⁸

4. OSMANLI GEMİLERİNDE KULLANILAN YELKEN VE YELKEN BEZİ TÜRLERİ

18. yüzyıl Osmanlı donanmasında kullanım özellikleri ve işlevleri nedeniyle birden fazla yelken ve yelken bezinin kullanıldığı görülür. Yelken bezleri isimlerini takıldıkları yelkenden veya üzerinde buldukları direk ya da serenlerden almışlardır. Bazılarına daha çok bazılarına ise daha az ihtiyaç duyulsa da isimleri şunlardır;

⁵⁹ BOA. MAD. d. 03389. 00054

⁶⁰ Meze firkateyn, firkateynden küçük ve güvertesinde top bulunm âyân firkateynlere denir. Meze İtalyanca mezzodan türeyip yarım manasına gelir. (Süleyman Nutki, Kamus-ı Bahri, s. 200)

⁶¹ İdris Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: 17. Yüzyılda Tersane -i Amire, s. 162-163

⁶² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, 1988, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara., s. 471

⁶³ <http://sanlitarhihim.blogcu.com/osmanli-turk-denizcilerinin-kullandiklari-gemi-cesitleri/5309806> (13.11.2017)

⁶⁴ İdris Bostan, Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları, Teşkilat ve Gemiler, s. 136

⁶⁵ BOA. MAD. d. 04375. 00077

⁶⁶ Mehmet Zeki Pakalın, a. g. e. , Cilt I, s. 341

⁶⁷ Süleyman Nutki, Kamus-ı Bahri, s. 54

⁶⁸ BOA. MAD. d. 10412. 00098.

Mayistra: Bu yelken bezi alborta yelken beziyle birlikte Osmanlı donanmasında en çok kullanılan bezdir. İkisinin de adının aynı cümle içinde geçmesi bu iki bezin birbiriyle yapısal ilişki halinde kullanıldığı ya da birinin diğeri yerine ikame edilebildiği ihtimalini akla getiriyor. Bu bez ya doğrudan Tersane-i Amire içindeki Bezhane'de imal edilir ya da Boğazhisarı'ndaki dokumacı tairesi tarafından dokunurdu. Daha çok Kilitbahir ve Seddülbahir esnafı tarafından bu bez imal edilirdi. 20 Ekim 1773'de Tuna Nehri sahilinde inşası emredilen 90 parça çete kayıklarında kullanılması için 2160 top mayistra bezinin gönderilmesi gerekmişti.⁶⁹

Alborta: Bu yelken bezi de mayistra bezi gibi donanmada sıkça kullanılmakta olup. Bezhane ya da Bogazhisarları'nda üretilirdi. Buradaki Sultanıye ve Kumkale esnafı bu bez türünde uzmanlaşmıştı. 23 Ocak 1736'da Midilli'de İbrahim Ağa ma'rifetiyle yaptırılacak 10 parça kolik gemisi için 49 top alborta bezi gönderilmesi emredilmişti.⁷⁰ 23 Kasım 1730'da Tersane-i Amire'deki donanma kalyonları için kullanılmak amacıyla 2500 top alborta bezinin Boğazhisarı'ndan gönderilmesi istenmişti.⁷¹

Gabya: Kebir ve sağır olarak isimlendirilen bu bez yelken bezi olarak donanmada sıkça kullanılıyordu. 6 Mart 1778'de tüccardan El Hac Ahmet kaptanın koliki için gönderilen malzemeler içinde birer adet büyük gabya ve küçük gabya yelkenleri vardı.⁷²

Trinkete: 1723/1724'de Karadeniz'e zahire nakli için Midilli'de inşa edilen 10 parça kolik için 10 parça trinkete yelkeni için bez gönderilmesi bu tür bezin de kullanıldığını göstermektedir.⁷³

Mizana: Sinop'ta inşa edilen gemiler için istenen gabya, mayistra, babafingo ve yelken güzin bezinin yanında mizana yelkeni de vardı. Bu durum bu yelkenin de kullanıldığını göstermektedir.⁷⁴

Kontra Mizana: 1780'de Midilli Adası'nda inşa edilen kalyonlar için bu kalyonların nazırı olan Dergah-ı Ali kapıcıbaşlarından Ömer Ağa tarafından istenen yelkenler arasında 55 top kontra mizana yelkeni de vardı.⁷⁵

İstralya: İstralya yelkeni kullanılan diğeri bir yelken türüydü. Süleyman Nutki'ye göre ıstralya, direk ve çubukları baş taraflarından tutan halatlardır.⁷⁶ Bu halatlar üzerlerinde yükselen yelken ise ıstralya yelkenidir. 18. yüzyılın tanınmış kalyonlarından Şeşpa-yi Bahri'nin yelkenlerinden ikisi ıstralya yelkeniydi.⁷⁷

Civadra: Bu kavram, gemilerin baş tarafına yatık vaziyette dikilen sağlam ve güçlü direkleri ifade eder.⁷⁸ Bu direklerdeki yelkene civadra yelkeni denmektedir ki bu yelken de Osmanlı gemilerinde kullanılmıştır. 1780'de 700 zira' civadra yelkeni Midilli' ye gönderilmişti.⁷⁹

Kontra Civadra: 1189'da (1755/1756) bir gemiden alınıp Mahzen-i Sürb'e teslim edilen yelkenlerden birisi 1 adet kontra civadra yelkeniydi.⁸⁰

Babafingo: Babafingo sereni üzerindeki bu yelken de Osmanlı gemilerinde kullanılmıştır. Babafingo-i sağır ve babafingo-i kebir şeklinde iki ayrı türü vardır. 1750/1751'de Şahbaz-ı Bahri kalyonunda kullanılan yelkenlerden 25 vukıyyesi, babafingo-i kebir iken 23 vukıyyesi babafingo-i sağırdı.⁸¹ 1778/1779'da Sünne Boğazı'nda kaza yapan Şeşpa-yi Bahri kalyonundan çıkarılan mühimmattan bir tanesi 1 adet babafingo yelkeniydi.⁸²

Yukarıda isimleri verilen yelkenler kadar olmasa da Moskovi olarak isimlendirilen bir yelkenin de Osmanlı donanmasında kullanıldığı anlaşılıyor. Çünkü 1794/1795'te Tersane emini Osman Efendi tarafından Şahbaz-ı Bahri'ye satın alınan malzemeler arasında 1232 zira' uzunluğunda ve 42624 akçe değerinde bez Moskovi de vardı.⁸³ Bu bez Bezhane'de üretilmediğine göre yabancı tüccarlardan satın alınmıştı.

Yelken bezi kadar yaygın kullanılmasa da keten bezi de Tersane-i Amire'de kullanılmaktaydı. Bu bez Bezhane'de üretilmeyip tüccardan satın alınarak karşılanırdı. 29 Ocak 1788'de Gözleve tarafından

⁶⁹ BOA. MAD. d. 10391. 00081.

⁷⁰ BOA. MAD. d. 03165. 00053.

⁷¹ BOA. MAD. d.10323. 00048.

⁷² BOA. MAD. d. 10398. 00076.

⁷³ BOA. MAD. d. 03165. 00061.

⁷⁴ BOA. MAD. d. 03365. 00139.

⁷⁵ BOA. MAD. d. 10396. 00072.

⁷⁶ Süleyman Nutki, a. g. e. , s. 134

⁷⁷ BOA. MAD. d. 10396. 00069.

⁷⁸ Süleyman Nutki, a. g. e. , s. 47

⁷⁹ BOA. MAD. d. 10396. 00072.

⁸⁰ BOA. MAD. d. 10395. 00058.

⁸¹ BOA. MAD. d. 000381. 00009.

⁸² BOA. MAD. d. 10396. 00069.

⁸³ BOA. MAD. d. 10427. 00064.

Boğaziçi'ne gelerek Tersane-i Amire'ye demirleyen bir aded Rus gemisinin sahibi Yuşnam isimli bir gayrimüslim, elinde bir den⁸⁴ keten bezi olduğunu bildirerek kendisine ruus belgesi verilmesini istemişti. Lakin bildirilen keten bezinin Tersane'de kullanılıyor olması üzerine ruus belgesi verilmek yerine satın alınmak cihetine gidilmiş ve 79 top bezin her bir topu 100 paradan lazım gelen ücreti olan 197 buçuk kuruşun ödenmesini Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa bildirmişti.⁸⁵ Bu bezin isminin yelken bezi alımına dair belgelerde geçmemesi onun nadir olarak kullanıldığına delalet ettiği gibi yelken bezi olarak kullanılmamış olabileceğine de işaret ediyor olabilir. Belki tente bezi olarak, belki kalyonlardaki kaptan köşklarinin tefrişatında ya da başka amaçlarla kullanılmaktaydı.

5. OSMANLI GEMİLERİNİN KULLANDIKLARI YELKEN BEZİNİN MİKTAR VE ÖLÇÜLERİ

Osmanlı donanmasını oluşturan gemilerin tür olarak ne kadar top yelken bezi kullandıklarını tespit etmek güçtür. Çünkü Boğazhisarları'ndan toplanan ya da Tersane-i Amire'den gemi inşa edilen yerlere gönderilen bez topları, tek gemi üzerinden değil birden fazla gemi için hesaplanmıştır. Mesela "*donanma-i hümayunum kalyonları ve başardeleri için, donanma-i hümayun kalyonları ile kalite ve sandal-ı hümayun için, ...iki aded kalyonlar ile mande ve merbut olub inşallahü teala ibtdai baharda seferber olacak Donanma-yi Hümayun kalyonlarının techizleri için...*" ifadeleri ayrı ayrı gemilerin kullandıkları yelken bezi miktarını hesaplamayı zorlaştırıyor. Yelken bezlerinin miktarının uzunluk cinsinden ziyade ağırlık cinsinden özellikle dirhem⁸⁶ birimi üzerinden verildiği görülmektedir. Yelken bezinin dokunduğu iplikler için ise daha çok zira⁸⁷ ölçüsü kullanılmıştır.

Yelken bezleri top halinde gönderilmekte idi. Topların standart bir ağırlığı yoktu. Ancak 10 Ocak 1705 tarihli bir belgeden anlaşıldığı kadarıyla⁸⁸ mayistra bezlerinin her bir topu 800 dirhem, albortanın ise her bir topu 600 dirhem idi. Buna göre her bir mayistra topu ağırlık olarak 800 dirhem ise (1 dirhem: 1.7 gram) 800 x 1.7 gram: 1417 gram, yani 1.41 kilogram idi. Alborta bezinin her bir topu da ağırlık olarak 600 dirhem ise (1 dirhem: 1.7 gram) 600 x 1.7 : 1063 gram yani 1.06 kilogram idi. Bu oran 1730/1731,⁸⁹ 1745/1746⁹⁰, 1748,⁹¹ 1757/1758,⁹² 1766/1767⁹³, 1772/1773⁹⁴ yıllarında da bu şekildeydi. Ancak bu rakamların sabit olmadığı anlaşılıyor. Mesela 1707/1708 donanma kalyonları için gerekli olan 1000 aded yelken bezinin her bir adedi 1000 dirhemdi.⁹⁵ (1000 dirhem: 1.7 kg). Aded'den kast edilenin top olduğu açıktır. 1708/1709 miri kalyonlar için 4200 top yelken bezi gerektiğinde Boğazhisarları'ndan 4 nefer yelkenci getirilip pazarlık yapılmıştı. Yelkenciler 1200 topu 1000 dirhem (1.7 kg) üzerinden, 2000 topu 800 dirhem (1.4 kg) üzerinden ve 1000 topu ise 600 (1.06 kg) dirhem ağırlık üzerinden dokuyup kararlaştırılan fiyata göre teslim etmeyi taahhüd etmişlerdi.⁹⁶ 1793/1794'de bez kârhanesinde her sene üretilen 68 zira' yelkenlik ocaklık bezinin her bir topu 21 vukıyye (34.6 kilogram) idi ve her zira'na 38 akçe ödenmişti.⁹⁷ Buna göre 1793/1794 her bir topun ağırlığı 34.6 kilogramdı. Bu örnekler bütün zamanlar için geçerli ölçülere sahip tek bir bez topunun olmadığını göstermesi yanında devletin topların ağırlıkları konusunda farklılaştırmaya gidebildiğini de göstermektedir.

Başka bir örnekte bir büyük kalyon için her bir topu 1100 dirhem yani 1.9 kilogramdan 1000 top mayistra, trinkete, mancana ve civadra yelkeni için bez gitmişti.⁹⁸ Bu takdirde 1 ton 900 kg yukarıda adı geçen yelkenler için bez harcandığını söyleyebiliriz. Gabyalık olarsa aynı kalyon için her bir topu 1000 dirhem

⁸⁴ 0,80175 g olan ağırlık ölçü birimi.

⁸⁵ BOA. MAD. d. 10413. 00125.

⁸⁶ Dirhem, Arap para sisteminde gümüş para yerine kullanılmış, sonraları Osmanlılara geçmiş bir para birimidir. Farsça "direm"den alınmadır. Dirhem en muhtemel ağırlığı 2.97 gramdır. Dirhem 1 okkanın dört yüzde biri 3.148 gramlık ağırlığın adıdır. Şer'an 70 tane orta boy arpanın ağırlığına eşitti. 1799'da Mısır'da Fransız işgali yıllarında dirhem ağırlığı 3.08 gram olarak tespit edilmişti. Ağırlık tek olarak gram kabul edilmeden önce İstanbul'da 1 dirhem 3.207 gram idi. (Bkz.Mehmet Zeki Pakalın, a. g. e. , I. Cilt, s. 453-454)

⁸⁷ Zira' uzunluk ölçülerinden birinin adıdır.Sözlükte bilek kol manasına gelirken dirsek ucundan orta parmağın ucuna kadar olan kısımdır. Bunun eş anlamlısı arşın kelimesidir. (Bkz.Mehmet Zeki Pakalın, a. g. e. , III. Cilt, s. 663)

⁸⁸ BOA. MAD. d. 03141. 00022.

⁸⁹ BOA. MAD. d. 10323. 00048.

⁹⁰ BOA. MAD. d. 04380. 00033.

⁹¹ BOA. MAD. d. 10346. 00026.

⁹² BOA. MAD. d. 10364. 00064.

⁹³ BOA. MAD. d. 04005. 00036.

⁹⁴ BOA. MAD. d. 10390. 00079.

⁹⁵ BOA. MAD. d. 03165. 00052.

⁹⁶ BOA. MAD. d. 02485. 00057.

⁹⁷ BOA. MAD. d. 10424. 00088.

⁹⁸ BOA. MAD. d. 04875. 00028.

yani 1.7 kilogramdan 800 top yelken bezi gitmişti. Yani 1 ton 360 kg bezin harcadığını kabul edersek bir büyük kalyon için 3 ton 260 kg yelken bezi kullanılmış olduğu sonucuna ulaşabiliriz.

Üç anbarlı bir parça kalyon için trinkete, mayistra, mancana ve civadralık herbir topu 1000 dirhemden (1.7 kg) 800 top (1 ton 360 kg) bez harcanmıştı. 1 Aralık 1701'de Kilitbahir Kalesi'nden her bir topu 850 dirhemden 1000 top bezin yelken bezi işleten esnaftan toplattırılması isteniyordu.⁹⁹Burada dikkat çekici olan bez toplarının ağırlık olarak hangi değeri ifade ettiğinin kesin olmaması ve değişebilir olmasıdır. Bu durumun paranın değer artış ya da azalışlarıyla ilgili olması muhtemeldir. Başka bir ihtimal üreticinin bez toplarında bazen kısaltma ya da azaltmaya gitmiş olması ve devletin de buna önlem almak cihetine gitmesidir. Bezlerin topunun kaç dirhem edeceğini padişahlar fermanlarında bizzat belirtirlerdi..

10 Aralık 1701'de 60 parça firkatenin mühimmat ve kalafat malzemesi olarak 2400 top bez Tersane-i Amire'ye gönderilmişti. Her bir firkateye 40 top düşüyordu.¹⁰⁰Ancak bu bezin cinsi belirtilmediğinden ağırlıklarını hesaplamak mümkün değildir. 1787/1788'de Halatçızade Mehmet Ağa ma'rifetiyle Tuna Nehri'nde inşa ettirilen 15 parça tonbaz kayıkları için 600 top yelken bezi ile tenteler için bez gönderilmişti.¹⁰¹ Her bir kayığa, aritmatiksel olarak 600 rakamı 15'e bölündüğünde 40 top bez düşüyor gibi gözükse de bunun gerçek durumla ne kadar bağdaştığı ayrı bir araştırma konusudur. Dahası bunun ne kadarının yelken bezi için ya da ne kadarının tente için kullanıldığı belli olmadığı gibi gönderilen bezin türü de belli değildir.

6 Ekim 1703'te bir tane Cezayirli Patrona kalyonu için 80 top, Kapudane kalyonu için ise 120 top yelken bezi harcanmıştı.¹⁰² Kaptan-ı Derya Abdülfettah Paşa zamanında bir tane büyük kalyon için her bir topu 850 dirhemden (1.5 kg) 2580 top (3 ton 870 kg) yelken bezi harcanmıştı (Bkz. Tablo:1)¹⁰³

1736/1737'de Kaptan-ı Derya olan Ali Paşa'nın talebi üzerine her bir topu 15 zira'dan (1 zira' 075 metre ise 15x0.75: 11.25 m) 3000 top tezgah bezi dokutturulması istenmişti.¹⁰⁴ Bu takdirde bir topun uzunluğu 11.25 m etmektedir. Dirhemde olduğu gibi zira'da farklılaştırmaya gitme uygulaması olmadığından zira' cinsinden topların ölçüsü daha güvenilir görünmektedir.

Süleyman Nutki, Kamus-ı Bahri isimli sözlüğünde yelken bezini tanımlarken onun 18 ya da 24 pusu genişliğinde ve 8 farklı kalınlığa sahip olduğunu, 40 yardının (36.5 m) bir top sayıldığını bildirmektedir.¹⁰⁵ Onun döneminde yelken bezinin ölçülerinin değişmiş olması muhtemeldir. Çünkü bu bilgi 18. yüzyılda bir top bezin uzunluğunu 11.25 m olarak veren bilgiyle uyumlu değildir.

Tablo 2. Yıllar İtibarıyla Yelken Bezi Miktarı.

Sene	Toplandığı Yer	Miktar (Top)
1701/1702	Kilitbahir ¹⁰⁶	1000
1703/1704	Boğazhisarı ¹⁰⁷	2180
1704/1705	Kilitbahir-Seddülbahir ¹⁰⁸	5000
1708/1709	Boğazhisarı ¹⁰⁹	4200
1709/1710	Bezhane ¹¹⁰	12.000
1716/1717	Bezhane ¹¹¹	5000
1729/1730	Boğazhisarı ¹¹²	6000
1730/1731	Bezhane ¹¹³	2000
1730/1731	Boğazhisarı ¹¹⁴	5000
1732/1733	Bezhane ¹¹⁵	22.000

⁹⁹ BOA. MAD. d. 04875. 00028.

¹⁰⁰ BOA. MAD. d. 04923. 00131.

¹⁰¹ BOA. MAD. d. 03365. 00109.

¹⁰² BOA. MAD. d. 05361. 00046.

¹⁰³ BOA. MAD. d. 05362. 00035.

¹⁰⁴ BOA. MAD. d. 10336. 00056.

¹⁰⁵ Süleyman Nutki, a. g. e. , s. 314

¹⁰⁶ BOA. MAD. d. 04875. 00028.

¹⁰⁷ BOA. MAD. d. 05361. 00046.

¹⁰⁸ BOA. MAD. d. 033141. 00022.

¹⁰⁹ BOA. MAD. d. 02485. 00057.

¹¹⁰ BOA. MAD. d. 02485. 00070.

¹¹¹ BOA. MAD. d. 03918. 00050.

¹¹² BOA. MAD. d. 10321. 00056.

¹¹³ BOA. MAD. d. 10321. 00063.

¹¹⁴ BOA. MAD. d. 10323. 00048.

¹¹⁵ BOA. MAD. d. 10326. 00056.

1733/1734	Boğazhisari ¹¹⁶	7000
1734/1735	Bezhane ¹¹⁷	2000
1735/1736	Boğazhisari ¹¹⁸	6000
1736/1737	Bezhane ¹¹⁹	10.000
1736/1737	Boğazhisari ¹²⁰	5000
1737/1738	Boğazhisari ¹²¹	10.0000
1745/1746	Boğazhisari ¹²²	6000
1746/1747	Bezhane ¹²³	2000
1747/1748	Boğazhisari ¹²⁴	6000
1754/1755	Bezhane ¹²⁵	2000
1757/1758	Boğazhisari ¹²⁶	6000
1757/1758	Boğazhisari ¹²⁷	12.000
1765/1766	Boğazhisari ¹²⁸	6000
1766/1767	Boğazhisari ¹²⁹	6000
1767/1768	Boğazhisari ¹³⁰	6000
1769/1770	Boğazhisari ¹³¹	6000
1771/1772	Gelibolu ve Boğazhisari ¹³²	10.000
1772/1773	Boğazhisari ¹³³	6000
1772/1773	Gelibolu ve Boğazhisari ¹³⁴	12.000
1774/1775	Bezhane ¹³⁵	7000
1774/1775	Boğazhisari ¹³⁶	6000
1774/1775	Boğazhisari ¹³⁷	10.000
1777/1778	Boğazhisari	6000
1778/1779	Boğazhisari ¹³⁸	6000
1778/1779	Boğazhisari ¹³⁹	6000
1780	Bezhane ¹⁴⁰	4000
1780	Boğazhisari ¹⁴¹	12.000
1781-1782	Boğazhisari ¹⁴²	2215
1783/1784	Boğazhisari ¹⁴³	6000
1785/1786	Boğazhisari ¹⁴⁴	6000
1785/1786	Boğazhisari ¹⁴⁵	6181
1786/1787	Boğazhisari ¹⁴⁶	6000
1786/1787	Boğazhisari ¹⁴⁷	6000

¹¹⁶ BOA. MAD. d. 10329. 00052.

¹¹⁷ BOA. MAD. d. 10329. 00058.

¹¹⁸ BOA. MAD. d. 10332. 00053.

¹¹⁹ BOA. MAD. d. 10336. 00056.

¹²⁰ BOA. MAD. d. 10336. 00050.

¹²¹ BOA. MAD. d. 10338. 00047.

¹²² BOA. MAD. d. 4380. 00033.

¹²³ BOA. MAD. d. 10344. 00052.

¹²⁴ BOA. MAD. d. 10346. 00026.

¹²⁵ BOA. MAD. d. 10357. 00055.

¹²⁶ BOA. MAD. d. 10364. 00064.

¹²⁷ BOA. MAD. d. 10364. 00073.

¹²⁸ BOA. MAD. d. 10378. 00036.

¹²⁹ BOA. MAD. d. 4005. 00036.

¹³⁰ BOA. MAD. d. 04629. 00101.

¹³¹ BOA. MAD. d. 10368. 00032.

¹³² BOA. MAD. d. 10388. 00071.

¹³³ BOA. MAD. d. 10390. 00079.

¹³⁴ BOA. MAD. d. 10395. 00065.

¹³⁵ BOA. MAD. d. 10392. 00051.

¹³⁶ BOA. MAD. d. 10392. 00043.

¹³⁷ BOA. MAD. d. 10391. 00086.

¹³⁸ BOA. MAD. d. 10398. 00082.

¹³⁹ BOA. MAD. d. 10402. 00088.

¹⁴⁰ BOA. MAD. d. 04122. 00075.

¹⁴¹ BOA. MAD. d. 04122. 00059.

¹⁴² BOA. MAD. d. 10405. 00059.

¹⁴³ BOA. MAD. d. 04375. 00077.

¹⁴⁴ BOA. MAD. d. 10410. 00074.

¹⁴⁵ BOA. MAD. d. 10410. 00080.

¹⁴⁶ BOA. MAD. d. 10413. 00114.

¹⁴⁷ BOA. MAD. d. 10412. 00101.

1786/1787	Boğazhisarı ¹⁴⁸	6000
1787/1788	Boğahisarı ¹⁴⁹	6000
1791/1792	Boğazhisarı ¹⁵⁰	6000
1792/1793	Boğazhisarı ¹⁵¹	8000
1793/1794	Boğazhisarı ¹⁵²	6000
1795/1796	Boğazhisarı ¹⁵³	6000
1796/1797	Boğazhisarı ¹⁵⁴	6000

Bu tablodan anlaşıldığı kadarıyla donanmanın etkili olduğu savaşlarda Bezhane ve Boğazhisarları'ndan talep edilen yelken bezi miktarı artmaktadır. Mesela 1736-1739 Osmanlı-Rus savaşının yaşandığı dönemde yelken bezi ihtiyacı artarak Boğazhisarı'nda 10.000 tona çıkmıştır. Burasının normal koşullar altında her yıl düzenli olarak gönderdiği yelken bezi miktarı 6.000 toptur. Osmanlı donanmasının yakıldığı 1770 Çeşme Baskını'ndan sonra da Boğazhisarı ve Gelibolu'dan talep edilen yelken bezi miktarı artmış görünüyor. 1771'de buralardan 10.000 top, 1772'de 12.000 top yelken bezi talep edilmiştir. Ruslarla yeni bir savaş ihtimalinin belirdiği 1780'de, Boğazhisarı'ndan 12.000 top ve Bezhane'den 4.000 top yelken bezi talep edilmiştir. Dikkati çeken başka bir husus donanmanın ihtiyaç duyduğu yelken bezinin çok büyük bir kısmını Boğazhisarları ve Gelibolu ile Bezhane'nin karşılamakta olduğudur. Bezhane donanmanın bez ihtiyacı için 18. yüzyılda açılmış olduğu halde, istikrarlı biçimde üretim yapmakla birlikte toplam üretim miktarı olarak hâlâ Boğazhisarları ve havalisinden epey geridedir.

6. SONUÇ

Görüldüğü üzere yelken bezi Osmanlı donanmasında çektiri, firkate, uskuna, ateş gemisi ve şayka türü gemilerde eskiden beri kullanılmaktadır. Bu gemilerde yelken hareket için asıl güç kaynağı olmayıp küreklerin yanında yardımcı bir güç kaynağı olarak değerlendirilmiştir. Lakin Avrupa'da meydana gelen siyasi, ticari ve iktisadi gelişmelerin sonucu olarak 15. yüzyıldan itibaren "kalyonlar" gelişmeye başladı. Kalyonlar büyük gövdeleri ve geniş iç hacimleri ile asıl güç kaynağı olarak rüzgarı kullanmak durumunda kaldığı için yelken bezi kullanımı bu gemileri yaygınlaşmasıyla arttı. Bu gemiler hem içlerine daha çok su ve yiyecek alarak okyanus koşullarında daha uzun süre denizde kalabiliyor hem de yüksek gövdeleriyle düşük bordalı korsan gemileriyle daha kolay başa çıkabilmek pratik yönden kullanışlı özelliklere sahiptiler. Osmanlı Devleti'nde Akdeniz'de Venediklilerle Girit Adası dolayısıyla 1645-1669 tarihleri arasında yaptığı savaşlar sırasında kalyonlar kullanan Venedik donanması karşısında etkisiz kalınca etkili bir savaş makinesi olarak kalyonların önemini fark etti. Bu olaydan sonra donanmasında kalyonlara önem vererek bunların sayılarını arttırmaya yönelik çalışmalara ağırlık verdi. Mezemorta Hüseyin Paşa'nın kaptan-ı deryalığı sırasında ise bu çalışmalar belli bir olgunluğa ulaştı ve 1701 tarihinde onun mimarı olduğu Bahriye Kanunnamesi ile belli bir düzene kavuştu. Her sene 40 kadar kalyonun donanmada görev yapması esası ile donanma personelinin tayin, terfi ve emeklilik işlemleri bir düzene bağlandı.

Osmanlı donanmasında kullanılan başlıca yelken bezleri türleri mayistra ve alborta idi. Gabya, mancana ve trinkete gibi yelken bezleri kullanılmışsa da mayistra ve alborta kadar bunlar yaygın kullanılmamıştır. Bu bezlerin temin edildiği yerler ise Sultaniye, Kala-i Sultaniye, Seddülbahir ve Kilitbahir'den oluşan Boğazhisarları, Livadya, Mısır, Kıbrıs, Benefşe ve Eğriboz adasıydı. 18. Yüzyılda Tersane-i Amire içerisinde bir de devlete ait Bezhane adıyla bir kurum açılmıştı. Bezhane iltizam usulüyle işletilirken Boğazhisarları ve diğer yerlerden bezler avarız vergisi karşılığı olarak toplanıyordu. Bezlerin masrafı ise "Ocaklık usulü" ile İstanbul gümrüğü, İstanbul kahve ve duhan gümrüğü ile İstanbul cizyesi ve Simkeşhane mukataası mallarından karşılanıyordu. Diğer yerler bir tarafa yelken bezinin en fazla üretildiği yerler Boğazhisarları idi. Buradaki üreticilere düzeyi devletçe belirlenmiş bir fiyat üzerinden belli bir miktar ödeme yapılır ve bu ödeme karşılığında miktar ve özellikleri daha önceden belirlenmiş bezleri dokumaları istenirdi. Tersane emini tarafından görevlendirilen mübaşir bezleri toplama, İstanbul'a nakil ve Tersane-i Amire içinde yer alan Mahzen-i Sürb'e teslim işlemlerine nezaret ederdi. Bu yönüyle Osmanlı devleti kendi kendine yeten ve en azından kendi ihtiyacına cevap verecek biçimde işleyen bir temin sistemine sahiptir.

¹⁴⁸ BOA. MAD. d. 10412. 00102.

¹⁴⁹ BOA. MAD. d. 10413. 00119.

¹⁵⁰ BOA. MAD. d. 10422. 00058

¹⁵¹ BOA. MAD. d. 10424. 00058

¹⁵² BOA. MAD. d. 10424. 00056

¹⁵³ BOA. MAD. d. 10427. 00056

¹⁵⁴ BOA. MAD. d. 10429. 00061

18.yüzyılda Avrupa'da bulunan devletlerin birçoğunda yelken bezi hususunda Osmanlılarda olduğu gibi kendi kendine yeterli olma söz konusu değildir.İngiliz,Venedik,Fransız,İspanyol ve Hollanda donanmaları yelken bezi ihtiyacını daha çok iç ve dış pazarlardan satın almak suretiyle karşılıyordu.İngiliz donanması yelken bezi dahil kereste,katran,urğun,yelken bezi ve üstübü dahil birçok gemi inşa malzemesini ya Baltık bölgesinden ya da Amerika'dan temin ederken Venedik donanması da aynı şekilde iç ve dış piyasalardan bu ürünü satın almak suretiyle karşılıyordu.İspanyollar ve Hollandalılar da bu malzemeyi sömürgelerinden ya da uzak yakın komşularından temin ediyorlardı.Venedik Cumhuriyeti'nde önceki yüzyıllarda var olan ve Venedik tersanesi bünyesinde bulunan bir bezhane 18.yüzyılda kapanmıştı.Osmanlı donanmasının yelken bezi konusundaki kendi kendine yeterliliğinin en azından 18.yüzyılın son çeyreğine kadar denizlerde etkili olmasına imkan sağladığını iddia etmek mümkündür.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

Maliyeden Müdevver Defeterler(MAD)

4380,4629,4005,10364,3365,10424,10323,3165,2895,3389,4375,10412,10391,3165,10323,10398,3165,3365,10396,10395,381,10427,10413,3141,10323,4380,10364,4005,10390,3165,2485,10424,4875,4923,3365,5361,5362,10336,4875,5361,33141,2485,3918,10321,10323,10326,10329,10332,10336,10338,4380,10344,10346,10357,10364,10378,4005,4629,10368,10390,10395,10392,10391,10398,10402,4122,10405,4375,10410,10413,10412,10422,10424,10427,10429

Araştırma Eserler

AYDIN, Y. A., 2011, Sultanın Kalyonları, Küre Yayınları, İstanbul, 299

AYDIN,M., 2016, "Kaptan-ı Derya Canım Hoca Mehmet Paşa", Bilig, Bahar Sayı 77,

BOSTAN, İ.,2004 " Mezemorta Hüseyin Paşa", , TDV İslam Ansiklopedisi, Cilt 29,

BOSTAN, İ. 2003, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: 17. Yüzyılda Tersane-i Amire, Türk Tarih Kurumu, Ankara,

CİPOLLA, M. C.,2003, Yelken ve Top, Çeviren:Aslı Kayabal, Kitap Yayınevi, İstanbul,

ÇADIRCI,M., 2002,"Yenileşme Sürecinde Osmanlı Ordusu", Türkler, Editör: Hasan Celal Güzel, Kemal Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, 13. Cilt, Ankara,

COUPER, A., 2009, Sailor and Traders, A maritime History of the Pacific Peoples, University of Hawaii, Press Honolulu,

DENNY, M.,2009,Float Your Boat, The Evolution and Science of Sailing, The Jonh Hopkins University Press, Baltimor, 2009,

HARDİNG, R., 1999, Seapower And Naval Warfare (1650-1830), UCL Press, London,

İPŞİRLİ,M. (Hazırlayan), 1989,Mustafa Selaniki Efendi, Tarih-i Selaniki, 1003/1008-1595/1600, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 3371, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul,

JAMİESON, A.G.,2012, Lords of The Sea, A History of the Barbary Corsairs, Reaktion Books, London,

KOMİSYON, Kıbrıs Seferi (1570-1571), 1971,Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, III. Cilt, 3. Kısım Eki, Genel Kurmay Basımevi, Ankara,

KURTOĞLU, F.,1935, 1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları, Deniz Matbaası,

KUTLU, M.N. 2005, Francisco De Miranda'nın Seyahatnamesi, Dünyada Türk İmgesi, Kitap Yayınevi, Yayına Hazırlayan : Özlem Kumrular, İstanbul,

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

PAKALIN, M. , Z. Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, MEB Devlet Kitapları, 3. Baskı, Cilt III,

SAXENA,S., 2014, The History Of Navies Around The World, Rosen Publishing, New York,

TÜRKAL, N., K., 2012,Silahtar Fındıklılı Mehmet Ağa, Zeyl-i Fezleke, (1065-22 Ca. 1106/1654-7 Şubat 1695), Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul,

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

ZORLU,T., 2014, Osmanlı ve Modernleşme, III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği, Timaş Yayınları, İstanbul