

**T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI  
YENİÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**18. YY.'DA TAŞRA TEZGAHLARINDA KALYON  
İNŞA ORGANİZASYONU**

**ENES DEPE**

**2501141163**

**TEZ DANIŞMANI**

**YRD. DOÇ. DR. YUSUF ALPEREN AYDIN**

**İSTANBUL, 2017**



T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



## YÜKSEK LİSANS

### TEZ ONAYI

#### ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı : ENES DEPE Numarası : 2501141163  
Anabilim Dalı /  
Anasanat Dalı / Programı : YENİÇAĞ TARİHİ Danışmanı : YRD. DOÇ. DR. YUSUF ALPEREN  
AYDIN  
Tez Savunma Tarihi : 17.08.2017 Saati : 11:00  
Tez Başlığı : "18. Y.Y.'da Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşa Organizasyonu"

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 36. Maddesi uyarınca yapılmış,  
sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜNE OYBİRLİĞİ / YÜKSEKLİĞİ LA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF. DR. İDRİS BOSTAN		Kabul
2-PROF.DR.TUNCAY ZORLU		Kabul
3-YRD. DOÇ. DR. YUSUF ALPEREN AYDIN		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-YRD.DOÇ.DR. METİN ÜNVER		
2-YRD.DOÇ.DR. MERT SUNAR		

## ÖZ

### 18. YY.'DA TAŞRA TEZGAHLARINDA KALYON İNŞA ORGANİZASYONU ENES DEPE

Osmanlı Donanması'nda 17. yüzyıl ortalarında Girit Harbi vesilesiyle esas savaş gemileri arasında üretilmeye ve kullanılmaya başlanan kalyonlar 1682 yılından itibaren kesin olarak Donanma-yı Hümayun'un ana savaş gemisi olarak kabul edilmiştir. 1701 Bahriye Kanunnâmesi ile donanmada en az kırk kalyonun olması hedefi koyulduktan sonra ise kalyon inşalarının Tersâne-i Âmire'nin dışında da gerçekleştirilmesi yaygınlık kazanmaya başlamıştır.

18. yüzyıl boyunca kalyon tarzı gemilerin inşa edildiği tezgahların sayısı giderek artarken belli dönemlerde de yoğun inşaların olduğu görülmüştür. 18. yüzyılın ilk üç çeyreğinde Osmanlı taşra tezgahları içerisinde en çok üretim yapılan tezgahlar Sinop, Rodos ve Midilli olmuştur. Kalyonların taşra tezgahlarında inşası için gereken organizasyon oldukça teferruatlıdır. Bir kalyonun inşa kararı verilmesinden tamamlanıp Tersâne-i Âmire'ye getirilmesi ve sefere hazır hale getirilmesi oldukça zahmetli ve bazen seneler alan bir süreç olmuştur. Bu süreçte kerestenin kesim ve nakli, demirin ve diğer malzemelerin tedariki ile gerekli işçilerin temin ve koordine edilmesi bu sürecin en önemli mevzularıdır. Kalyonların finansmanının sağlanması ve inşanın gerçekleşmesi birçok faktöre dayanmaktadır. Merkezden tayin edilen görevlinin yanında Osmanlı taşra teşkilatı da başta kadı olmak üzere bu organizasyonun birer parçası olmuşlardır. Osmanlı idaresi önceki yüzyıllarda edindiği tecrübeyle 18. yüzyılda taşra tezgahlarında kalyon inşa organizasyonunu büyük ölçüde başarıyla yürütmüştür.

**Anahtar Kelimeler:** Kalyon, İnşa, Taşra, Tezgah, İnşa Organizasyonu.

## **ABSTRACT**

### **THE ORGANISATION OF GALLEON BUILDING IN THE PROVINCIAL DOCKS IN THE 18TH CENTURY**

**ENES DEPE**

In the middle of the 17th Century, the galleons, which were started to be produced and used as the main battle ships on the occasion of Cretan War, were accepted as the main war ship of the Ottoman Imperial Navy from 1682 onwards. With the 1701 Maritime Code, after the goal of having at least forty-nine galleons in the navy, building of the galleons outside the Ottoman Imperial Arsenal also became widespread.

During the 18th century, the number of docks for which galleon-style vessels were built increased steadily, and it was seen that there were intensive building in certain periods. In the first three quarters of the 18th century, the most active docks in the Ottoman provinces were Sinope, Rhodes and Mytilene. The organization required for the building of the galleons in the countryside is quite detailed. Completing the building of a galleon and making it ready for campaign was particular and sometimes time-consuming process. The supply and coordination of lumbering and transportation, iron and other materials and necessary workers are the most important issues of this process. The funding of the galleons and the realization of building is based on many factors. Besides, the task appointed by the Government, the Ottoman provincial organization became a part of this organization, especially the qadi. In the 18th century, Ottoman administration carries out the building of the galleons in the provincial docks with great success owing to the experience in the previous centuries.

**Key Words:** Galleon, Building, Province, Dock, Building Organization.



## ÖNSÖZ

18. yüzyıl Osmanlı Devleti'nin askeri alanlarda atılım yaptığı bir yüzyıldır. Donanma da bu faaliyetlerin yansımalarının en net görüldüğü askeri bir saha olmuştur. Osmanlılar ana savaş gemisi olarak kalyonu tercih ettikleri 17. yüzyıl sonlarından itibaren İstanbul'da inşa ettikleri gibi taşra tezgahlarında da kalyon inşa ettirmişlerdir. Bu tezin amacı bu kalyon inşa faaliyetleri sürecinin izini sürmektir.

18. yüzyıl Osmanlı Deniz Tarihi ile ilgili oldukça sınırlı sayıda olan çalışmalar içinde gemi inşası ve taşra tezgahları ile ilgili olanların daha da az sayıda oluşu araştırmanın en büyük handikaplarından olmuştur. Yine denizcilik tarihinin kendine has terminolojisi de işin çetrefilli taraflarından biridir.

Üç ana bölümden meydana gelen bu çalışmada 18. yüzyılda taşra tezgahlarında kalyon inşa organizasyonu esnasında karşılaşılan neredeyse bütün genel ve özel durumlar, benzerlikler ve farklılıklar en azından birer vaka örneği ve analizleriyle ortaya konulmaya gayret edilmiştir. Çalışmanın başlığının esas olarak işlendiği Birinci Bölüm'de kalyon olarak nitelenen geminin ve inşasının önemi ile Osmanlı taşrasında kalyon inşa organizasyonu yüzyıl içerisindeki onlarca inşadan seçilen örneklerle resmedilmeye çalışılmıştır.

İkinci Bölüm kalyon inşasında görev alan personele ayrılmış olup kalyonun inşasından sorumlu bina eminleri, mimarlar ve diğer yetkililer ile bizzat kalyonu inşa eden işçilerle alakalı tablo ve grafiklerle desteklenmiş mahiyeti itibarıyla sayısal verilerin ağırlıkta bulunduğu bir bölüm olmuştur.

Üçüncü Bölüm'de kalyon inşası için gerekli malzemeler ve taşra tezgahlarında bunların temini, fiyatları ve kullanımını konuları işlenmiştir. Kürekli gemiler gibi yelkenli gemiler devrinin de ana materyali olan ahşap malzeme bu bölümün en önemli kısmını oluşturmaktadır.

Bu çalışmanın meydana getirilmesinde başta Osmanlı Denizciliği üzerine yazdığı eserleri ve verdiği dersler vesilesiyle istifade imkânı bulduğum Prof. Dr. İdris BOSTAN ile Osmanlı kalyonları hakkında şu ana kadar en kapsamlı çalışmayı yapmış olan tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Yusuf Alperen AYDIN'a, kıymetli vaktini bana ayırmaktan imtina etmeyen ve karşılaştığım zorlu metinlerin çözümünde elinden gelen

yardımı gösteren hocam Prof. Dr. Muzaffer DOĐAN'a teŖekkür ederim. Ayrıca konuyla ilgili beni merakla dinleyip tavsiyelerde bulunan İstanbul ve Anadolu Üniversiteleri'nin Edebiyat Fakülteleri öğretim üyeleri ile araştırma görevlilerinin tümüne, çalışmalarım esnasında yararlandığım İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, Milli Kütüphane, Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'nin güleryüzlü ve yardımsever personeline müteŖekkirim. Yüksek Lisans öğrenimimin ilk iki yılında maddi destek sağlayan TÜBİTAK'a da teŖekkür ederim.

Enes DEPE

## İÇİNDEKİLER TABLOSU

<b>ÖZ</b> .....	<b>III</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>IV</b>
<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>V</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>XII</b>
<b>HARİTALAR LİSTESİ</b> .....	<b>XIII</b>
<b>TABLolar LİSTESİ</b> .....	<b>XIV</b>
<b>GRAFİKLER LİSTESİ</b> .....	<b>XIX</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ</b> .....	<b>XXII</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b> .....	<b>5</b>
<b>ORGANİZASYON</b> .....	<b>5</b>
1.1. Kalyon İnşasının Sebebi ve Önemi .....	5
1.2. Taşra Tezgahları ve Kalyon İnşası .....	12
1.2.1. Tersâne-i Âmire ve Taşra Tezgahlarının Birbirlerine Önceliği .....	13
1.2.2. Osmanlı Taşrasındaki Kalyon İnşası Tezgahları... ..	14
1.2.2.1. Sinop Tezgahı .....	16
1.2.2.2. Rodos Tezgahı.....	18
1.2.2.3. Midilli Tezgahı.....	20
1.3. Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşasının Aşamaları .....	22
1.3.1. İnşası Başlangıcı .....	22
1.3.1.1. Tertip ve Tevzî Defterleri.....	23
1.3.2. Merkezin Taşradaki Kalyon İnşasını Takibi ve Denetlemesi .....	28
1.3.2.1. Kaptan-ı deryaların Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşasındaki Rolü .....	33
1.3.2.2. Tersâne-i Âmire Eminlerinin Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşasındaki Rolü.....	35
1.3.3. İnşanın Bitişi .....	37
1.3.3.1. Liman Temizliği.....	37
1.3.3.2. Denize indirme.....	39
1.3.3.3. Merasimler .....	43
1.3.3.4. Denize İndirildikten Sonra İnşanın Tamamlanması.....	45
1.3.3.5. Tamamlanan Kalyonların Tersâne-i Âmire'ye Getirilmesi .....	45

1.3.3.6. Tersâne-i Âmire'ye Getirilen Kalyonların Kontrol Edilmesi .....	47
1.3.4. Kalyon İnşası Süresince Asayiş-Cezalar.....	52
1.4. Kalyon İnşa Süreleri.....	55
1.4.1. İnşa Başlangıç ve Bitiş Zamanları .....	57
1.4.2. İnşa Süresini Etkileyen Faktörler .....	59
1.4.2.1. Bina Emni'nin Vefatı .....	59
1.4.2.2. Proje Değişimi.....	60
1.4.2.3. Savaşlar .....	61
1.4.2.4. Malzeme Temininde Gecikmeler.....	62
1.4.2.4.1. Kereste Temininde Gecikmeler.....	62
1.4.2.4.2. Demir Temininde Gecikmeler.....	65
1.4.2.5. Nakit Yetersizliği .....	66
1.4.2.6. Personel Yetersizliği .....	67
1.4.2.7. Yerel Görevlilerin Tutumu.....	69
1.5. Finansman .....	70
1.5.1. İstanbul'dan Nakit Para Gönderilmesi .....	71
1.5.2. Mahallinden Kaynak Havalesi .....	72
1.5.2.1. Sinop'a Mahallinden Kaynak Havalesi.....	72
1.5.2.2. Rodos'a Mahallinden Kaynak Havalesi.....	75
1.5.2.3. Midilli'ye Mahallinden Kaynak Havalesi.....	80
1.5.3. Malzeme Temin Bölgesinden Sağlanan Finansman .....	82
1.6. Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşa Masrafı .....	83
<b>İKİNCİ BÖLÜM .....</b>	<b>100</b>
<b>PERSONEL .....</b>	<b>100</b>
2.1. İdari Personel .....	101
2.1.1. Bina Eminleri .....	101
2.1.1.1. Bina Emininin Diğer Unvanları .....	103
2.1.1.2. Bina Emni Seçilme Kriterleri.....	105
2.1.1.3. Bina Emininin Yetki ve Sorumlulukları .....	108
2.1.1.4. Bina Emininin Aldığı Ücret .....	110
2.1.1.5. Bina Eminleri ve İnşa Bütçesi Denkliği.....	111
2.1.1.6. Bina Eminlerinin Görev Değişimindeki Sebepler .....	116
2.1.1.6.1. Vefat.....	117

2.1.1.6.2. Başarısızlık ve Azil .....	118
2.1.1.6.3. Proje Değişimi.....	119
2.1.2. Mimarlar.....	119
2.1.3. Yerel Yetkililer .....	124
2.1.3.1. İnşa Mahallindeki Yerel Yetkililer.....	124
2.1.3.2. İnşa İçin Malzeme ve Para Temin Edilen Bölgelerdeki Yerel Yetkililer .....	126
2.2. Kalyon İnşasında Görevli İşçiler.....	128
2.2.1. Ahşap Malzeme İşçileri.....	129
2.2.1.1. Marangozlar .....	129
2.2.1.2. Burgucular.....	133
2.2.1.3. Bıçkıcılar (Erre-keşân).....	136
2.2.1.4. Oymacılar.....	139
2.2.1.5. Nakkâşlar.....	141
2.2.2. Kalafatçılar.....	143
2.2.3. Makaracılar .....	145
2.2.4. Aylakçılar .....	147
2.2.5. Demirciler (Ahengerân) .....	149
2.2.6. Kalyon İnşa Organizasyonunda Görevli Personel .....	152
2.2.6.1. Mutemetler .....	152
2.2.6.2. Kâtipler.....	156
2.2.6.3. İmamlar .....	158
2.2.6.4. Bekçiler .....	158
2.2.6. Kalyonun Denize İndirilmesinde ve Seyrinde Görevli Personel .....	159
2.2.7.1. Kalyon kaptanı .....	159
2.2.7.2. Zâbitler .....	161
2.2.7.3. Leventler .....	161
2.2.7.4. Mellâhlar (Evlâd-ı Arap).....	162
2.2.7.5. Esirler (Üserâ-i mîrî-i marinar).....	163
2.2.8. Kereste Temininde Görevli Personel .....	165
2.2.8.1. Dağ Mimarı .....	165
2.2.8.2. Dağ Ustaları .....	166
2.2.8.3. Baltacılar .....	166

2.2.9. Nakliyatçılar .....	167
2.2.9.1. Deniz Nakliyatı .....	167
2.2.9.1.1. Sinop .....	167
2.2.9.1.2. Rodos .....	168
2.2.9.1.3. Midilli .....	169
2.2.9.2. Kara Nakliyatı .....	172
2.3. İşçi Hareketliliği .....	173
2.3.1. İstanbul'dan Taşraya İşçi Gönderilmesi .....	174
2.3.2. Taşradan İstanbul'a İşçi Celbi .....	175
2.3.3. Taşrada İşçi Hareketliliği .....	175
2.3.3.1. Karadeniz Sahillerinde İşçi Hareketliliği .....	176
2.3.3.2. Ege Sahilleri ve Adalarında İşçi Hareketliliği .....	176
2.4. İşçi Ücretleri .....	176
2.4.1. Kalyon İnşasında Görevli Personelin Ücret Mukayeseleri .....	177
2.4.2. Kalyon İnşasında Görevli Personelin Ücretleri Toplamı .....	180
2.4.3. Ücret Kesintileri .....	184
2.5. Personelin İhtiyaçları .....	186
2.5.1. Kalyon İnşasında Çalışanların İaşeleri .....	186
2.5.2. Barınma .....	189
2.5.3. İş Sahası Güvenliği .....	189
2.6. Çalışma Süreleri ve Toplam İşgücü .....	190
2.6.1. Haftalık ve Aylık Çalışma Süreleri .....	190
2.6.2. İşçi Mevcudu .....	193
2.6.3. İşgücü Toplamları .....	203
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM .....</b>	<b>211</b>
<b>MALZEMELER .....</b>	<b>211</b>
3.1. Ahşap Malzeme .....	211
3.1.1. Kereste .....	212
3.1.1.1. Kalyon İnşası İçin Kesilecek Ağaçların Özellikleri .....	212
3.1.1.2. Kereste Kesim Zamanı .....	213
3.1.1.3. Sinop Tezgahının Kereste Temini .....	215
3.1.1.4. Rodos Tezgahının Kereste Temini .....	215
3.1.1.5. Midilli'nin Kereste Temini .....	215

3.1.1.5.1. Midilli Tezgahına Ada İçerisinden Kereste Temini .....	216
3.1.1.5.2. Midilli Tezgahına Çevre Bölgelerden Kereste Temini .....	217
3.1.1.5.3. Midilli Tezgahına İstanbul'dan Kereste Temini .....	219
3.1.2. Sütun ve Seren .....	220
3.1.3. Kereste Sayıları ve Fiyatları .....	222
3.1.4. Kalyon İnşası İçin Kereste Teminine Halkın Tepkileri .....	230
3.2. Ham Demir (Ahen-i ham) .....	231
3.2.1. İstanbul'dan Demir Gönderimi .....	235
3.2.1.1. Sinop'a İstanbul'dan Demir Gönderimi .....	235
3.2.1.2. Rodos'a İstanbul'dan Demir Gönderimi .....	237
3.2.1.2. Midilli'ye İstanbul'dan Demir Gönderimi .....	237
3.2.2. Balkanlar'dan Demir Temini .....	238
3.2.3. Yakın Bölgelerden Satın Alım Yoluyla Demir Temini .....	239
3.3. Kalafat Malzemeleri .....	241
3.3.1. Zift ve Katran .....	241
3.3.3. Üstüğü .....	243
3.4. Fatsa Teli (Kendir) .....	245
3.5. Teçhiz Malzemeleri .....	246
3.5.1. Yelkenler .....	246
3.5.2. Lenger Demiri .....	248
3.6. Malzemelerin Muhafazası .....	249
<b>SONUÇ</b> .....	<b>250</b>
<b>BİBLİYOGRAFYA</b> .....	<b>254</b>
<b>EKLER</b> .....	<b>259</b>

## ŞEKİLLER LİSTESİ

ŞEKİL 1: NİZÂM-I CEDÎD ÖNCESİ DÖNEMDE İNŞA EDİLMİŞ BİR KALYON .....	10
ŞEKİL 2: 18. YÜZYIL BAŞLARINDA SİNOP .....	17
ŞEKİL 3: 18. YÜZYIL BAŞLARINDA MİDİLLİ .....	22
ŞEKİL 4: 18. YÜZYIL SONLARINDA TERSÂNE-İ ÂMİRE'DE FELENKLER ÜZERİNDE DENİZE İNDİRİLEN KALYONLAR .....	32
ŞEKİL 5: MİDİLLİ'DE 18. YY. SONLARINDA AHMED KAPTAN TARAFINDAN İNŞA EDİLEN 70 TOPLU 59,5 ZİRÂ (45,09 MT.) UZUNLUĞUNDAKİ KALYON .....	51
ŞEKİL 6: İNŞA EDİLMEKTE OLAN İKİ KALYONU YAKACAK OLAN RUS FİLOSU MİDİLLİ ÖNLERİNDE (11 KASIM 1771) .....	62
ŞEKİL 7: TAŞRA TEZGAHLARINDA KALYON İNŞA ORGANİZASYONUNUN GÖREVLİLERİ ARASINDAKİ HİYERARŞİ... ..	100



## **HARİTALAR LİSTESİ**

<b>HARİTA 1: RODOS ŞEHİR PLANI (17. YÜZYIL SONLARI).....</b>	<b>19</b>
--	-----------

## TABLolar LİSTESİ

<b>TABLO 1:</b> SİNOP'TA İNŞASI EMREDİLEN 2 KALYON İÇİN GEREKLİ KERESTELERİN TEVZİ DEFTERİ (8 TEMMUZ 1739) .....	25
<b>TABLO 2:</b> SİNOP'TA İNŞA EDİLEN 2 KALYON VE BİR TONBAZ İÇİN TERSÂNE-İ ÂMİRE'DEN GÖNDERİLEN MALZEMELERİN LİSTESİ (OCAK 1756).....	32
<b>TABLO 3:</b> 1762'DE LİMAN TEMİZLİĞİ İÇİN TERSÂNE-İ ÂMİRE'DEN MİDİLLİ'YE GÖNDERİLEN MALZEMELERİN LİSTESİ.....	38
<b>TABLO 4:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 YILLARINDA İNŞA EDİLEN KALYON İÇİN LİMAN TEMİZLEME HİZMETİNDE İSTİHDAM EDİLEN ARABACILARIN HİZMET DÖKÜMÜ .....	39
<b>TABLO 5:</b> MİDİLLİ'DE ÖMER'İN İNŞA ETTİĞİ KALYONUN DENİZE İNDİRİLEBİLMESİ İÇİN GEREKLİ VE TERSANE'DEN GÖNDERİLEN MALZEMELER .....	40
<b>TABLO 6:</b> 1762'DE MİDİLLİ'DE TAMAMLANAN KALYONUN DENİZE İNDİRİLMESİ İÇİN İZMİT'TEN KESİLEN KIZAK VE FELENK KERESTELERİNİN KESİM VE NAKİL ÜCRETLERİ .....	41
<b>TABLO 7:</b> 1756-1761 ARASINDA SİNOP'TA İNŞÂ EDİLEN İKİ KALYON VE BİR TONBAZ KARAVELESİ İÇİN VERİLEN KURBAN, HİL'AT VE İNÂM BEDELLERİ.....	44
<b>TABLO 8:</b> 1756-61 ARASINDA SİNOP'TA SÜLEYMAN AĞA'NIN İNŞA ETTİRDİĞİ KALYONUN TAMAMLANMIŞ OLAN MAHALLERİ .....	48
<b>TABLO 9:</b> 1756-61 ARASINDA SİNOP'TA SÜLEYMAN AĞA'NIN İNŞA ETTİRDİĞİ KALYONUN TAMAMLANMASI İÇİN GEREKENLER .....	49
<b>TABLO 10:</b> TAŞRA TEZGAHLARINDA İNŞA EDİLEN KALYONLARIN İNŞA BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ TARİHLERİ .....	57
<b>TABLO 11:</b> SİNOP'TA 1756-1761 ARASINDA İNŞA EDİLEN İKİ KALYON VE BİR TONBAZ İÇİN VERİLEN HAVALA TEZKİRELERİ.....	73
<b>TABLO 12:</b> SİNOP'TA İNŞA EDİLEN 51 ZİRÂLIK KALYON İÇİN HAVALA EDİLEN PARA, DEMİR VE TELİN MİKTAR VE KAYNAĞI.....	74
<b>TABLO 13:</b> RODOS'TA 1757-60 ARASINDA İNŞA EDİLEN İKİ KALYON İÇİN HAZİNE'DEN VERİLEN TEZKİRELER (KURUŞ).....	77
<b>TABLO 14:</b> MİDİLLİ'DE 1758'DE İNŞASINA BAŞLANAN KALYON İÇİN TAMAMLANANA KADAR GÖNDERİLEN HAVALA VE HAM DEMİR MİKTARI.....	81
<b>TABLO 15:</b> MİDİLLİ'DE SEYYİD ALİ AĞA TARAFINDAN İNŞA ETTİRİLEN 45,5 ZİRÂLIK KALYON İÇİN GÖNDERİLEN PARA VE HAM DEMİR MİKTARI.....	82
<b>TABLO 16:</b> 1132-1167/1718-1754 ARASINDA DİĞER TERSÂNE-İ ÂMİRE GİDERLERİ İLE BİRLİKTE İSTANBUL'DA İNŞA EDİLEN BAZI KALYONLARIN MASRAFLARI (KURUŞ).....	84
<b>TABLO 17:</b> 1757-1760 ARASINDA RODOS'TA İNŞA EDİLEN 41,5 ZİRÂLIK (31,46 MT.) İKİ KALYONUN MÜBÂYAÂT (SATIN ALIM) MASRAFLARI .....	87
<b>TABLO 18:</b> 1757-1760 ARASINDA RODOS'TA İNŞA EDİLEN 41,5 ZİRÂLIK (31,46 MT.) İKİ KALYONUN İCÂRÂT (İŞÇİ ÜCRETLERİ) MASRAFI.....	88

<b>TABLO 19:</b> 1757-1760 ARASINDA RODOS'TA İNŞA EDİLEN 41,5 ZİRÂLIK (31,46 MT.) İKİ KALYONUN İHRACÂT MASRAFLARI .....	89
<b>TABLO 20:</b> 1757-1760 ARASINDA RODOS'TA İNŞA EDİLEN 41,5 ZİRÂLIK (31,46 MT.) İKİ KALYONUN MASRAFLARININ GENEL DÖKÜMÜ .....	90
<b>TABLO 21:</b> 1756-1763 ARASINDA SİNOP, MİDİLLİ VE RODOS'TA İNŞA EDİLEN KALYONLARIN MASRAF VE TENZİLÂT MUKAYESELERİ ...	93
<b>TABLO 22:</b> TAŞRA TEZGAHLARINDA İNŞA EDİLEN BAZI KALYONLARI TOPLAM MASRAFLARI .....	95
<b>TABLO 23:</b> TAŞRA TEZGAHLARINDA KALYON İNŞA MASRAFLARININ TÜM OSMANLI GİDERLERİNE ORANI .....	96
<b>TABLO 24:</b> 18. YÜZYILDA TAŞRA TEZGAHLARINDA İNŞA EDİLEN BAZI KALYONLARIN BİNA EMİNLERİ.....	101
<b>TABLO 25:</b> TAŞRA TEZGAHLARINDA KALYON İNŞASINDAN SORUMLU OLAN GÖREVLİLER İÇİN KULLANILAN UNVANLAR.....	104
<b>TABLO 26:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 TARİHLERİ ARASINDA İNŞA EDİLEN 51 ZİRÂ (38,66 MT.) UZUNLUĞUNDAKİ KALYONUN NÂZIRLARININ TAYİNÂT BEDELLERİ (KURUŞ).....	110
<b>TABLO 27:</b> SÜLEYMAN AĞA TARAFINDAN SİNOP'TA İNŞA EDİLEN KALYONLARIN MİMAR VE KALFALARINA 02.02.1756-24.08.1759 ARASINDA ÖDENEN ÜCRETLER.....	121
<b>TABLO 28:</b> 1758-1763 ARASINDA MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN 51 ZİRÂLIK KALYONDA ÇALIŞAN MİMAR NİKOLA'NIN HİZMET DÖKÜMÜ.....	122
<b>TABLO 29:</b> 1758-1763 ARASINDA MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN 51 ZİRÂLIK KALYONDA ÇALIŞAN MİMAR KALFASI KARA YANI'NIN HİZMET DÖKÜMÜ.....	123
<b>TABLO 30:</b> 1758-63 ARASINDA MİDİLLİ'DE 51 ZİRÂLIK (38,65 MT.) KALYONUN İNŞASINDA ÇALIŞAN MARANGOZLARIN HİZMET DÖKÜMÜ.....	130
<b>TABLO 31:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 ARASINDA İNŞA EDİLEN KALYONDA BURGUCUBAŞI OLARAK ÇALIŞAN YORGİ'NİN HİZMET DÖKÜMÜ	134
<b>TABLO 32:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 ARASINDA İNŞA EDİLEN 51,5 ZİRÂLIK KALYONDA ÇALIŞAN BIÇKICILARIN HİZMET DÖKÜMÜ .....	137
<b>TABLO 33:</b> 1758-1763 ARASINDA MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN KALYONDA ÇALIŞAN OYMACILARIN HİZMET DÖKÜMÜ.....	140
<b>TABLO 34:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 ARASINDA İNŞA EDİLEN 51 ZİRÂLIK KALYONDA ÇALIŞAN NAKKÂŞLARIN HİZMET DÖKÜMÜ.....	141
<b>TABLO 35:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 ARASINDA 51 ZİRÂLIK KALYONUN İNŞASINDA ÇALIŞAN AYLAKÇILARIN HİZMET DÖKÜMÜ.....	147
<b>TABLO 36:</b> 1757-1760 ARASINDA RODOS'TA İNŞA EDİLEN 2 KALYONDA ÇALIŞAN DEMİRCİLERİN HİZMET DÖKÜMÜ.....	150
<b>TABLO 37:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 ARASINDA İNŞA EDİLEN KALYONDA ÇALIŞAN DEMİRCİLERİN HİZMET DÖKÜMÜ.....	151
<b>TABLO 38:</b> MUTEMETLERİN İLGİLİ OLDUKLARI VAZİFELERİN VE MEVCUTLARININ DAĞILIMI (MİDİLLİ, 1759-1761) .....	154
<b>TABLO 39:</b> 1758-1763 ARASINDA MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN KALYON İÇİN GÖREV YAPAN MUTEMETLERİN HİZMET DÖKÜMÜ.....	155

<b>TABLO 40:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 ARASINDA İNŞA EDİLEN KALYONUN KÂTİPLERİNİN HİZMET DÖKÜMÜ .....	157
<b>TABLO 41:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763'TE İNŞA EDİLEN KALYONUN KAPTANI HACI HASAN KAPTAN'IN TAYİNÂT BEDELİ (AKÇE) .....	160
<b>TABLO 42:</b> 1757-60 ARASINDA RODOS'TA İNŞA EDİLEN İKİ KALYONUN HER BİR KAPTANININ HİZMET DÖKÜMÜ .....	160
<b>TABLO 43:</b> SÜLEYMAN AĞA TARAFINDAN SİNOP'TA İNŞÂ EDİLEN KALYONLARIN LEVENTLERİN GÜNLÜK BİRER EKMEK BEDELİ (02.02.1756-24.08.1759) .....	162
<b>TABLO 44:</b> 1757-1760 ARASINDA RODOS'TA İNŞA EDİLEN KALYONLARI RODOS'TAN İSTANBUL'A GETİREN LEVENTLERE VERİLEN ÜCRET .....	162
<b>TABLO 45:</b> SİNOP'TA İNŞA EDİLEN KALYONDA İSTİHDAM EDİLEN ZABİTLERLE BERABER 20 EVLÂD-I ARAP'IN ÜÇ AYLIK MEVACİPLERİ .....	163
<b>TABLO 46:</b> SİNOP'TA İNŞÂ EDİLEN İKİ KALYON VE BİR TONBAZDA ÇALIŞTIRILAN ESİRLERE 02.02.1756-24.08.1759 TARİHLERİ ARASINDAKİ VERİLEN TAYİNATLAR .....	164
<b>TABLO 47:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 ARASINDA İNŞA EDİLEN KALYON İÇİN ADADAKİ DAĞLARDAN KERESTE KESİMİ İLE GÖREVLİ DAĞ MİMARININ HİZMET DÖKÜMÜ .....	165
<b>TABLO 48:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 ARASINDA İNŞA EDİLEN KALYON İÇİN ADA İÇİNDE KERESTE KESİMİNDE GÖREVLİ BALTACILARIN HİZMET DÖKÜMÜ .....	167
<b>TABLO 49:</b> 1757-1760 ARASINDA RODOS'TA İNŞA EDİLEN İKİ KALYON İÇİN GEREKLİ ZİFT, KATRAN VE VARİLİN GEMİ NAVLI .....	169
<b>TABLO 50:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 TARİHLERİ ARASINDA İNŞA EDİLEN 51 ZİRÂLIK KALYONUN İNŞASI İÇİN VERİLEN GEMİ NAVLUNLARI ..	171
<b>TABLO 51:</b> TERSANE VE TAŞRA TEZGAHLARINDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN ÜCRET ORTALAMALARI .....	178
<b>TABLO 52:</b> SİNOP'TA 1756-1761 ARASINDA İNŞA EDİLEN KALYONLARDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN YEVMİYELERİ MUKAYESESİ (AKÇE) .....	178
<b>TABLO 53:</b> RODOS'TA 1757-60 ARASINDA İNŞA EDİLEN 41,5 ZİRÂ (31,46 MT.) UZUNLUĞUNDAKİ İKİ KALYON İÇİN HAZİNE'DEN VERİLEN TEZKİRELER .....	180
<b>TABLO 54:</b> RODOS'TA 1757-60 ARASINDA İNŞA EDİLEN 41,5 ZİRÂ (31,46 MT.) UZUNLUĞUNDAKİ İKİ KALYONDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN ÜCRETLERİ TOPLAMI .....	181
<b>TABLO 55:</b> MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN 51,5 ZİRÂLIK KALYONDA 1759-1761 ARASINDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN ÜCRETLERİNİN GENEL TOPLAMA ORANI .....	181
<b>TABLO 56:</b> MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN 51,5 ZİRÂLIK KALYONUN İNŞASINDA 1758-1763 TARİHLERİ ARASINDA ÇALIŞAN İŞÇİ VE GÖREVLİLERE ÖDENEN TOPLAM ÜCRETLER .....	183
<b>TABLO 57:</b> 1756-1761 ARASINDA SİNOP'TA İNŞA EDİLEN KALYONLARDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN ÜCRETLERİNDEN YAPILAN AYLIK KESİNTİ TOPLAMLARI (AKÇE) .....	184

<b>TABLO 58:</b> SİNOP'TA İNŞÂ EDİLEN KALYONLARIN KAPTAN, ZÂBİT VE ESİRLERİNİN 02.02.1756-24.08.1759 TARİHLERİ ARASINDAKİ TAYİNÂT BEDELLERİ .....	187
<b>TABLO 59:</b> 1763'TE MİDİLLİ VE RODOS'TA KALYONLARIN DENİZE İNDİRİLMESİNDE GÖREVLENDİRİLEN LEVENT VE ESİRLERE VERİLECEK TAYİNAT .....	188
<b>TABLO 60:</b> MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN KALYONLARA ADA DIŞINDAKİ DAĞLARDAN KERESTE KESİM VE NAKLİ İÇİN GÖNDERİLENLERE VERİLEN YOL VE YEMEK ÜCRETLERİ (AKÇE) .....	188
<b>TABLO 61:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 TARİHLERİ ARASINDA 51,5 ZİRÂLIK KALYONUN İNŞASINDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN AYLIK ÇALIŞMA SÜRELERİ.....	191
<b>TABLO 62:</b> MİDİLLİ'DE 51,5 ZİRÂLIK KALYONUN İNŞASINDA 1758-1763 TARİHLERİ ARASINDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN ORTALAMA VE TOPLAM MEVCUTLARI .....	194
<b>TABLO 63:</b> AYLIK İŞÇİ MEVCUTLARI (1756-1761, SİNOP).....	200
<b>TABLO 64:</b> MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN 51,5 ZİRÂLIK KALYONDA 1759-1761 ARASINDA ÇALIŞAN MESLEK GRUPLARININ REEL İŞGÜCÜ ORANLARI .....	204
<b>TABLO 65:</b> MİDİLLİ'DE 51,5 ZİRÂLIK KALYONUN İNŞASINDA 1758-1763 TARİHLERİ ARASINDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN İŞGÜCÜ TOPLAMLARI .....	204
<b>TABLO 66:</b> 1756-1761 ARASINDA SİNOP'TA 2 KALYON VE BİR TONBAZ İNŞASINDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN AYLIK İŞGÜCÜ DÖKÜM VE MUKAYESELERİ.....	207
<b>TABLO 67:</b> MİDİLLİ KÖYLERİNİN MÜSLÜMAN HALKINDAN İSTENEN ÇEŞİTLİ KERESTELERİN DAĞILIMI (MART 1774).....	217
<b>TABLO 68:</b> MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN 51 ZİRÂLIK KALYON İÇİN GEREKLİ MEŞE VE ÇAM ECNÂS KERESTELERİNİN LİSTESİ .....	218
<b>TABLO 69:</b> 1791'DE MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN KALYON İÇİN GEREKLİ KERESTELERDEN ADA DIŞINDA KESİLECEK OLANLARININ TEVZÎ DEFTERİ .....	219
<b>TABLO 70:</b> 1757-1760 ARASINDA RODOS'TA İNŞA EDİLEN 41,5 ZİRÂLIK İKİ KALYON İÇİN TERSÂNE-İ ÂMİRE'NİN ÇÛB MAHZENİ'NDEN GÖNDERİLENLERİN LİSTESİ.....	221
<b>TABLO 71:</b> RODOS'TA İNŞA EDİLEN 43,5 ZİRÂ UZUNLUĞUNDAKİ İKİ KALYON İÇİN AĞUSTOS 1762'DE TERSÂNE'DEN GÖNDERİLEN SÛTUN VE SERENLERİN LİSTESİ .....	222
<b>TABLO 72:</b> MİDİLLİ'DE HACI ÖMER AĞA'NIN İNŞA ETTİĞİ KALYONA TERSANE'DEN SÛTUN TAKIMLARI İÇİN GÖNDERİLEN MALZEMELER .....	222
<b>TABLO 73:</b> 1756-70 ARASINDA SİNOP VE MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN 51-51,5 ZİRÂLIK KALYONLARIN KERESTE FİYATLARININ MUKAYESESİ .....	223
<b>TABLO 74:</b> 18. YÜZYILDA TERSÂNE-İ ÂMİRE'DE VE TAŞRA TEZGAHLARINDA İNŞA EDİLEN BAZI KALYONLARIN KERESTE ADETLERİ VE TUTARLARININ MUKAYESESİ .....	226

<b>TABLO 75:</b> 1756-70 ARASINDA SİNOP VE MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN 51-51,5 ZİRÂLIK KALYONLARIN KERESTE SAYILARININ MUKAYESESİ .....	227
<b>TABLO 76:</b> 1757-1760 YILINDA RODOS'TA İNŞA EDİLEN İKİ KALYONUN KERESTE TUTARINDAKİ HESAP HATALARI.....	229
<b>TABLO 77:</b> 18. YÜZYILDA TAŞRA TEZGAHLARINDA İNŞA EDİLEN BAZI KALYONLAR İÇİN TEDARİK EDİLEN DEMİR MİKTARLARI VE TEMİN ŞEKİLLERİ .....	232
<b>TABLO 78:</b> ORDU VE DONANMA İÇİN TALEP EDİLEN DEMİR MİKTARI.....	233
<b>TABLO 79:</b> RODOS'TA 1757-60 ARASINDA İNŞA EDİLEN 41,5 ZİRÂ (31,46 MT.) UZUNLUĞUNDAKİ İKİ KALYON İÇİN TEDARİK EDİLEN DEMİR .....	234
<b>TABLO 80:</b> MİDİLLİ'DE 1758-63 ARASINDA İNŞA EDİLEN 51,5 ZİRÂLIK (39,02 MT.) KALYON İÇİN TEDARİK EDİLEN DEMİR .....	234
<b>TABLO 81:</b> SİNOP'TA 1756-1761 ARASINDA İNŞA EDİLEN KALYONLARA CEBEHÂNE VE TERSÂNE'DEN GÖNDERİLEN HAM DEMİR (KANTAR) .....	236
<b>TABLO 82:</b> 1761-1764 ARASINDA SİNOP'TA İNŞA EDİLEN KALYON İÇİN CEBEHÂNE MEVCUDUNDAN VERİLEN HAM DEMİR MİKTARI .....	236
<b>TABLO 83:</b> MİDİLLİ'DE 1733-1736 ARASINDA İNŞA EDİLEN İKİ KALYON İÇİN TEDARİK EDİLEN DEMİR.....	238
<b>TABLO 84:</b> 1757-1760 ARASINDA RODOS'TA İNŞA EDİLEN İKİ KALYON İÇİN GEREKLİ ZİFT VE KATRAN .....	242
<b>TABLO 85:</b> MİDİLLİ'DE 1758-1763 ARASINDA İNŞA EDİLEN KALYON İÇİN TEDARİK EDİLEN ZİFT VE KATRAN MİKTARLARI .....	243
<b>TABLO 86:</b> SİNOP'TA SÜLEYMAN AĞA TARAFINDAN İNŞÂ EDİLEN 51 ZİRÂLIK 2 KALYON VE 33 ZİRÂLIK 1 TONBAZ KARAVELESİNİN 02.02.1756-24.08.1759 ARASINDAKİ ÜSTÜPÜ MASRAFLARI .....	244
<b>TABLO 87:</b> SİNOP'TA 1756-1761 ARASINDA İNŞA EDİLEN KALYONLAR İÇİN CANİK MUHASSILLARI TARAFINDAN VERİLEN TEL.....	246
<b>TABLO 88:</b> SİNOP'TA 1756-61 ARASINDA İNŞA EDİLEN İKİ KALYON VE BİR TONBAZ İÇİN TERSÂNE-İ ÂMİRE'DEN VERİLEN TEÇHİZ MALZEMELERİ .....	247
<b>TABLO 89:</b> 1761-62 ARASINDA SİNOP'TA İNŞA EDİLEN TONBAZ İÇİN TERSÂNE-İ ÂMİRE'DEN GÖNDERİLEN TEÇHİZ MALZEMELERİ.....	247
<b>TABLO 90:</b> 1762'DE SİNOP'TA DENİZE İNDİRİLECEK OLAN TONBAZ İÇİN GÖNDERİLEN LENDERLER.....	248

## GRAFİKLER LİSTESİ

<b>GRAFİK 1:</b> 1701-1735 ARASINDA OSMANLI VE VENEDİK DONANMALARINDA MEVCUT KALYONLARIN MUKAYESESİ.....	5
<b>GRAFİK 2:</b> 1735-1740 ARASINDA AKDENİZ'DEKİ DONANMALARDA MEVCUT KALYONLARIN MUKAYESESİ.....	6
<b>GRAFİK 3:</b> 1701-1767 YILINDA OSMANLI TERSANELERİNDE İNŞA EDİLDİĞİ TESPİT EDİLEBİLEN KALYONLAR.....	11
<b>GRAFİK 4:</b> 1701-1767 YILLARINDA OSMANLI TERSANELERİNDE İNŞA EDİLEN KALYONLARIN TERSANELERE GÖRE DAĞILIMI.....	14
<b>GRAFİK 5:</b> TAŞRA TEZGAHLARINDA İNŞA EDİLEN KALYONLARIN TEZGAHLARINA GÖRE DAĞILIMI.....	15
<b>GRAFİK 6:</b> TAŞRA TEZGAHLARINDA İNŞA EDİLEN KALYONLARIN UZUNLUK/İNŞA SÜRESİ ORANLARI (1705-1764).....	56
<b>GRAFİK 7:</b> 18. YÜZYILDA TAŞRA TEZGAHLARINDA İNŞA EDİLEN KALYONLARIN UZUNLUKLARININ İLE MASRAFLARININ MUKAYESESİ.....	97
<b>GRAFİK 8:</b> 1719-1754 ARASINDA TERSÂNE-İ ÂMİRE GİDERLERİ İLE BİRLİKTE İSTANBUL'DA İNŞA EDİLEN BAZI KALYONLARIN MASRAFLARI.....	99
<b>GRAFİK 9:</b> MARANGOZ MEVCUDU – MİDİLLİ, 1758-1763.....	131
<b>GRAFİK 10:</b> MARANGOZ MEVCUDU, SİNOP, 1756-1761.....	132
<b>GRAFİK 11:</b> BURGUCU MEVCUDU, 1756-1761/SİNOP.....	135
<b>GRAFİK 12:</b> BIÇKICILARIN MEVCUDU - MİDİLLİ, 1758-1763.....	138
<b>GRAFİK 13:</b> BOYACILARIN ÇALIŞMA DÖNEMLERİ - MİDİLLİ, 1758-1763.....	142
<b>GRAFİK 14:</b> KALAFATÇI MEVCUDU, 1756-1761/SİNOP.....	144
<b>GRAFİK 15:</b> MAKARACI MEVCUDU, 1756-1761/SİNOP.....	146
<b>GRAFİK 16:</b> AYLAKÇI MEVCUDU, 1756-1761/SİNOP.....	148
<b>GRAFİK 17:</b> SİNOP'TA 1756-1761 ARASINDA İNŞA EDİLEN KALYONLARDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN MİRÎ, BRÜT VE NET YEVMİYELERİNİN MUKAYESESİ (AKÇE).....	179
<b>GRAFİK 18:</b> MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN 51,5 ZİRÂLIK KALYONDA 1759-1761 ARASINDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN ÜCRETLERİNİN GENEL TOPLAMA ORANI.....	182
<b>GRAFİK 19:</b> MESLEKLERE GÖRE AYLIK İŞÇİ MEVCUTLARI (1759-61 MİDİLLİ - 1 KALYON).....	197
<b>GRAFİK 20:</b> TOPLAM İŞÇİ MEVCUDU (1759-61 MİDİLLİ - 1 KALYON)....	198
<b>GRAFİK 21:</b> 1758-1763'TE MİDİLLİ'DE İNŞA EDİLEN KALYONDA ÇALIŞAN TÜM İŞÇİLERİN MEVCUDU.....	199
<b>GRAFİK 22:</b> AYLIK TOPLAM İŞÇİ MEVCUDU ORANLARI, 1756-1761/SİNOP.....	203
<b>GRAFİK 23:</b> MESLEK GRUPLARININ REEL İŞGÜCÜ ORANI (1759-61 MİDİLLİ - 1 KALYON).....	204
<b>GRAFİK 24:</b> İŞGÜCÜ TOPLAMLARINA GÖRE İŞÇİ GRUPLARININ ORANLARI, 1756-1761/SİNOP.....	210

## Uzunluk ve Ağırlık Ölçüleri

Kantar = 44 kıyye = 100 lodra = 56,443 kg.

-Samako kantarı (demir) = 59 kıyye = 75,685 kg.

Kıyye = 1.282,8 gr. = 1,2828 kg.

Lodra = 564,432 gr. = 0,564432 kg.

Zirâ = 75,774 cm. = 0,75774 mt.

## Para Birimleri Dönüşüm Formülü

1 (Esedî) kuruş = 40 pâre = 120 sağ akçe = 160 çürük akçe



## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>AE.</b>	: Ali Emiri
<b>a.g.e.</b>	: adı geçen eser
<b>a.g.m.</b>	: adı geçen makale
<b>a.g.t.</b>	: adı geçen tebliğ
<b>a.y.</b>	: aynı yer
<b>B.</b>	: Receb
<b>bkz.</b>	: bakınız
<b>bs.</b>	: basım
<b>c.</b>	: Cilt
<b>C.</b>	: Cemâziyelâhir
<b>Ca.</b>	: Cemâziyelevvel
<b>C. BH.</b>	: Cevdet-Bahriye
<b>C.B.Ü.</b>	: Celal Bayar Üniversitesi
<b>cm.</b>	: santimetre
<b>Dan.</b>	: Danışman
<b>D. BŞM. d.</b>	: Baş Muhasebe Defterleri
<b>D. BŞM. TRE. d.</b>	: Baş Muhasebe Tersane Emini Defterleri
<b>Ed.</b>	: Editör/ler
<b>gr.</b>	: gram
<b>h.</b>	: hüküm
<b>H.</b>	: Hicrî
<b>haz.</b>	: hazırlayan
<b>kg.</b>	: kilogram
<b>M.</b>	: Muharrem
<b>MAD. d.</b>	: Maliyeden Müdevver Defterler
<b>MEB</b>	: Milli Eğitim Basımevi
<b>mt.</b>	: metre
<b>N.</b>	: Ramazan
<b>nr.</b>	: numara
<b>ort.</b>	: ortalama
<b>p.</b>	: page
<b>pp.</b>	: pages
<b>R.</b>	: Rebiülâhir
<b>Ra.</b>	: Rebiülevvel
<b>s.</b>	: sayfa/lar
<b>S.</b>	: Safer
<b>Ş.</b>	: Şaban
<b>T.C.</b>	: Türkiye Cumhuriyeti
<b>TTK</b>	: Türk Tarih Kurumu
<b>UCL</b>	: University College London
<b>Vol.</b>	: Volume
<b>vr.</b>	: varak
<b>Yay. haz.</b>	: Yayına hazırlayan
<b>Z.</b>	: Zilhicce
<b>Za.</b>	: Zilkade

## GİRİŞ

Osmanlı Tarihi'nin en çok incelenen yüzyılları olan 16. ve 19. yüzyıllar arasında 18. yüzyıl genelde unutulmuş ya da görmezden gelinmiş bir yüzyıl görünümündedir. Karlofça yenilgisinin akabinde devletin yeniden toparlanma gayretleri ve bunu bir süreliğine de olsa başarması ise hakkıyla değerlendirilmiş olmaktan yoksundur.

Osmanlı Denizciliği ise tarihçilerin dikkatlerini tam manasıyla henüz yöneltmeye başladığı bir saha olduğundan ayrıca değerlendirilmeye muhtaç konulardan biridir. Yine Osmanlı Denizciliği alanındaki çalışmalar 16. yüzyıla veya 1770 sonrasına yoğunlaşmış olduğundan arada kalmış olan 18. yüzyılın büyük kısmı yine yeterli ilgiye mazhar olamamıştır.

18. yüzyıl Osmanlı Denizciliğinin esaslı konularından biri kalyonlardır. 16. yüzyılın başlarından itibaren Batı Avrupa'da ilk örnekleri kullanılmaya başlanan kalyonların esas özelliği yüksek bordalı ve yalnızca yelkenle hareket ediyor olmasıydı. Osmanlılar bu tarz gemileri esasen 15. yüzyılın sonlarından itibaren kullanmaya başlamışlardı. Ancak 17. yüzyılda kalyon Osmanlı Donanması'nın esas savaş gemisi olarak kullanılmadı<sup>1</sup>.

Girit Savaşı esnasında Venediklilerin Çanakkale Boğazı'nı abluka altına alarak adaya Osmanlı yardımının gitmesini engellemeleri üzerine ilk defa 1648'de Osmanlı idarî ve askerî ricali tarafından kalyona geçiş bir tartışma konusu haline geldi. Kâtip Çelebi gibi konuya vukufu olan bazı kişilerin kadırga lehine görüş beyan etmesi de durumu değiştirmede ve aciliyetine binaen devlet ricali kalyon inşası kararı almak durumunda kaldı. Böylelikle inşa edilen kalyonlar düşük hızları sebebiyle kadırgaların yedeğinde ve güçlüğüle Venediklileri Boğaz'dan uzaklaştırarak Girit'e ulaşmayı başardılar. 1650-1662 arasındaki dönem Osmanlı Donanması için Birinci Kalyon Dönemi oldu. Henüz kalyon kullanımında tecrübeli bir mürettebatın yetişmemiş

---

<sup>1</sup> İdris Bostan, "17. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi: Kadırgadan Kalyona", **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, 4. bs., İstanbul, Kitap, 2011, s. 185, 186, 195-197.

olması ve dolayısıyla Venedik ile yapılan uzun savaş yıllarında büyük bir başarı kazanılamaması sebebiyle Sadrazam Fazıl Ahmed Paşa tarafından sona erdirildi<sup>2</sup>.

1662'den sonra da Osmanlı tersane ve tezgahlarında sınırlı sayıda kalyon inşasına devam edilmiş olsa da donanmanın ana savaş gemisi olarak kadırgaların devri 20 yıl daha sürdü. Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın sadareti ve Bozoklu Mustafa Paşa'nın Kaptanıderyalığı zamanında ise 10 kalyon inşası için verilen emir ile birlikte İmparatorluk tekrar ve kesin olarak kalyon devrine geçmiş oldu. Devamındaki yaklaşık yirmi yıl da Kutsal İttifak Savaşları sırasında Venedik ile gerçekleşen savaşlar ve bu arada kalyon inşa organizasyonunu geliştirme işleriyle geçti<sup>3</sup>.

18. yüzyıl, Osmanlı Donanmasında kalyona geçiş sürecini tamamlayan bir olayla başladı. Denizcilikten yetişme bir Kaptanıderya olan Mezemorta Hüseyin Paşa'nın hazırladığı kanunnâme, onun ölümünden kısa bir süre sonra 1701 yılında yürürlüğe sokuldu. Bu tarihten itibaren donanmada kalyon eksenli bir değişim ve dönüşüm de başladı.

1701 tarihli Bahriye Kanunnâmesi ile Osmanlı donanma personelinin tayin, azil ve emeklilik mevzularına bir düzen getirilmiş olmasının yanında kalyon sayısının 40'a çıkarılarak en azından bu sayıda kalyonun daima mevcut olması gerektiği de bir hedef ve kural haline getirildi<sup>4</sup>. 1701 Kanunnâmesi yürürlüğe girdiği sırada donanmada ikisi inşa halinde olmak üzere toplam 27 kalyon mevcuttu<sup>5</sup>. Bir an önce bu sayıya ulaşılması için gereken 13 kalyon inşası ise Tersâne-i Âmire'de kısa sürede yapılamayacağından taşra tezgahlarında kalyon inşasının öneminin artması kaçınılmaz hale geldi. Bu çalışmada taşra tezgahlarındaki kalyon inşa organizasyonu lokal örneklerle ele alındı.

---

<sup>2</sup> Bostan, **a.g.e.**, s. 187-192.

<sup>3</sup> Bostan, **a.g.e.**, s. 192,195-199.

<sup>4</sup> 1701 Bahriye Kanunnâmesi'nin tam metin çevirisi için bkz.: İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, 3. bs., Ankara, TTK, 1988, s. 523-527; İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler**, 3. bs. İstanbul, Küre, 2010, s. 185-189.

<sup>5</sup> Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, İstanbul, Küre, 2011, s. 32-35.

## Kaynaklar

Çalışma 1701 Bahriye Kanunnâmesi ile kalyon inşasının öneminin artmasından itibaren taşra tezgahlarında artan kalyon inşasını ve organizasyonunu yüzyılın ilk üç çeyreği genelinde kapsamaktadır. 18. yüzyıl ve Osmanlı denizciliği üzerine çalışmaların sınırlılığı bir tarafa, bunun altında taşra tezgahları ile ilgili müstakil çalışmalar bir elin parmağınca olup<sup>6</sup> doğrudan taşra tezgahlarında kalyon inşası konusunda ise tez düzeyinde bir çalışma bulunmamaktadır<sup>7</sup>.

Yapılan çalışmada 18. yüzyıl içerisinde kalyon inşasının taşra tezgahlarına yavaş yavaş yayıldığı ve şekillendiği görülmektedir. Bunlardan en başta gelen ve 17. yüzyılda da donanma için kalyon inşa edilen bir yer olan Sinop gelmektedir. Kalyon üretilen başlıca diğer tezgahlar ise 1715'te inşa faaliyetine başlanan Rodos ile 1733'te donanma için ilk kalyonun inşa edildiği Midilli olmuştur. İnşa mahallerinin seçimi ve buralarda yapılan kalyon inşalarının hususiyetleri bu çalışmanın konularındandır.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde muhafaza edilen belge ve defterler bu konuda hayati bir önem taşımaktadır. Bizzat devletin inşa ettirdiği kalyonlar için yine bizzat devlet tarafından tutturulan kayıtların birinci derecede önemi haiz olması elbette çok tabiidir. Öncelikle devletin Tersâne-i Âmire dışında yaptırdığı kalyonlar için bu işin uhdesine verildiği devlet görevlilerince hususî olarak bir defter sunulurdu. İnşa bittiğinde de merkezde hesap genellikle bu defterler üzerinden görülürdü. Bu şekilde tutulan defterler müstakil bir kalyon inşasını aydınlatan önemli kaynaklardır<sup>8</sup>. Ancak taşrada tutulan bu inşa defterlerinin hemen hepsi irili ufaklı hesap hataları ile dolu olup uzun ve özenli bir mesai gerektirmektedir. Taşra tezgahlarında tutulup gönderilen

---

<sup>6</sup> Midilli ile ilgili yegâne çalışma için bkz.: Şenay Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", **Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası**, Ed. Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertuş, M. Ziya Köse, İstanbul, Yeditepe, 2011, s. 201-238. Sinop Tersanesi ile ilgili bkz.: Mehmet Ali Ünal, "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", **XIV. Türk Tarih Kongresi**, c. II/II, Ankara, 2005, s. 911-953; Mehmet Ali Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, Ankara, TTK, 2014, s. 359-423; İbrahim Güler, "XVIII. Yüzyılda Sinop'ta Gemi İnşa Teknolojisinin Altyapı, İstihkâm, İstihdâm, üretim ve Pazarlama Sorunu", **Türk Teknoloji Tarihi, 1. Türk Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi Bildirileri (15-17 Kasım 2001)**, haz. Emre Dölen, Mustafa Kaçar, İstanbul, 2003, s. 29-60. Ayrıca Bodrum Tersanesi ile ilgili Mübahat Kütükoğlu tarafından bir kitap hazırlanmaktadır.

<sup>7</sup> Taşra tezgahlarının geneli hakkındaki değerlendirmeler için bkz.: Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 71-74.

<sup>8</sup> Büyük kısmı Baş Muhasebe'ye bağlı Tersane Emimi Defterleri (D. BŞM. TRE. d.) fonunda kayıtlı olan bu defterlerden hepsi inşanın tamamına ait olmayıp bazıları inşa devam ederken türlü sebeplerle merkeze gönderilmiş olan ve inşanın ancak bir kısmını yansıtan defterlerdir.

defterler Baş Muhasebe’de incelenip hataları ile birlikte fiyat fazlalığı gibi durumları da not edilip bir de icmâli çıkarılmaktaydı<sup>9</sup>. Ancak bu muhasebe icmâl defterleri de aslında inşa hakkındaki her bilgiyi yansıtmamaktadır. Ayrıca kalyon inşaları hakkında tutulmuş olan bir diğer kayıtlar da Başbakanlık Osmanlı Arşivi’ndeki *Maliyeden Müdevver Defterler* (MAD. d.) fonu içerisinde bulunmaktadır. *Kuyûd-ı Mühimmât Defterleri* serisi içerisinde taşra tezgahlarında inşa edilen kalyonlarla ilgili müstakil bir kısım olup hüküm ve kayıtların suretleri buralarda da bulunmaktadır. Ancak bu kayıtlar da inşa hakkındaki tüm belgeleri toplamaktan uzaktır. Arşiv’deki *Cevdet* tasnifinin *Bahriye* kısmı (C. BH.) kalyon inşasının aşamaları hakkında en geniş materyale sahip fondur. Tam bir silsile ile devam etmese de inşa ile ilgili kalan boşluklar buradan elde edilen verilerle tamamlanabilmektedir. Yine Osmanlı Arşivi’ndeki Ali Emiri fonunda da inşa sırasında üretilmiş olan temessük, harcırah kayıtları gibi evrak, kalyon inşalarını gerçekçi bir şekilde resmetmeye yardımcı olabilecek mahiyettedir.

Çalışmamız esnasında bahsedilen arşiv malzemesi çalışmanın kendi içerisindeki tasnifine uygun olarak dağıtılmış ya da gerektiğinde teksif edilmiş olup çalışmanın ana hammaddeleri durumundadırlar. Gerek defterlerin incelenip analiz edilmesi ve bir mukayeseye tabi tutulması, gerek bir ya da birkaç sayfalık -ancak çok sayıda- destekleyici belgenin çalışmayı inşa etmesi için, daha önce neredeyse hiç irdelenmemiş olan böyle bir konuda ilerlemek oldukça sıkıntılı bir iş ve süreç olmuştur. Merkez, inşa görevlileri, işçiler ve halkın kalyon inşalarına karşı tavrı ile aralarındaki ilişkileri saptayıp anlaşılır hale getirmek başlıca amaçlardan olmuştur. Bunu yaparken her birinin gözünden de durumu yansıtabilecek materyaller öncelikle tercih edilmiştir.

---

<sup>9</sup> *Baş Muhasebe Defterleri* (D. BŞM. d.) fonunda bir ya da birkaç inşa hakkında tutulmuş müstakil defterler mevcuttur.

# BİRİNCİ BÖLÜM

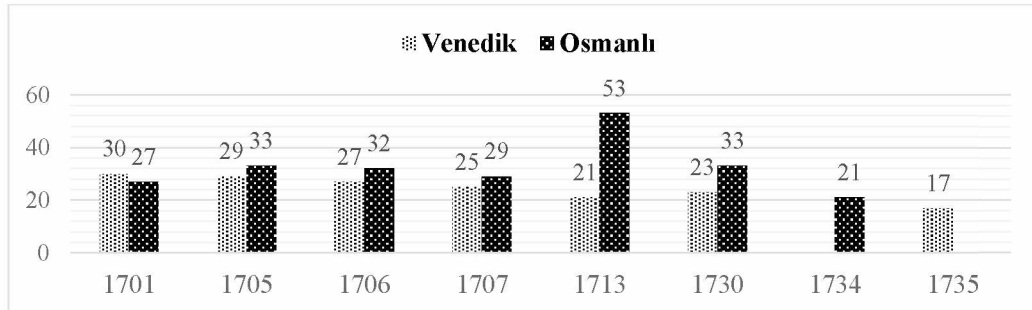
## ORGANİZASYON

### 1.1. Kalyon İnşasının Sebebi ve Önemi

Başarısız olan II. Viyana Kuşatması ve ardından on altı yıl süren Kutsal İttifak Savaşlarının sonunda Karlofça (1699) ve İstanbul (1700) Antlaşmaları imzalandı ve Osmanlı Devleti için yaklaşık on yıllık bir barış dönemi başladı. Sonunda mağlup olunan bir harpte kalyonlarıyla defalarca zaferler kazanmış olan Kaptanıderya Mezemorta Hüseyin Paşa, Sadrazam Amcazâde Hüseyin Paşa'nın revize etmeyi düşündüğü devlet teşkilatının donanmadaki temsilcisi ve uygulayıcısı oldu<sup>10</sup>. Hazırlayıcısı olduğu ancak ilanını göremediği 1701 Bahriye Kanunnâmesi'nde kalyon mevcudu için 40 ve üzerinin hedeflenmesi ile savaştan sonra da İmparatorlukta kalyon inşası hızla devam etmekteydi.

Bahriye Kanunnâmesi'nin ilan edildiği 1701'de Osmanlı Donanması yirmi bir yıldır kalyon inşa etmekte olmasına rağmen hâla kalyon mevcudu bakımından Venedik'ten gerideydi. Kanunnâme'den de yaklaşık on beş yıl kadar sonra Osmanlı donanmasındaki kalyonların sayısı hedeflenen kırk sayısına erişebildi<sup>11</sup>.

**Grafik 1:** 1701-1735 arasında Osmanlı ve Venedik Donanmalarında Mevcut Kalyonların Mukayesesi<sup>12</sup>



<sup>10</sup> Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 30-32.

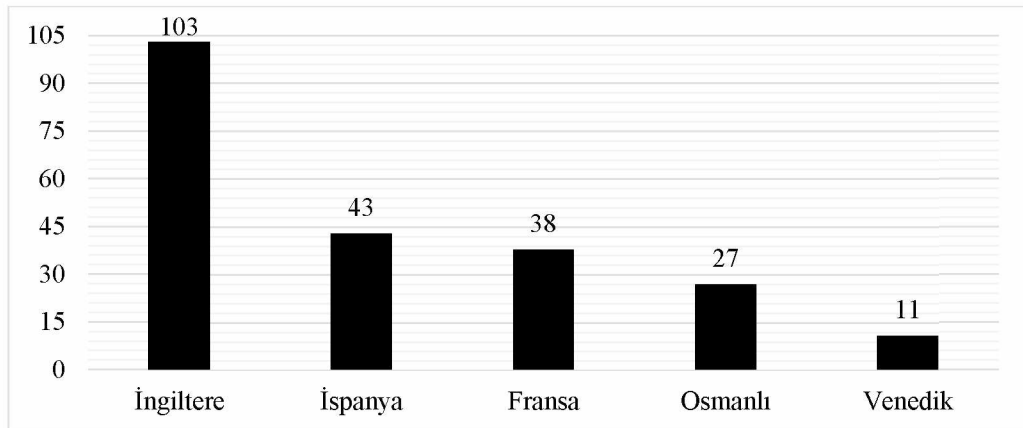
<sup>11</sup> Aydın, *a.g.e.*, s. 87.

<sup>12</sup> Aydın, *a.g.e.*, s. 86-88.

Mezemorta'nın çabasıyla hazırlanan Bahriye Kanunnâmesi amacına ulaştı ve Osmanlı Donanması üç-dört yıl içinde kalyon sayısı bakımından Venedik Donanması'nı geçti (Grafik: 1). Bundan sonra da Venedikliler bir daha Osmanlı Donanması'na karşı üstünlük kuramadı.

Şüphesiz denizlerdeki kadim düşmanı olan Venedik'i 1718'de alt etmiş olmak Osmanlılar için büyük bir başarıydı. Ancak bununla yetinmek Osmanlıların ilerleyişini yavaşlattı ve stabil hale getirdi. Akdeniz'de tek rakip olarak görülen Venedik'le savaşılmaması, sonunda Tersâne'de demirli kalan donanmanın kısmen kullanılamaz hale gelmesine sebep oldu. Endişeye kapılan devlet ricâli de bunun üzerine yeni bir düzenlemeye gitmek durumunda kaldı. 1733 yılında yapılan bu düzenlemenin kalyon sayısını ilgilendiren kısmı her yıl 10 kalyonun Akdeniz'e gönderilip 10 kalyonun da Tersâne'de hazır halde bekletilmesi kararıydı. Böylece yüzyıl başında 40 olarak belirlenen kalyon sayısı hedef küçültülerek 20'ye indirildi<sup>13</sup>. Anlaşılan 1733-53 arasındaki 20 yılda donanmadaki kalyon mevcudu 20'nin biraz üzerinde seyretti<sup>14</sup>. Zira bu dönem boyunca yoğun sayılabilecek bir inşa faaliyeti ne İstanbul'da ne de taşradaki tezgahlarda görülmedi.

**Grafik 2:** 1735-1740 Arasında Akdeniz'deki Donanmalarda Mevcut Kalyonların Mukayesesi<sup>15</sup>



<sup>13</sup> Aydın, a.g.e., s. 45-46.

<sup>14</sup> Aydın, a.g.e., s. 87.

<sup>15</sup> Tuncay Zorlu, **Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği**, İstanbul, Timaş, 2014, s. 124.

1718'den önce ve sonra denizlerde Venedik ya da diğer devletlerle savaşın olmadığı uzun yıllarda da Osmanlı Devleti korsanlarla baş etmek durumundaydı<sup>16</sup>. Özellikle Malta Şövalyelerinin gemileri yüzyılın sonlarına kadar devleti uğraştırmıştı. Ege Denizi'ndeki ada ve sahillere saldıran korsanlar yakaladıkları kişileri esir edip Malta'ya götürüyor ve köleleştiriyorlardı. Devlet bilhassa bu korsanların verdiği zararları ortadan kaldırma gayesiyle her sene Akdeniz'e kalyonlarla beraber firKate ve pergendiler de göndermekle birlikte istenilen başarı bir türlü sağlanamıyordu. Üzerlerine Donanma-yı Hümayun çıkarılmasına rağmen korkusuzca Osmanlı sularında dolaşan korsanlar için sığınacak çok sayıda korunaklı ve gizli koy veya liman mevcuttu. Donanma görevlilerinin ise korsanlarla mücadele etmekten imtina etmelerinin sebebinin de ele geçirilen gemilerdeki malların hesabının sorulması ve reisler ile neferlerin azarlanması olduğu anlaşıldı. Bu sebeple 3. Mustafa'nın 1764'te Kaptanıderya Mehmed Paşa'ya yazdığı fermanında bundan sonra korsanlardan ele geçirilen gemi, top ve esirlerin Tersâne-i Âmire'ye verilerek gemilerin içinde geriye kalan tüm ganimetin aralarında mertebelerine göre bölüştürülmek üzere deniz gazilerine ait olup asla müdahale edilmemesi gerektiğini ve derhal korsanların üzerine gidip saklandıkları düşünülen yerlere baskın düzenleyip ele geçirmelerini emretti<sup>17</sup>. Ancak buna rağmen Osmanlı sularında korsan faaliyetleri 18. yüzyıl kapanırken dahi tamamen engellenemedi.

Osmanlı Devleti'nin başka bir devletle savaşta bulunduğu sıralarda donanmanın meşguliyetinden istifade ile korsanlar saldırılarını daha da arttırmakta ve faaliyet alanlarını genişletmekteydiler. Zaman zaman Doğu Akdeniz'in neredeyse tamamı korsan saldırılarının tehdidi altına girmektedir. Osmanlı Devleti'nin 1768'de Rusya'yla savaşa girmesini fırsat bilen korsanlar taarruzlarını arttırmışlardı. Buna

---

<sup>16</sup> “*Bahr-ı sefid ve bahr-ı siyahın 'avn-ı Hakk ile gereği gibi hıfz ü hırâseti ve mürûr u 'ubûr iden sefâin-i tüccâr ve sâ'ir ashâb-ı sıfârın himâyet ü sıyâneti ehemmi-i umûr-ı Devlet-i 'Aliyye'den olmağla, Donanma-yı hümayûnun mükemmel ü müretteb ihrâcına ziyâde ihtimâm olunmak üzere murâd-ı hümayûn-ı Şehriyâri buyurulmağla, inşâ'allahü te'âlâ Akdeniz'de 'adû-yı dalâlet-âyinin donanma-yı menhûsu ile mukâbil olup ve mürûr iden ashâb-ı sefâyin ü merâkibi bi-hıfzihî te'âlâ korsan keferesi mazarratından mahrûs olmak üzere kemâl-i basîret üzere geşt ü güzâr eylemek şartıyla, Akdeniz tarafına yirmi üç kat'a kalyon ve altı kat'a ümerâ-i derya sefineleri ve bir mikdâr firKate ihzâr ...*”, (h. 1108/1696 İlbaharı): Defterdar Sarı Mehmed Paşa, **Zübde-i Vekâyiât: Tahlil ve Metin (1066-1116/1656-1704)**, haz. Abdülkadir Özcan, Ankara, TTK, 1995, s. 611.

<sup>17</sup> Kaptanıderya Mehmed Paşa'ya hitaben Evâhir-i Zilkade 1177/22-31 Mayıs 1764 tarihli hüküm: TSMA. E. 726/9.



karşı merkezi idare Tersane'den sefere gönderilen kalyonlar ve Ege'de devriye gezen savaş gemilerine ilaveten Akdeniz'in daha uzak sahillerindeki görevlilerini de teyakkuza geçiriyordu<sup>18</sup>.

1718'de yapılan savaşla Venedik ile harplerin sonuna gelen Osmanlılar için Akdeniz'de yarım yüzyıl herhangi bir devletle savaşılmamış ve donanma ciddi bir tehlikenin olmadığı uzun sayılabilecek bir dönem geçirdi. 18. yüzyılın 3. çeyreğinde Osmanlı idaresinin farklı bir kalyon inşa politikası izlediği göze çarpmaktadır. Bilhassa 1755-64 arasında Tersâne-i Âmire'de neredeyse hiç kalyon inşa edilmemiş olup bu yük taşraya aktarılmış görünmektedir. Ancak savaş da olmadığı için bu kalyonların inşa sebebi acil ihtiyaç değildi. Öyle ki bu dönemde inşa edilen kalyonlardan 1757'de Rodos'ta inşa emri verilen iki kalyonun Tersâne-i Âmire'de mevcut bulunmaları için inşalarına karar verildiği belirtilmekteydi<sup>19</sup>. Yine Rodos'ta inşa edilen bir sonraki kalyonlar olan 41'er zirâlık karavele kalyonların 325'er kişilik mürettebatlarıyla *her hizmete istihdâma şâyeste* olmaları için inşalarının emredildiği belirtilmekteydi<sup>20</sup>.

Barış zamanında da olsa kalyon inşası devletin büyük önem verdiği işlerden biriydi. Bir kalyon inşa edilirken buna engel olacak ya da geciktirecek hiçbir kişi ve sebebe müsamaha gösterilmemekteydi. Bunun için bazen yetkililer görevlerini kaybediyor bazıları da ceza görebiliyorlardı. Kimileri ise yalnızca tehdit edilmekle yakasını kurtarıyordu. Kalyon inşası için en gerekli malzeme olan kerestenin temini en büyük problem kaynağıydı. Kendilerinden kereste talep edilen halk bazen bu ağır sorumluluğun altında kalmak istemeyip ayak diremekteydi. Böyle zamanlarda merkezi idare, sahil ve adaların eşkıyanın zararlarından korunması ve gerektiğinde zarar vermek isteyen düşmanlara karşı savaşmak için de kalyon inşasının gerekli ve çok önemli olduğunu hatırlatmakta, ne şekilde olursa olsun kereste ve diğer malzemelerin temin edilmesini emretmekteydi<sup>21</sup>. Kalyon inşasının önemini hemen her padişah türlü

---

<sup>18</sup> İskenderiye Sancağı Mutasarrıfı Mehmed'e hitaben Evâhir-i Rebiülâhir 1183/24 Ağustos-1 Eylül 1769 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 11067.

<sup>19</sup> "...Tersâne-i Âmire'de mevcûd bulunmak için Rodos Cezîresi'nde kırk birer buçuk zirâ' iki kit'a kalyonların binâ ve inşâlarına..." Evâhir-i Rebiülevvel 1173/12-21 Kasım 1759'da Baş Muhasebe'ye gelip kaydedilen ferman kaimesi: BOA, MAD. d. 10364, s. 204.

<sup>20</sup> Kaptanıderya Hacı Mustafa Paşa'nın 2 Cemaziyevvel 1174/10 Aralık 1760 tarihli takriri: BOA, C. BH. 11085.

<sup>21</sup> Yusuf Alperen Aydın, "XVIII. Yüzyıl Osmanlı Kalyon İnşasında Kereste Temini", **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri –Bildiriler-**, İstanbul, 2005, s. 39-40.

vesilelerle dile getirmiştir. I. Abdülhamid bir fermanında bunu “Devletin acil işlerinin en büyüğü” olarak niteler<sup>22</sup>.

Kalyon inşası için gereken paranın tahsili sırasında sorun çıkararak ya da ağırdan alan taşra yetkilileri de azardan payını almışlardır. Bunlardan birinin vesilesiyle Trabzon valisine gönderilen fermandaki ifadelerde kalyon inşasının önemi şu şekilde dile getirilmiştir: “...meblağ-ı mezbûr havâlât-ı sâ’ire kıyâs olmayup donanma-yı hümâyûnum kalyonlarının inşâları masârifina tahsîs kılınmış ehemmi mehâm-ı vâcibü’l-ihimâmından olmağla...”<sup>23</sup>. Yine para havalesi konusunda tahsili gereken parayı teslim etmemesi üzerine Tokat voyvodasından parayı alıp Sinop’taki kalyon Bina Eminine vermesi için Sinop Beylerbeyi görevlendirilmiş ve “...meblağ-ı mezkûr havâlât-ı sâ’ireye kıyâs olunmayup kalyon-ı mezkûrun masârif-i ebniyesiyçün havâle olunmak olduğu...”na dikkat çekilmiştir<sup>24</sup>. 1760’ta Midilli’de inşa edilen bir kalyon için ise kalyonun Bina Eminine malzeme temini ile kereste kesim ve nakli hususlarında yardım etmemesi sebebiyle Midilli nâzırı tehdit edilmektedir. Bu işin devlet tarafından ne kadar ciddiye alındığı “kalyon-ı mezbûrun inşâsı husûsu devlet-i aliyemin ehemmi-i umûrundan olmağla” sözleriyle hatırlatıldıktan sonra bir daha en ufak bir kusur ve hatası haber alınırsa hakkından gelineceği bildirilip gelecek rûz-ı Kasım’a kadar kalyonların denize indirilmesi için ihmal göstermeden Bina Eminine yardım etmesi Midilli nâzırına ilaveten Midilli kadısına da emredilmektedir<sup>25</sup>.

Kalyonların inşası kadar muhafazası da ayrı bir önem arz etmekteydi. 1771’de Sinop’ta inşa edilen kalyonlar etrafında gerçekleşen ufak çaplı bir asayiş olayında Bina Eminine hitaben kalyonlar “Muhâfazaları ehemmi mehâm-ı vâcibü’l-ihimâmından olan inşâsına memur olduğun kalyonlar” olarak zikredilmektedir<sup>26</sup>. Yine muhtemelen

---

<sup>22</sup> “...bu husûs eâzim-i umûr-ı müsta’cele-i devlet-i ‘aliyyemden olup beyhûde bir ân te’hîr [ve] tevakkufuna rızâ-yı hümâyûnum olmamağla gerek kerestesinin kat’ ve nakli ve gerek ‘amele ve levâzımât-ı sâ’iresinin ihzâr ve istihdâmları husûslarına mezîd-i ikdâm ve müsara’ât olunarak bir gün evvel inşâ ve ikmâlleri...” 21 Muharrem 1189/24 Mart 1775 tarihli ferman: BOA, C. BH. 8627.

<sup>23</sup> Trabzon Beylerbeyi Süleyman Paşa’ya hitaben yazılmış 27 Ra. 1171/09.12.1757 tarihli ferman: BOA, C. BH. 9611.

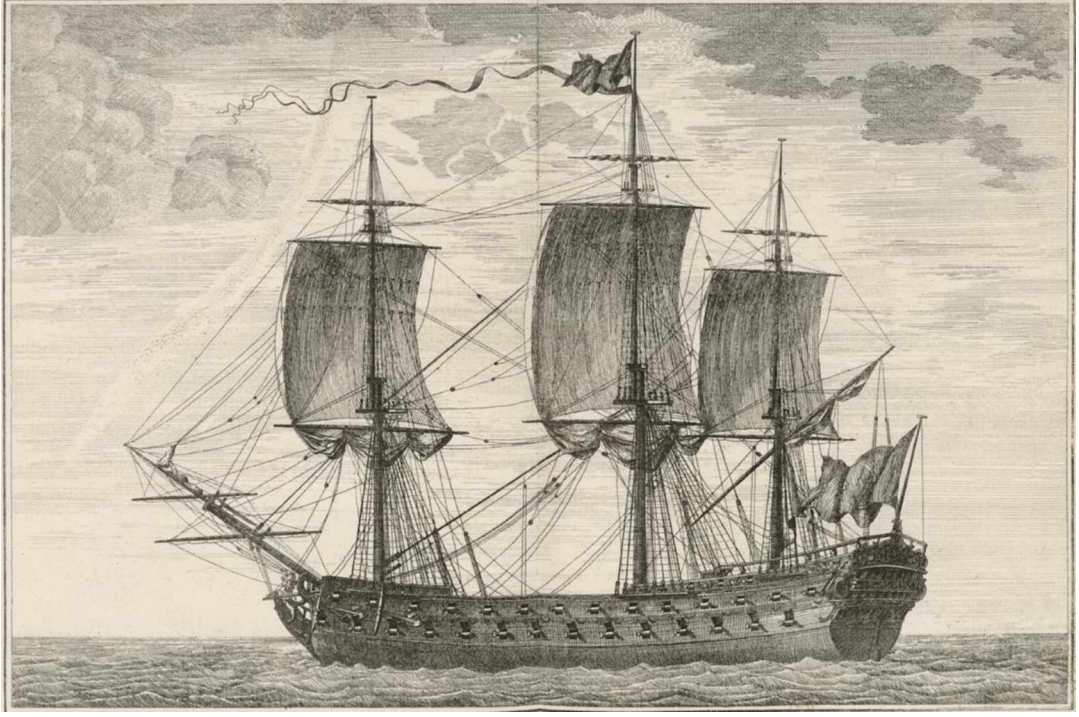
<sup>24</sup> Sinop Beylerbeyine hitaben 26 Muharrem 1177/6 Ağustos 1769 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 8067.

<sup>25</sup> Midilli kadısına, Midilli nazırı Süleyman’a ve Midilli Adası’nda mirî kalyonlar inşasına memur Ömer’e 20 R. 1174/29 Kasım 1760 hitaben verilen emir: BOA, MAD. d. 10364, s. 212.

<sup>26</sup> Sinop’ta kalyonlar inşasına memur Mustafa’ya Evahir-i Rebiülahir 1185/3-11 Ağustos 1771 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 409.

kalyonların güvenliği düşünölmüş olduğundan inşaların gerçekteştiği limanların hemen hepsi, etrafında muhkem surların bulunduğu kalelere sahipti.

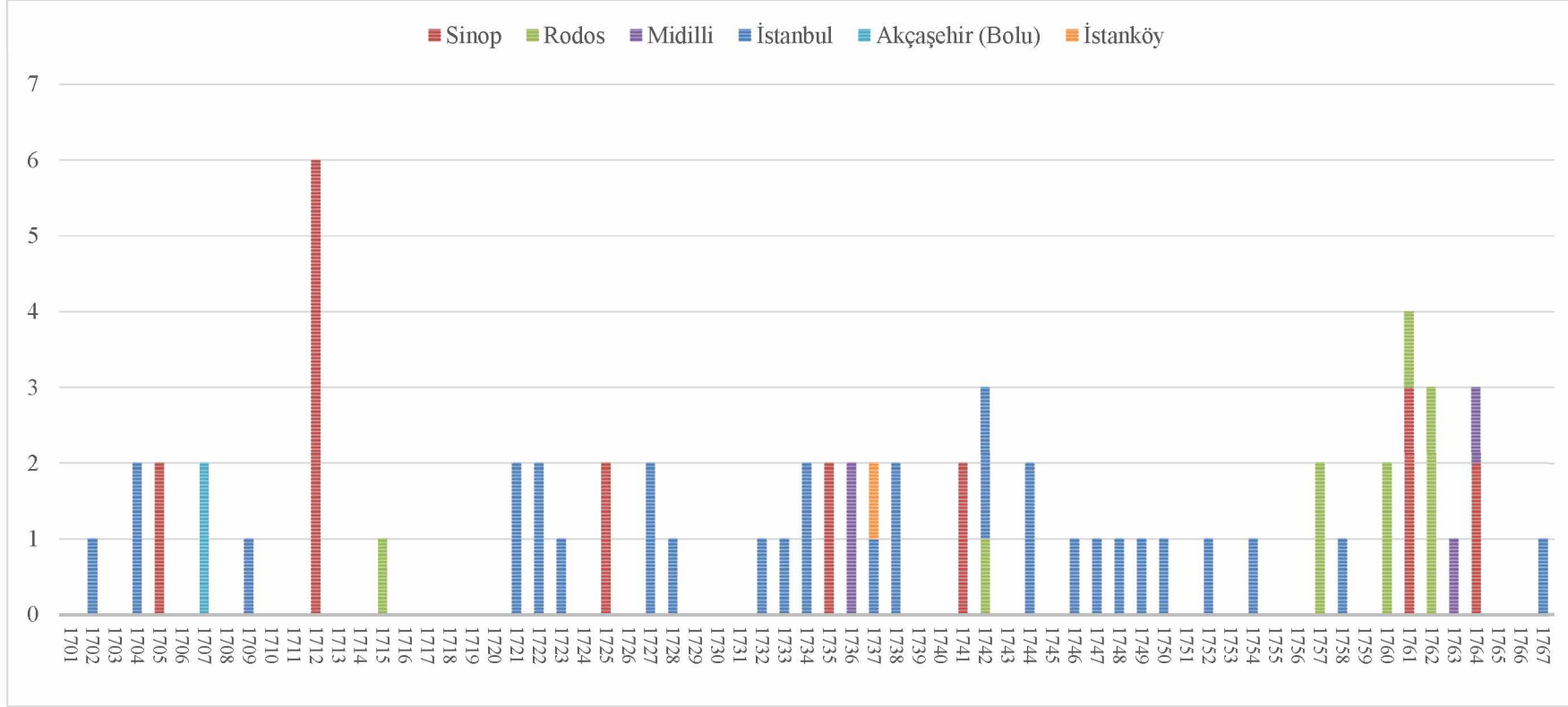
**Şekil 1:** Nizâm-ı Cedîd Öncesi Dönemde İnşa Edilmiş Bir Kalyon<sup>27</sup>



---

<sup>27</sup> Kemal Beydilli, İlhan Şahin, **Mahmud Râif Efendi ve Nizâm-ı Cedîd'e dâir eseri**, Ankara, TTK, 2001, s. 217.

**Grafik 3:** 1701-1767 Yılında Osmanlı Tersanelerinde İnşa Edildiği Tespit Edilebilen Kalyonlar<sup>28</sup>



## 1.2. Taşra Tezgahları ve Kalyon İnşası

Osmanlılar 18. yüzyıla büyük bir yenilginin akabinde girmiş olsa da Donanma-yı Hümayun için aynı talihsizlik söz konusu değildi. II. Viyana Kuşatması öncesinde kalyona kesin olarak geçen Osmanlı donanması, savaş bittiğinde bu geçişi tamamlamış ve bazı başarılar da kazandı. Bu dönemde donanmaya kalyon inşası yükünü Tersâne'ye ilaveten Karadeniz'de bulunan tezgahlar da sırtlamaktaydı. Savaştan sonraki ilk birkaç yılın ardından taşra tezgahlarında kalyon inşasına devam edildi<sup>29</sup>. Yaklaşık on beş yıl boyunca bu tezgahlar 40 kalyon mevcuduna ulaşılma amacına hizmet etmiş oldular. Yine de 18. yüzyılın büyük kısmında kalyon inşa edilen taşra tezgahlarının sayısının ancak birkaç tane olduğu ve III. Selim zamanına kadar bu sayının onun üzerine<sup>30</sup> çıkmadığını da belirtmek gerekir.

Taşrada kalyon inşası 18. yüzyıl boyunca yeni tezgahlara yayılarak devam etti. Tersâne-i Âmire dışında bir tezgahta kalyon inşasına Osmanlı merkezî idaresi ancak savaş dönemleriyle savaşların hemen öncesindeki ve sonrasındaki yıllarda tevessül etmişti. Bu minvalde 1701-12, 1732-42, 1755-64, 1770-80 arasındaki yıllar taşra tezgahlarında en yoğun kalyon inşalarının olduğu dönemlerdi. Elbette bilhassa barış dönemlerindeki inşada münferit çabaların olduğu ve gücü elinde bulunduran kişilerin tercihlerinin ağır bastığını da ilave etmek gerekir. Örnek olarak 1757-64 arasında sadarete bulunan Koca Râgıp Paşa'nın tersaneleri tanzimi<sup>31</sup> ve 7 yılda inşa ettirdiği kalyonlar taşra tezgahlarında 1701-70 arasında kalyon inşasının yarısına tekabül etmekteydi.

---

<sup>29</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 367.

<sup>30</sup> Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, 2. bs., Ankara, TTK, 2001, s. 53.

<sup>31</sup> Gencer, **a.g.e.**, s. 24.

### 1.2.1. Tersâne-i Âmire ve Taşra Tezgahlarının Birbirlerine Önceliği

Fâti̇h Sultan Mehmed devrinden beri Tersâne-i Âmire Osmanlı Devleti'nin ana deniz üssü ve merkez tersanesi idi<sup>32</sup>. Kalyon devrine geçildikten sonra da yine bu özelliği devam etti. 18. yüzyılda da en fazla sayıda kalyon inşası burada gerçekleşti<sup>33</sup>.

Kalyon inşası hususunda taşra tezgahları ve Tersâne-i Âmire arasında daha çok malzeme temini ile ilgili bir mukayese sözkonusu olmuştur. 1733 yılında Midilli'de 2 kalyon inşası için kereste talep edilen Biga, Ezine, Kemer, Edremit, Kazdağı ve havalisinden aynı sıralarda Tersâne'de inşa edilecek kalyon için de kereste talep edilmesi üzerine bölge halkı sıkıntıya girdi. Kalyonun Bina Emininin de öncelikle Midilli'deki inşa için gerekli kerestelerin tamamen kesilmesi ricası üzerine merkezden önce adada inşa edilen kalyonların kerestelerinin hazır edilmesi yönünde karar çıktı<sup>34</sup>. Bu örnek her ne kadar Tersâne-i Âmire'ye öncelik tanınmadığını gösterse de<sup>35</sup> aslında merkezî idarenin farklı kaygıları bulunmaktadır. Bununla ilgili olarak 1772 yılında Tersâne-i Âmire Emini'ne gönderilen bir hüküm bununla ilgilidir. Söz konusu hükümde Akdeniz'deki savaşta donanmanın büyük hasar gördüğü ifade edilerek halihazırda inşası süren kalyonlardan taşradakilerden ziyade Tersane'de inşa edilenlerin bitirilmesine öncelik verilmesi ve bunların ilkbaharda sefere çıkacak hale getirilmesi emredildi<sup>36</sup>. Bu örneklerden İstanbul'daki İmparatorluğun en donanımlı tersanesinin gayet tabii bir önceliğinin olduğunu ancak gemi inşasına acil ihtiyacın olmadığı zamanlarda taşra tezgahları lehine tavizler verilebildiği ifade edilebilir.

---

<sup>32</sup> Bostan, **Tersâne-i Âmire**, s. 1.

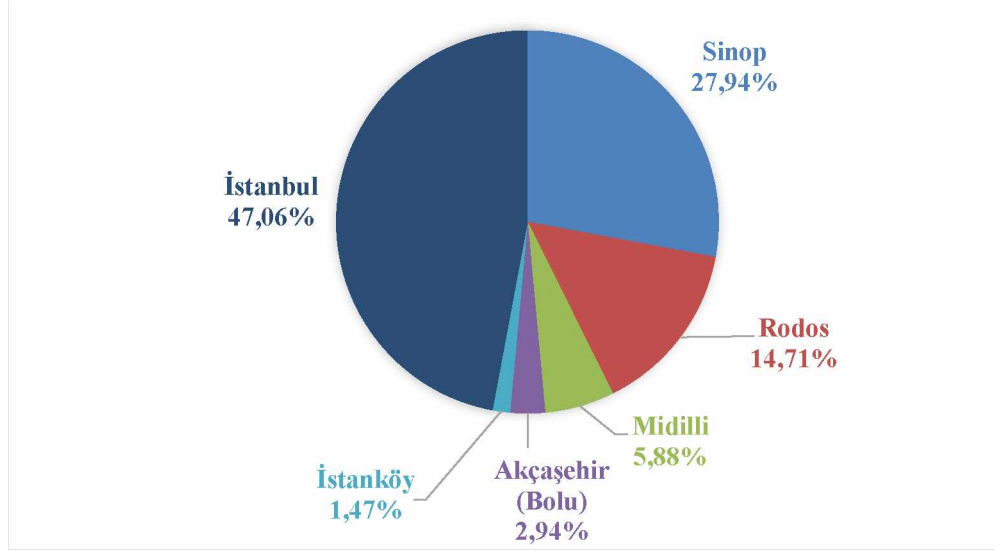
<sup>33</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 67-74.

<sup>34</sup> 18 Rebiülahir 1146/28 Eylül 1733 tarihli buyuruldu: BOA, C. BH. 4753.

<sup>35</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 223.

<sup>36</sup> Tersâne-i Âmire Emini Hacı Ahmed'e hitaben Evâsıt-ı Zilkade 1185/15-24 Şubat 1772 hüküm: BOA, C. BH. 646.

**Grafik 4:** 1701-1767 Yıllarında Osmanlı Tersanelerinde İnşa Edilen Kalyonların Tersanelere Göre Dağılımı<sup>37</sup>



### 1.2.2. Osmanlı Taşrasındaki Kalyon İnşa Tezgahları

1701 Bahriye Kanunnâmesi'ni takip eden on yılda İmparatorluk bir an önce inşası gereken 13 kalyon için Tersâne-i Âmire'ye ilaveten Karadeniz'deki bazı tezgahları da faaliyete geçirdi. Kalyona uygun kerestelerin bolluğu ve payitahta yakınlığı olan yakınlığı sebebiyle ilgili görevlilere Karadeniz'in Anadolu sahillerindeki Sinop, Küplüağzı, Çayağzı ve Akçayşehir (Bolu) tezgahlarında kalyon inşa emirleri verildi. Taşra tezgahları arasında öncelikle tercih edilen bu Karadeniz tezgahlarından başka takip eden yıllarda Ege'nin belli başlı adalarında da kalyon inşa edilmeye başlandı<sup>38</sup>.

Taşradaki kalyon inşa tezgahlarını 18. yüzyılın son çeyreğine kadar Karadeniz'deki tezgahlar ve Ege'deki tezgahlar olarak iki ana başlık altında incelemek uygun olacaktır. Hem aynı bölgedeki tezgahların kendi aralarındaki hem de iki ana bölgenin birbiriyle olan mukayesesindeki farklılıklar ve benzerliklerini ortaya koymak Osmanlı İmparatorluğu'nun kalyon inşa organizasyonunu ortaya koyacaktır. Zira bu bölgelerdeki tezgahlarda bazen bizzat kalyon inşa edildiği gibi diğer zamanlarda da

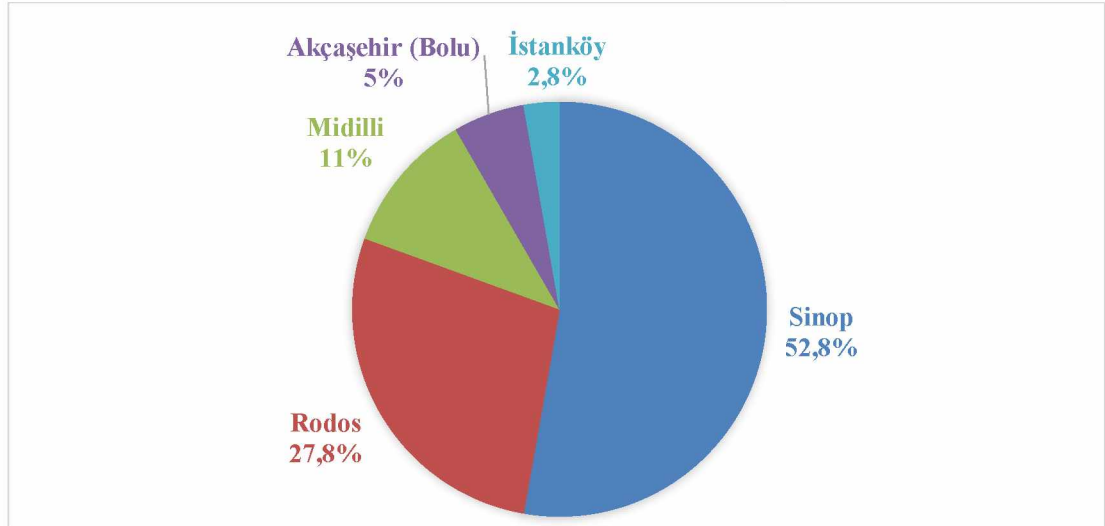
<sup>37</sup> Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 68-74.

<sup>38</sup> Aydın, *a.g.e.*, s. 71-73.

buralardan Tersâne-i Âmire’de inşa edilecek kalyonlar için kereste ve diğer malzemeler tedarik edilmekteydi. Esasında bir tezgahın kalyon inşası için tercih edilmesinin esas sebebi bu bölgelerdeki malzeme varlığı idi. İklim özellikleri de bu yerlerin devamlı tercihlerinin sebeplerinden olmuştur. Ege ve Akdeniz’de kışların şiddetli geçmemesi ve yılın hemen her vakti çalışılmaya müsait oluşu bu yerlerde gerçekleştirilebilecek iş kapasitesini de doğrudan arttırmıştır.

Ege ve Karadeniz’de bulunan gemi inşa tezgahlarından üç tanesi üretilen kalyon inşasında gerek nicelik gerek kapasite açısından temayüz etmiş ve daha aktif olmuştur. Bunlardan Sinop 18. yüzyıldan önce de kalyon inşa edilen bir tezgah olarak tüm İmparatorlukta Tersâne-i Âmire’den sonra ikinci sırada gelmekteydi. 1715’ten itibaren Rodos’ta ve dolayısıyla Ege’de de kalyon inşası başlamış ve 1733’te buna Midilli de eklenmişti. Yüzyılın son çeyreğine kadar taşrada inşa edilen kalyonların %91,6’sı buralarda inşa edilmiş olduğundan bu çalışmada ağırlıklı olarak incelenen tezgahlar bu üç tezgah olmuştur.

**Grafik 5:** Taşra Tezgahlarında İnşa Edilen Kalyonların Tezgahlarına Göre Dağılımı (1701-1767)<sup>39</sup>



<sup>39</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 68-74.



### 1.2.2.1. Sinop Tezgahı

Sinop kuzeydoğusunda bulunan bir yarımada ile onun anakaraya bağlanmasını sağlayan ve en dar yeri 300 metre genişliğinde olan bir kara şeridi üzerinde kurulmuştur. Bu yarımada sayesinde hemen tüm rüzgarlardan emin olduğu gibi bu şeridin güneye bakan sahillerinin derin ve demirlemeye elverişli oluşu Sinop'u Karadeniz'in en uzun ve tek doğal limanı haline getirmiştir<sup>40</sup>.

İnşası Romalılar devrinden de önceye giden Sinop tersanesi 1214'te Selçuklu hakimiyetine girdiğinde yeniden inşa edildi. Osmanlıların bu tersaneyi devralışı ise 1461'de şehrin Candaroğullarından alınması ile mümkün oldu<sup>41</sup>. Kadirga devrinde Sinop, İstanbul ve Gelibolu tersanelerinden sonra, inşa edilen gemi sayısı ve çeşidi bakımından Osmanlıların üçüncü büyük tersânesi durumundaydı<sup>42</sup>.

Limanının müsaitliği yanında Sinop'u ve çevresini gemi inşasında bu denli tercih sebebi kılan birkaç özelliği vardı. Bunlardan en önemlisi ve eski çağlardan beri bahse konu olanı gemi yapımına uygun ve gür ormanlara sahip olmasıydı<sup>43</sup>. Gerek kadirga gerek de yelken devrinde gemilerin ana hammaddesi olan kerestenin bulunduğu sahalara yakın limanların gemi inşası için tercih edilmesi makuldür. Sinop ve çevresindeki ormanlar yalnız Sinop'ta gemi inşasında kullanılmayıp buradan Tersâne-i Âmire'ye bilhassa sütun, seren ve bodoslama gönderilmekteydi<sup>44</sup>.

Gemi inşasına uygun bu kadar bol kerestenin bulunduğu bir sahada gemi inşasında istihdam olunan bir işçi zümresinin varlığı da beraberinde gelmişti. Karadeniz'in Anadolu sahillerinin neredeyse tamamında gemi inşasıyla meşgul olan bir işçi esnafının mevcudiyeti aşikâr idi. Kereste haricinde kalyon inşası için gerekli malzemelerden ip ve halatın hemen yakındaki Canik Sancağı'ndan, katranın ise Kastamonu'dan temin edilebiliyor oluşu da Sinop'u diğer taşra tezgahlarına üstün kılan sebeplerdendi<sup>45</sup>. Ayrıca 17. yüzyılın ilk yarısındaki Karadeniz'in kuzeyinden

---

<sup>40</sup> Besim Darkot, "Sinop", *İslam Ansiklopedisi*, c. 10, İstanbul, MEB, 1966, s. 683.

<sup>41</sup> Darkot, a.g.m., s. 684-686.

<sup>42</sup> Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 18.

<sup>43</sup> Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, s. 360-361.

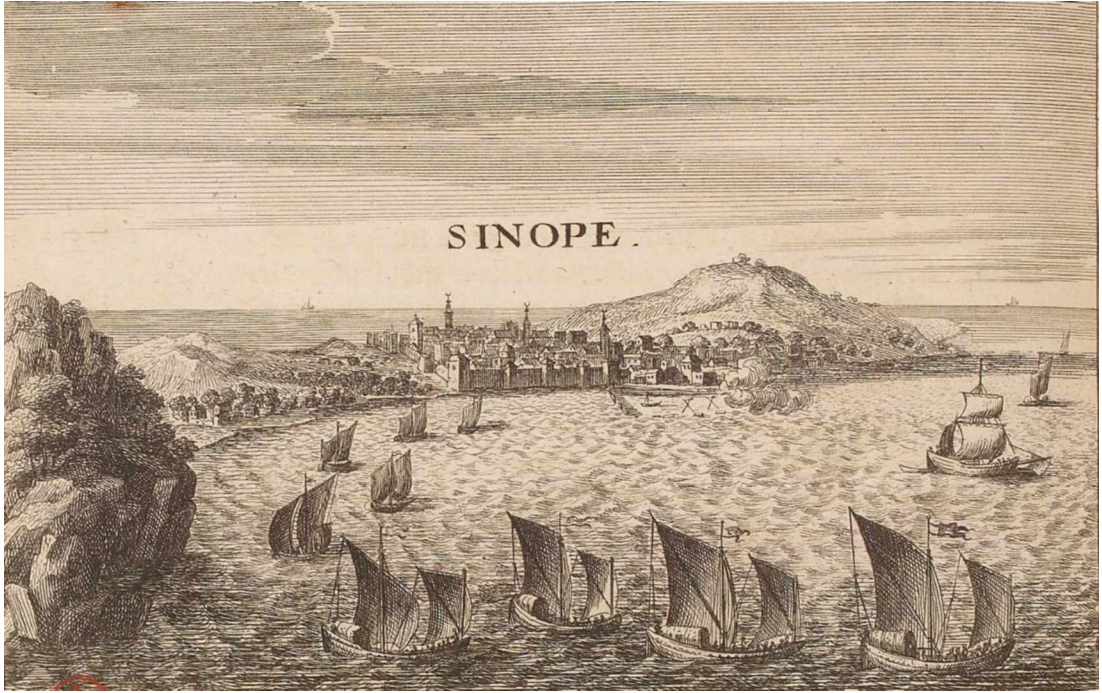
<sup>44</sup> Ünal, a.g.e., s. 362; Sinop'ta da kalyon inşasının devam ettiği Zilkade 1173/Mayıs-Haziran 1763'te yalnızca navlunu dahi 8.350 kuruş tutan 2.450 adet lata kerestesi Sinop limanından Tersâne'ye gönderildi: BOA, AE. Mustafa III 20956.

<sup>45</sup> Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, s. 364.

gelen Kozakların baskınları ile 1853'teki Rus baskını arasında kalan iki yüzyılı aşkın zamanda Sinop'un güvenlik zaafiyeti mevzubahis olmayıp tüm kalyon devri boyunca inşalar burada güvenle yapılabildi<sup>46</sup>.

17. yüzyıl ortalarında ilk kez kalyona geçildiğinde, Girit Seferi münasebetiyle 1656'da inşa emri verilen 4 kalyon ile Sinop'ta Donanma-yı Hümayun için kalyon inşası devri başlamış oldu<sup>47</sup>. 1689'dan beri de Sinop'ta birkaç yılda bir kalyon inşaları olağan hâle geldi<sup>48</sup>. Hinterlandındaki ormanların buna uygun olması neticesinde Sinop Tersanesi'nde genelde büyük ölçekli kalyonlar inşa edilmekteydi. 1706'dan sonra Sinop'ta inşa edilen kalyonların hiçbirinin uzunluğu 51 zirânın (38,66 mt.) altında değildi<sup>49</sup>. 18. yüzyıldan sonra da Sinop'tan İstanbul'a büyük kalyonların inşasına yarayacak cesamette kerestelerin sevkine devam edildiği anlaşılmaktadır<sup>50</sup>.

**Şekil 2:** 18. Yüzyıl Başlarında Sinop<sup>51</sup>



<sup>46</sup> Ünal, **a.g.e.**, s. 359.

<sup>47</sup> Ünal, **a.g.e.**, s. 360.

<sup>48</sup> Ünal, **a.g.e.**, s. 367.

<sup>49</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 72.

<sup>50</sup> P. Minas Bijişkyan, **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası: 1817-1819**, Çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1969, s.30.

<sup>51</sup> Joseph Pitton de Tournefort, **Relation d'un voyage du Levant fait par ordre du Roy**, t. 2, Paris, Imprimerie Royale, 1717, p. 203.

Sinop'ta Kalyonların inşa edildiği mahal olan tersâne ise Sinop limanının yanında ve kalenin altında bulunmaktaydı. Etrafının sur ile çevrili oluşu inşanın güvenliğini son derece arttırdığından ayrı bir tercih sebebi idi. 1738'de başlayan kalyon inşası esnasında inşa mahallinin “kâr-hâne” olarak zikredilmektedir. Yüzyılın ikinci yarısında ise “tersâne” lafzı da kullanılmaktaydı. Limanda 1780'lerde yeniden düzenleme amacıyla yapılan bir incelemede limanın 900 metre uzunluğunda ve 225 metre genişliğinde olduğu, derinliğinin ise 2-3 metre olduğu tespit edildi. Ancak bazen Sinop yerine yakın bölgelerindeki tezgahların da kalyon inşası için tercih edildiği görülmekteydi. 18. yüzyılın başlarında Sinop'ta inşası emredilen kalyonların kereste tedarikine daha uygun olması sebebiyle 70 km. doğusundaki Küplüağzı'nda inşasına karar verilse de buna benzer uygulamaların başka örnekleri tespit edilemedi<sup>52</sup>.

### 1.2.2.2. Rodos Tezgahı

Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'deki en önemli deniz üslerinden biri olan Rodos, gemi inşası için adadan ve yakın çevresinden kaynak tedarikinde büyük ölçüde yeterli olduğundan kalyon inşasında tercih edilen başlıca tezgahlardan biriydi. Adanın yöneticisi de muhakkak gemi inşası işinden anlayan kişilerden seçilmekteydi<sup>53</sup>.

Havasının yılın büyük kısmında güneşli oluşu da işçilerin çalıştırılabilmesi için uygun görülmekte ve bu da merkezî idare açısından daha fazla çalışma günü manasına gelmekteydi. Kışı soğuk ve şiddetli geçmediğinden kalyon bina eminlerine bir taraftan keresteyi kestirip naklettirirken diğer taraftan ilkbahara kadar beklemeyip havalar müsait ise hemen işçi çalıştırmaya başlamaları emredilmekteydi<sup>54</sup>. Rodos'ta kalyon inşasına ilk olarak 1715'te bir karavele ile başlandı. Burada inşa olunan kalyonların büyük kısmı 37,5-41,5 zirâ (28,4-34,1 mt.) arası uzunluklarındaydı<sup>55</sup>.

Rodos'un gemilerin yanaşmasına uygun iki limanı bulunup biri Tersâne diğeri de Ticaret Limanı idi<sup>56</sup>. Osmanlı arşiv belgeleri Rodos'ta inşa edilen kalyonların

---

<sup>52</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 305, 361.

<sup>53</sup> Ali Fuat Öreñç, **Yakındönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Ada**, İstanbul, Doğu, 2006, s. 505.

<sup>54</sup> Rodos kadı ve mutasarrıfına, Rodos'ta kalyon inşasına ve kereste kesimine memuruna, zâbitlere ve ada âyânlarına hitaben 14 Muharrem 1171/28 Eylül 1757 ve 1 Ra. 1171/13 Kasım 1757 tarihli hükümler: BOA, C. BH. 10559; BOA, AE. Osman III 1036.

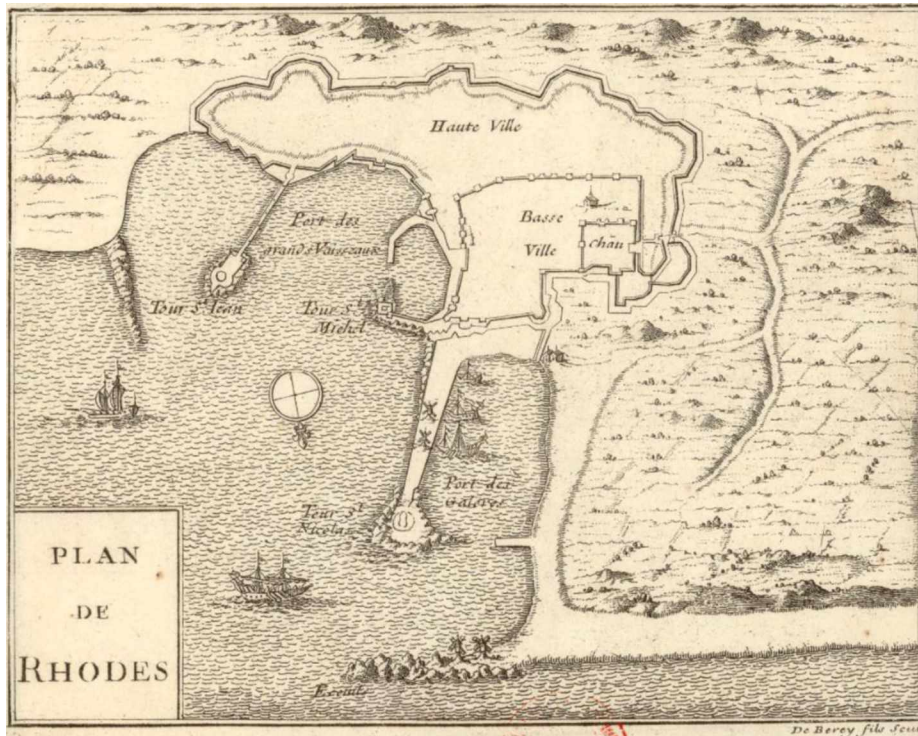
<sup>55</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 73.

<sup>56</sup> Öreñç, **Rodos ve Oniki Ada**, s. 513.

Rodos iskelesinde inşa edildiğine işaret eder. Burası ise Tersâne Limanı'nda olup bugün hâla mevcut olan değirmenler mevki idi. Esasında değirmenlerin üzerinde bulunduğu 345 metrelik bir dalgakıran olan ve Kadırğa/Mendirek Limanı olarak da adlandırılan Tersâne Limanı, ardında Rodos Kalesi ve dalgakıranın ucunda da Arap Kulesi ile muhafaza edilmekteydi<sup>57</sup>. Bu haliyle Rodos'ta da kalyonların güven içinde inşası mümkün oldu<sup>58</sup>.

Rodos iskelesinde aynı anda küçük ölçekli 3 kalyon inşa edilebiliyordu. 1715-1762 arasında Rodos'ta inşa edilen 10 kalyonun uzunlukları 37,5 – 41,5 zirâ (28,42 – 31,46 mt.) arasında değişmekte olup çoğu karavel şeklinde küçük kalyonlardı. 1770 yılında ise ilk defa 45 zirâlık (34,11 mt.) 3 kalyonun inşa emri verildi<sup>59</sup>. 1797'de Rodos limanının derinleştirilmesiyle birlikte gemilerin kapasiteleri daha da arttı<sup>60</sup>.

**Harita 1:** Rodos Şehir Planı (17. Yüzyıl Sonları)<sup>61</sup>



<sup>57</sup> Örenç, *a.g.e.*, s. 513.

<sup>58</sup> 18. Yüzyılda Ege'de Osmanlı Devleti için en tehlikeli zaman olan 1768-74 savaşı esnasında dahi Ruslar 1771'de Rodos ile başka bazı adaları işgale çalışmışlar ancak başarılı olamamışlardı: Uğur Ünen, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos Adası**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dan. Bülent Çelik, Aydın, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013, s. 243.

<sup>59</sup> Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 73.

<sup>60</sup> Örenç, *Rodos ve Oniki Ada*, s. 506.

<sup>61</sup> Olfert Dapper, *Plan de Rhodes*, Amsterdam, 1713: <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406441299>

### 1.2.2.3. Midilli Tezgahı

Ege adalarının en büyüklerinden biri olan Midilli de 18. yüzyılda Osmanlı donanması için kalyon inşa edilen yerlerden biri oldu. Donanma için ince donanma gemilerinin inşa edildiği bir yer olan Midilli’de 1733 yılından itibaren kalyon da inşa edilmeye başlandı<sup>62</sup>. Midilli’nin kalyon inşası için tercih edilmiş olmasının sebebi gemi inşası için en gerekli malzemelerden olan kereste, zift ve katranın doğrudan ada içinden ya da Kazdağı ve çevresinden tedarik edebilecek durumda olmasıydı. Ayrıca Mısır’dan gelen üstüpünün yolu üzerinde olan Midilli’ye Balkanlardan tedarik edilen demir de Tekirdağ iskelesi yoluyla ulaştırılabiliyordu. Bu yönüyle Midilli, ada ve çevresinden kalyon yapımı için Tersâne-i Âmire’ye gönderilen malzemenin 1733’ten itibaren kendisine sevk edilip bizzat inşanın gerçekleştiği mahal olarak seçildi. 1761’de Midilli’de 51 zirâlık (38,66 mt.) bir kalyon inşasıyla görevlendirilen Hacı Ömer Ağa İstanbul’a gönderdiği arzıhalinde kerestenin bol olduğunu, şimdiye kadar zift, katran ve paradan başka bir şeyin eksik olmadığını dile getiriyordu. Bunun üzerine ziftin ada içerisinde Ayasu’dan katranın ise Kaz Dağı çevresindeki bazı yerleşim yerlerinden tedariki emredilip gereken parası da gönderildi<sup>63</sup>.

Kalyon inşası için kaynakları ada içerisinde ve yakın çevresinden tedarik eden Midilli için bu durum aslında o kadar kolay gerçekleşmemekteydi. Sahip olduklarından çok daha fazlasına ihtiyacı bulunan Midilli tezgahı, Çanakkale Boğazı’ndan İzmir’e kadar olan sahil şeridinde malzeme ve işçi yönünden muhtaçtı. Bazı basit alet-edevatın da İstanbul’dan gönderildiği Midilli’nin bu dönemde “tersâne” kavramının altını doldurabilecek düzenli bir tezgah olmadığı anlaşılıyor<sup>64</sup>. Yerel kaynaklarının diğer kalyon inşa tezgahlarındaki kadar yeterli olmayışı Midilli’de inşa edilen kalyon sayısının yüzyılın neredeyse son çeyreğine kadar neden bir elin parmağını geçmediğini açıklayabilecek sebeplerden olmalıdır<sup>65</sup>.

<sup>62</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 214-215.

<sup>63</sup> “...tarafından memhûr maa-âdemin biriyle vârid olan arz-ı hâlinde tahrîr ve kereste vefret üzere olup şimdiye dek zift ve katran ile akçeden gayrı nesneye müzâyakan olmadığı âdemin merkûm dahi şifâhen takrîr eylemeğîn...”: BOA, C. BH. 6530, 2 N. 1174/7 Nisan 1761.

<sup>64</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 238.

<sup>65</sup> Şubat 1761’de kalyon bina emîni Hacı Ömer’in arzıhalinden kesit: “...Midilli cezîre olup akçe tedârîki emr-i ‘aşîr ve istidâne ile tedârîki mümkün olmayup ve Midilli âhar vilâyete akçe husûsunda kıyâs buyurulmayup...” (BOA, C. BH. 608.)



1733-1764 arasında ancak 4 kalyonun inşa edilebildiği Midilli’de kalyon inşa politikası, 1768’de Rusya ile savaşın başlaması ve akabinde Akdeniz’de Rus savaş gemilerinin görülmesiyle birlikte değişikliğe uğrar. Her ne kadar Çeşme’de kaybedilen kalyonların açığını kapatabilmek üzere İstanbul, Sinop, Midilli ve Rodos’ta 2’şer kalyon inşasına karar verilmişse<sup>66</sup> de *Kuyûd-ı Mühimmât* kayıtlarından aslında devletin bu kararı donanması yakılmadan bir süre önce, savaş Ruslarla ve Rum isyancılarla henüz Mora’da devam ederken<sup>67</sup> aldığı ortadadır<sup>68</sup>. Osmanlı Donanması’nı uğrattıkları Çeşme felaketinden sonra da Ruslar’ın Doğu Akdeniz’deki faaliyetleri devam etmekteydi. 1771’de bazı Ege adalarını işgale kalkışan Rus filosu Midilli’de inşa edilmekte olan 45’er zirâlık (34,11 mt.) iki kalyonu yaktı<sup>69</sup>. Kalyon ihtiyacının devam etmesi üzerine 1774’te savaş bittikten sonra da inşa siparişleri verilmeye devam edildi. Bu suretler Tersâne-i Âmire’de 3, Sinop’ta 1 ve Midilli’de de 1 kalyon inşası için emir verildi<sup>70</sup>.

Midilli’de kalyonların inşa edildikleri yer arşiv vesikalarında genellikle “Midilli sahası” ya da “Midilli Cezîresi” olarak geçmektedir. 1735 ve 1776-77’de inşası devam eden kalyonların Midilli’nin “limanında” inşa edildikleri<sup>71</sup>, 1758’de inşasına başlanan kalyonun da Midilli İskelesi’nde inşa edildiği belirtilmektedir<sup>72</sup>. Midilli merkezinde kalenin iki tarafında bulunan ve Pîrî Reis’in Eski ve Yeni olarak tesmiye ettiği iki liman bulunmaktaydı. Gerek 16. ve gerekse 18. yüzyıllarda Eski Liman sığ olarak tarif edilmektedir. Kuzeydeki Yeni Liman hakkında ise 1740’larda seyyahlardan Pococke açık denizin etkisinden korunmak için bir dalgakıranının olduğunu ancak bunun bakımsız ve kısmen yıkık bir durumda bulunduğu bilgisini vermektedir. 18. yüzyılda buradan bahseden seyyah Olivier ise Yeni Liman’ın yabancı ticaret gemileri ve Osmanlı savaş gemilerinin girebileceği vasıflarda olduğunu

<sup>66</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 212.

<sup>67</sup> Ali Rıza İşipek, Oğuz Aydemir, **1770 Çeşme Deniz Savaşı: 1768-1774 Osmanlı Rus Savaşları**, İstanbul, Denizler Kitabevi, 2006, s. 155.

<sup>68</sup> BOA, MAD. d. 10384, s. 177, 239; BOA, MAD. d. 10386, s. 184.

<sup>69</sup> Uğur Ünen, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos Adası**, s. 243; Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 212.

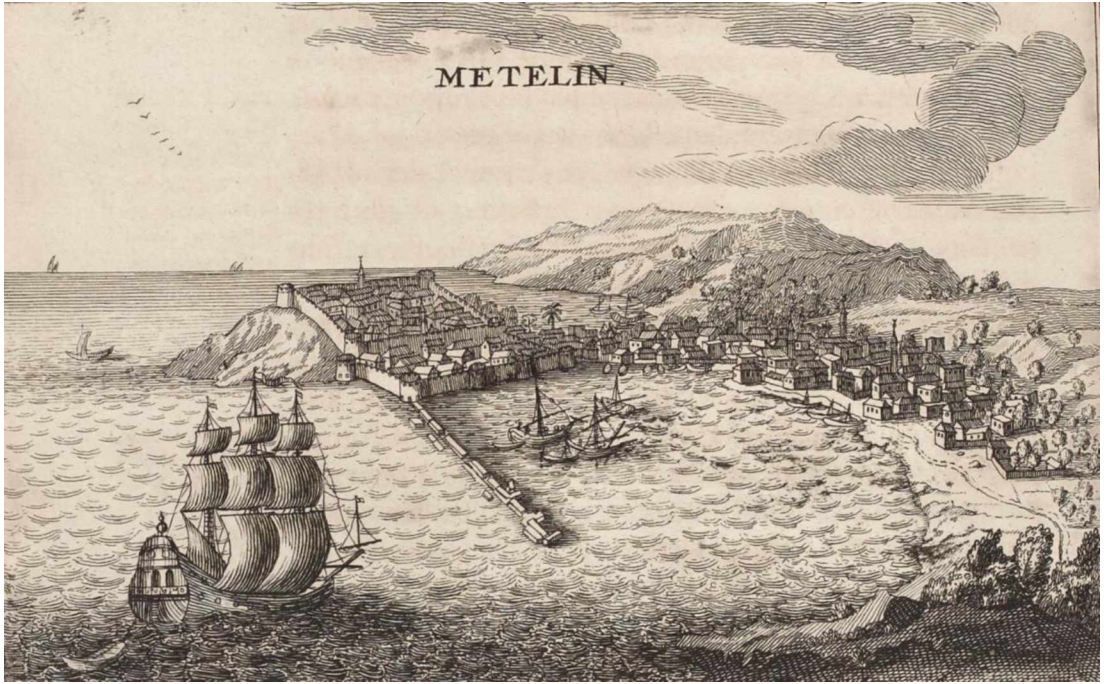
<sup>70</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 212.

<sup>71</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 213.

<sup>72</sup> BOA, AE. Mustafa III 2856.

söylemekteydi<sup>73</sup>. Kalyonların diğer savaş gemilerinden daha büyük ve muhafazalarının da daha önemli olduğu göz önüne alınırsa Midilli’de inşa edilen kalyonların kalenin doğrudan tarassut ve muhafazası altında olan kuzeydeki Yeni Liman’da inşa edildiğini söylemek daha doğru görünmektedir. 1771’e kadar İnşa edilen kalyonların uzunlukları ise 45,5 zirâ (34,49 mt.) veya 51,5 zirâ (39,02) olup ortalama bir kalyon ölçülerine sahiplerdi<sup>74</sup>.

**Şekil 3:** 18. Yüzyıl Başlarında Midilli<sup>75</sup>



### 1.3. Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşasının Aşamaları

#### 1.3.1. İnşa Başlangıcı

Osmanlı merkezî idaresi Donanma-yı Hümayun için gerekli olan kalyon mevcudunu belirledikten sonra bu kalyonların hangi tezgahlarda inşa edileceğine karar

<sup>73</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 213-214; Uğur Ünen, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos Adası**, s. 84-85.

<sup>74</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 73.

<sup>75</sup> Joseph Pitton de Tournefort, **a.g.e.**, p. 389.

verirdi<sup>76</sup>. Bir kalyonun inşasına karar verildikten sonra da kalyonun Bina Emini ya da ölçüleri değişse bile genellikle o inşa tamamlanırdı. 18. yüzyılın ilk üç çeyreğinde iptal edilen bir inşaya rastlamak nadirâtandı.

İnşa edilecek kalyonların sayısı, ölçüleri ve inşa yeri belirlendikten sonra ilgili kazanın kadılarına gerekli malzemelerden bilhassa kereste tedariki için emir gönderilirdi. Bu emirde daha çok kereste kesim zamanı etkili olurdu. Eğer kereste kesim zamanının geçmesi mevzubahis ise Bina Emini tayininden de önce bu iş için yerel yetkililere emir gönderildiği olurdu<sup>77</sup>. Keresteye ilaveten Sinop'ta yapılan inşalarda bu emirler Canik Sancağı kadılarına ihtiyaç olan miktarda kendir telini *narh-ı cârî* üzere tedarik etmeleri için gönderilirdi<sup>78</sup>.

Genellikle “nâzır” ya da “emîn” olarak nitelenen kalyon inşasından sorumlu memur atanıp inşanın yapılacağı mahalle geldiğinde oranın kadısına eline verilmiş olan yetki fermanını onaylatır ve bu ferman mahkemedekilerin huzurunda okunurdu. Ardından işe başlayan Bina Emini o zamana kadar yapılmış olan işlere dair merkeze rapor mahiyetinde bir arzıhal gönderir, bu arada yeni ihtiyaçlar için para ve malzeme de isterdi<sup>79</sup>. Göreve tayin edilen Bina Eminine inşa mahallinden tahsil edilmek üzere hemen bir miktar para havale edilmekteydi. İlk etapta gönderilen bu para tüm inşa masraflarının ortalama %5'ine tekabül etmekteydi<sup>80</sup>.

### 1.3.1.1. Tertip ve Tevzî Defterleri

Kalyon inşasına karar verildikten sonra Tersane yetkilileri tarafından bir tertip defteri hazırlanarak Bina Emini olan kişiye gönderilirdi. Tertip defteri önceki liste ve

<sup>76</sup> Aydın, “XVIII. Yüzyıl Osmanlı Kalyon İnşasında Kereste Temini”, s. 35.

<sup>77</sup> Rodos'ta 1757'de inşa edilecek 2 kalyonun inşa emri 25 Eylül'de verilmişti. Ancak İnşaya memur olan Kızılhisarlızâde Ahmed Bey'e Rodos'a gitmek üzere İstanbul'dan harcırah tezkiresi verildiği tarih 30 Kasım'dı. İnşanın fiilen başlaması ise 29 Aralık'ı bulmuştu: BOA, AE. Mustafa III 3088; BOA, MAD, 10364, s. 204; BOA, AE. Mustafa III 6231; BOA, C. BH. 10559; BOA, C. BH. 10944.

<sup>78</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 391.

<sup>79</sup> 18 Ocak 1756'da Sinop'a gelen Bina Emini Süleyman Ağa bir ay sonra İstanbul'a yazdığı arzıhalinde kerestelerin kesimine başlanıp gerekli malzemelerin tedarikine çalıştığını, daha önce gönderilen paranın tahsil edildiğini ancak tekrar paraya ve ayrıca 800 kantar tel ile demire ihtiyaç olduğunu bildirmekteydi: BOA, C. BH. 3160. Süleyman Ağa'nın göreve başlama tarihi ise Baş Muhâsebe defterlerindeki kayıtlarda 2 Şubat 1756 olarak görünmekte olup maaşı bu tarihten itibaren hesaplanmıştı: BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 2, 8.

<sup>80</sup> BOA, C. BH. 11085; BOA, C. BH. 8235; BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 2.



fiyatlardan iktibasen düzenleniyor ve bu kerestelerin kesilip nakledileceği kazalar belirtiliyordu. Bundan sonra kadı tarafından ilgili kazaların köylere kadar varan tafsilatlı bir kereste tevzî defteri hazırlanması gerekiyordu. Hisselerin köylere göre dağılımında tahammül sınırlarının aşılmamasına ve ücretlerin sahiplerine eksiksiz ödenmesine dikkat edilmesi belirtiliyordu. Gerekli kereste listesinin olduğu bu defter Bina Emni tarafından İstanbul'a gönderildikten sonra Mevkufat Kalemî'ne kaydedilmekteydi. Bu defterlerde köy ve nahiyeler isimleri ve yükümlü tutuldukları kereste sayısı ile birlikte yer alırdı<sup>81</sup>. 1714'te Tersâne'de kereste çeşitlerinin fiyat ve miktarı için bir liste hazırlanmış ve bu liste 1770'e kadar pek değişikliğe uğramadı<sup>82</sup>. En azından 1714'ten itibaren böyle listelerin birikmeye başlaması ölçüleri belirlenen kalyonların kereste listesini hazırlarken istifade edilebilecek ufak bir arşiv oluşmasını da sağlamış olmalıydı.

Tevzî defterinin hazırlanmasında bölgede ağaç işlerinde uzmanlaşmış kişilerden istifade edilirdi. İhtiyaç duyulan cinsteki ağaçların nerede bulunacağı belirlenir ve tespit edilen ağaç cins ve miktarlarının ilgili kaza ve köylere tevzi edildiği defter hazırlanırdı. Ocaklık olarak tahsil edilen bu keresteler avarız vergisi karşılığında talep edilmekteydi. Halk için yeterli gelmese de devlet bu ameliyeyi ücreti mukabilinde yaptırmaktaydı. Kereste tevzî defteri ilgili kazaların halkına ilan edildikten sonra onlardan talep edilen keresteyi temin edip göndereceklerini taahhüt eden bir ilâm alınır ve bu da merkeze yollanırdı. Tevzî defterinin hazırlanıp gönderilmesi kereste temininin önemli bir merhalesi olup yerine getirilmemesi inşanın uzamasına sebep olabilirdi. Tevzî defterlerinde keresteler genellikle Müslüman köylülerden talep edildiği müşâhede edilir<sup>83</sup>. Hazırlanmasında Bina Emininin etkisinin

---

<sup>81</sup> Rodos'ta inşasına başlanacak 2 kalyonun keresteleri hakkında 14 Muharrem 1171/28 Eylül 1757 ve 1 Ra. 1171/13 Kasım 1757 tarihli hükümler: BOA, C. BH. 10559; BOA, AE. Osman III 1036. Midilli'de inşasına karar verilen 45,5 zirâlık kalyon için tertip edilen 9.587 adet ecnâs kerestenin daha önce kereste kesim ve nakli yapılan kazalara tahammüllerine göre tevzî edilmesine ve 5.000 kuruş havale edildiğine dair Midilli kadısına ve kalyon Bina Eminine hitaben 14 Muharrem 1171/28 Eylül 1757 ve 16 Muharrem 1171/30 Eylül 1757 tarihli hükümler: BOA, C. BH. 10570; BOA, MAD. d. 10364, s. 208. İlk baharda Sinop'ta inşa edilmesine karar verilen 51 zirâlık 2 kalyon için daha önce tertip edildiği gibi Sinop, Samsun, Bafra, Alaçam, Ökse, Alaplı, Çanlı kazâ ve nevâhilerinden kereste kesim ve nakli yapılmasına karar verilmiş, 29.900 adet kerestenin toplam tutarı da 30.603 kuruş 10 pâre olarak tespit edilmişti: BOA, AE. Mustafa III 4350, 23 Zilhicce 1183/19 Nisan 1770.

<sup>82</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 253.

<sup>83</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 387; Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 224, 227.

fazla olmadığı tevzî defterleri, uygun fiyata tedarik edilen kerestelerden Bina Eminlerinin kendi çıkarları için istifade etmesine engel olmuş olmalıdır. Şahsi kâr amaçlı davranmış olmasa bile Bina Emmini köylerden fazla sayıda kereste istediğinde şikâyet edilmekte ve halka iyi muamele etmesi emredilmekteydi<sup>84</sup>. Kereste ile diğer malzemelerin yeterli miktarlara ulaşmasının ardından, tespit edilen bir *eşref-i sâ'atte* ve duaların edildiği bir merasim ile kalyonun inşasına başlanırdı<sup>85</sup>.

**Tablo 1:** Sinop'ta İnşası Emredilen 2 Kalyon İçin Gerekli Kerestelerin Tevzî Defteri (8 Temmuz 1739)<sup>86</sup>

Adet	Zirâ	Tevzî Edilen Köy	Bağlı Olduğu Kaza
<b>8</b>	<b>15</b>	<b>Ogurga</b>	
2	15	Taşkiriş	Sinop merkez
2	15	Yortan	Sinop merkez
2	15	Akçaçam ve Hasanderesi	Sinop merkez
2	15	Gencot	Sinop merkez
<b>23</b>		<b>Kızak</b>	
2	18	Taşkiriş	Sinop merkez
2		Yortan	Sinop merkez
1		Gürger ve Gurbetler	Sinop merkez
2	15	Akçaçam ve Hasanderesi	Sinop merkez
1		Alsökü, Karapınar ile birlikte yamak	Sinop merkez
3		Tonbul, Celledâr ve Kaldırayak	Sinop merkez
1		Salavat	Sinop merkez
2	15	Gencot	Sinop merkez
1		Kirencükuru	Saray
1		Kuzcuğaz	Saray
1		Sorkun	Saray
2		Gökyar Gürsökü ve Sazak	Saray
1		Erikli ve Sarıyar	Saray
1		Başsökü ve Sarnıç	Saray
1		Sarımsak	Saray
1	18	Çayağzı ve Küplüağzı	Gerze
<b>452</b>		<b>Felenk</b>	

<sup>84</sup> Midilli nâzırına yazılan hükmün 6 Rebiülâhir 1199/16 Şubat 1785 tarihli tezkiresi: BOA, C. BH. 4056.

<sup>85</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 371.

<sup>86</sup> Mimar tarafından talep edilip vilayet halkı ve kadı marifetiyle tahrir edilip tahammüllerine göre köylere tevzî edilen bu defterin orijinalinde sıralama köy köy yapılmış olmakla birlikte tarafımızca kereste cinsleri esas alınarak yeniden düzenlenmiştir: Fahri Sakal, **89 No'lu 1737-1739 (1149-1152 H.) Tarihli Sinop Şer'îyye Sicili**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dan. Ali Ünal, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun, 1990, s. 40, h. nr. 138.

10	18	Taşkiriş	Sinop merkez
8		Yortan	Sinop merkez
1		Gürger ve Gurbetler	Sinop merkez
10		Akçaçam ve Hasanderesi	Sinop merkez
6		Alsökü, Karapınar ile birlikte yamak	Sinop merkez
5		Tonbul, Celledâr ve Kaldırayak	Sinop merkez
10		Gencot	Sinop merkez
10		Kirençukuru	Saray
5		Kuzcuğaz	Saray
10		Sorkun	Saray
10		Gökyar Gürsökü ve Sazak	Saray
10		Erikli ve Sarıyar	Saray
20		Başsökü ve Sarnıç	Saray
10		Gümüşleğen	Sinop merkez
10		Karabağ	Sinop merkez
8		Gürmenler	Sinop merkez
9		Seyyidoğlu	Sinop merkez
12		Dereköy	Sinop merkez
9		Selbeği	Sinop merkez
6		Armutluca	Sinop merkez
10		Göstür?	Sinop merkez
10		Hacadepeciği?	Sinop merkez
10		Paşalar	Sinop merkez
10		Kolyan	Sinop merkez
12		Karacakenise	Sinop merkez
10		Sarıboğa	Sinop merkez
9		Uzungürgen	Sinop merkez
6		Salihlü	Sinop merkez
5		Karacaköy	Sinop merkez
15		Selmentırı	Sinop merkez
7		Beğce-i zîr	Sinop merkez
5		Beğce-i bâlâ	Sinop merkez
12		Kınık	Sinop merkez
4		Güderi	Sinop merkez
7		Alsökü, Karapınar ile birlikte yamak	Sinop merkez
6		Kolyan	Sinop merkez
4		Yartancık	Gerze
7		Avdan	Gerze
7		Aydoğmuş	Gerze
5		Çırnık	Gerze
10		Mahmudtırı	Gerze
10		Yaykıl	Gerze
10		Karlu	Gerze
10		Yakadibi	Gerze
10		Ova	Gerze

10		Yakacık ve Karahavlı	Gerze
10		Kösedik	Gerze
10		Hâric-i Gerze	Gerze
12		Çakallu	Gerze
10		Belviran	Gerze
10		Örtün	Gerze
<b>110</b>		<b>Taslak kürek</b>	
10		Taşkiriş	Sinop merkez
10		Yortan	Sinop merkez
30		Salavat	Sinop merkez
10		Gencot	Sinop merkez
30		Sarıboğa	Sinop merkez
20		Kınık	Sinop merkez
<b>26</b>		<b>İskelelik</b>	
5		Gencot	Sinop merkez
5		Sorkun	Saray
4		Nefs-i Saray	Saray
4		Erikli gelme(?)	Saray
4		Sarımsak	Saray
4		Çayağzı ve Küplüağzı	Gerze
<b>20</b>		<b>Döşek-i meşe kütük</b>	
10		Melikşah	Sinop merkez
10		Kayalu	Sinop merkez
<b>20</b>		<b>İki kütük-i meşe</b>	
10		Melikşah	Sinop merkez
10		Kayalu	Sinop merkez
<b>5</b>	<b>18</b>	<b>Mertanlık kürek</b>	
5	18	Karacakenise	Sinop merkez
<b>8</b>		<b>Mülk</b>	
8		Kuyumcuoğlu	Sinop merkez
<b>5</b>	<b>18</b>	<b>Kumalık kürek</b>	
5	18	Kuyumcuoğlu	Sinop merkez
<b>11</b>		<b>Küpeşte</b>	
2		Nefs-i Saray	Saray
2		Dumanlu	Saray
2		Erikli gelme(?)	Saray
2		Sarımsak	Saray
3		Çayağzı ve Küplüağzı	Gerze
<b>5</b>		<b>İskoça</b>	
1		Nefs-i Saray	Saray
1		Dumanlu	Saray
1		Erikli gelme(?)	Saray
1		Sarımsak	Saray
1		Çayağzı ve Küplüağzı	Gerze
<b>16</b>		<b>Bedel-i koğuş kaplama</b>	

8	Nefs-i Saray	Saray
8	Çayağzı ve Küplüağzı	Gerze
<b>775</b>	<b>Koğuş-ı çam</b>	
155	Nefs-i Saray	Saray
155	Dumanlu	Saray
155	Erikli gelme(?)	Saray
155	Sarımsak	Saray
155	Çayağzı ve Küplüağzı	Gerze
<b>55</b>	<b>Çubuk-ı çam</b>	
11	Nefs-i Saray	Saray
11	Dumanlu	Saray
11	Erikli gelme(?)	Saray
11	Sarımsak	Saray
11	Çayağzı ve Küplüağzı	Gerze
<b>110</b>	<b>Tahtalık çam</b>	
22	Nefs-i Saray	Saray
22	Dumanlu	Saray
22	Erikli gelme(?)	Saray
22	Sarımsak	Saray
22	Çayağzı ve Küplüağzı	Gerze
<b>176</b>	<b>Lata-i kayın</b>	
44	Nefs-i Saray	Saray
44	Erikli gelme(?)	Saray
44	Sarımsak	Saray
44	Çayağzı ve Küplüağzı	Gerze
<b>55</b>	<b>Asdar</b>	
11	Nefs-i Saray	Saray
11	Dumanlu	Saray
11	Erikli gelme(?)	Saray
11	Sarımsak	Saray
11	Çayağzı ve Küplüağzı	Gerze

### 1.3.2. Merkezin Taşradaki Kalyon İnşasını Takibi ve Denetlemesi

Taşra tezgahlarında inşasına başlanan kalyonların durumlarıyla ilgili merkezin haberdar olması ve denetleyebilmesi için birkaç yöntem mevcuttu. Öncelikle Kalyon Bina Emni İstanbul'dan gönderilerek ya da yakın bölgelerden tayin edilip göreve başladığında birkaç sebeple İstanbul ile yazışmaya başlamaktaydı. Bilhassa para ya da malzeme talebi içeren Bina Emininin arzıhallerinde bazen taleplerinden önce inşanın

durumu ile ilgili bilgilendirmede bulunuyordu. Esasen merkezin taşradaki kalyonların inşa aşamaları hakkında kronolojik olarak bilgi kaynağı yine buradaki Bina Emini idi. İstanbul'dan görevli gönderilmesi genellikle inşanın uzaması ya da Bina Emini değişimi gibi hususlarda gündeme geliyordu.

Sinop'ta kalyonların Bina Emini olan Süleyman Ağa 29 Şubat 1756'da gönderdiği arzıhalinde feshedip kerestesinden tonbaz inşa edeceği Ganemzâde kalyonundan işe yarar malzeme çıkmayacağını ve masrafının daha fazla olacağını bildirirken diğer 2 hafta önce kalyonların omurgalarının kazık üzerine konulup bodostamalarının kaldırıldığını haber vermektedir<sup>87</sup>. 6 Hazirân'daki arzıhalinde ise 2 kalyonun omurga ve bodostamalarının kesilip nakledilerek kazık üzerine konulduğunu ve tonbazın da bitirilmek üzere olduğunu bildirmektedir<sup>88</sup>. Her bildirimde aynı zamanda para ve malzeme de isteyen Süleyman Ağa 25 Ağustos'ta hülâsa edilen arzıhalinde bu kez 2 adet kalyonun 9-18 Temmuz arasında bodostamalarının kaldırıldığını, döşeklerine başlandığını, tonbazın da orta kuşaklarının sarılıp kemerlerinin ve iç astarlarının tamamlandığını ve tahtalarına başlandığını haber verip demire ihtiyaç olduğunu bildirmektedir<sup>89</sup>. Yine aynı şekilde Midilli'de de kalyon inşasına memur Hacı Ali Ağa arzıhâlinde kalyonun karinasının uzatılıp bodostamalarının kaldırıldığını, baş ve kış bodostamalarının da döşenmiş olduğunu haber verip 500 kantar demir gönderilmesini istemekteydi<sup>90</sup>.

Rodos'ta 1757'de inşasına başlanmış olan 2 kalyonun yaklaşık bir yıl sonra yarısından fazlasının inşa edilmiş olduğunu Bina Emini Ahmed Bey bildirmektedir<sup>91</sup>. Bir kalyonun yarısının tamamlanması hem Bina Emini hem de hükümet merkezindekiler için bahse değecek önemli bir aşamaydı. Bir inşada eğer kalyonun yarısı tamamlandıysa Bina Emini isteyeceklerini daha rahat isteyebiliyordu. Ancak eğer inşanın yavaş seyretmesi söz konusu ise bu kez merkezin ihtarları artmaya başlıyordu. Bazen de merkez Bina Emininden inşa aşamasıyla ilgili kendisi bilgi

---

<sup>87</sup> BOA, C. BH. 734.

<sup>88</sup> BOA, C. BH. 3757.

<sup>89</sup> BOA, C. BH. 3594.

<sup>90</sup> BOA, MAD. d. 10365, s. 209.

<sup>91</sup> BOA, C. BH. 931; BOA, C. BH. 11208, 15 Rebiülevvel 1172/16 Kasım 1758.

istemekteydi<sup>92</sup>. Ancak her halükârda devlet kalyonun bir an önce tamamlanmasına çalışılmasını emirlerine ekliyordu.

Devlet Bina Emininin haricinde kalyon inşasının durumunu takip için yerel yetkililerden de faydalanmaktaydı. Midilli’de Mart 1759’da kalyonun çoğu kısmının bitmiş olup tamamlanmak üzere olduğunu bildiren<sup>93</sup> kalyon inşasına memur Hacı Ali Ağa’nın birkaç ay sonra vefat etmesi üzerine yerine kardeşi Hacı Ömer Ağa tayin edildi. Bir süre âtil kaldığı anlaşılan inşanın durumunu tespit için ise adadaki diğer yetkililerin devreye girmesi istenmekteydi. Hacı Ömer ile birlikte Midilli kadısına ve Midilli nazırına da ehl-i vukûf ile kalyonun ne kadarının inşa edildiği, tamamlanması için ne kadar daha malzeme gerektiği, gönderilen malzemelerin ne kadarının sarf edildiğini ve Hacı Ali’nin muhallefatinin ne olduğunu İstanbul’a bildirmeleri emredilmekteydi<sup>94</sup>.

Merkezin taşradaki inşayı denetlemesinin bir yolu da bizzat İstanbul’dan bir görevliyi inşa mahallinde göndermek oluyordu. Çeşitli rütbelere olan bu kişilerden bazıları doğrudan bazıları ise dolaylı olarak inşayı gözlemliyor ve merkezi inşanın durumundan haberdar ediyordu. 1735 yılında Tersane’den Liman Reisi ile Tersâne-i Âmire Baş Mimarını inşa edilen 2 kalyonun hangi aşamada olduklarını denetlemek üzere Midilli’ye gönderildiler<sup>95</sup>. 2 kalyon ve bir tonbaz inşa eden Süleyman Ağa’ya malzeme götürmek üzere 1759’da Sinop’a giden Hasan isiminde bir tatar döndüğünde bir takrir sundu. Sadrazamın tatarı olan Hasan takririnde henüz kalyonların tamamlanmadığını, sarf edilecek kereste cinsinden iskelede 30 adet çam olup onun da çalıştırılan işçilerin bir günlük işlerine yetmeyeceğini, Süleyman Ağa’nın kethüdasının kereste nakli için tutulan gemi reislerinden 40-50 altın rüşvet alıp salıverdiğini Sinop ahalisinden dinlediğini ihbar etmekteydi<sup>96</sup>. Bazen de kalyon inşasıyla yakından meşgul olan

<sup>92</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 207.

<sup>93</sup> BOA, C. BH. 5973.

<sup>94</sup> Midilli kadısına, Midilli nazırına ve Hacı Ömer’e yazılan 12 S. 1173/5 Ekim 1759 tarihli hüküm: BOA, AE. Mustafa III 5941; Midilli kadısına ve Hacı Ömer’e 29 S. 1173/22 Ekim 1759 tarihinde yazılan hüküm: BOA, C. BH. 414. Bunlardan önce aynı minvalde bir hüküm daha yazılıp gönderildiği belirtilmektedir: BOA, AE. Mustafa III 5941.

<sup>95</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 207.

<sup>96</sup> “*Emr-i şerif-i mezkûru ağa-yı mûmâileyhe ba’de ’l-isâl iktizâ iden cevâb ile avdet eyledim. Henüz zikr olunan kalyonlar tamâm olmayup sarf olunacak kereste cinsinden iskeleden otuz aded mikdârı çam olup ol dahi i’ mâl olunan amelenin bir günlük işlerine kifâyet itmez. Kereste nakli için ahz olunan sefîne re’islerinden ağa-yı mûmâileyhin kethüdâsı kırk elli altın rüşvet alup sebillerini tahliye eylediğini Sinob ahâlisinden istimâ’ eyledim*”: BOA, C. BH. 860.

kalyon kaptanı gibi yetkin bir görevli İstanbul'a çağrılarak inşa hakkında bilgi alınabiliyordu<sup>97</sup>.

Taşra tezgahlarının Tersâne-i Âmire'ye bağımlılığının bir göstergesi olarak inşa edilecek kalyonların kaptanı, mimarı ve burgucubaşısı Tersâne'den gönderilmekteydi. Hatta Midilli gibi bazı tezgahların marangoz, burgucu, oymacı, kalafatçı ve demirci ihtiyacı da önemli ölçüde İstanbul'dan sağlanıyordu<sup>98</sup>.

Kalyon inşası için gerekli olan malzemelerin bir kısmı Tersâne'den gönderilirken bunun haricindekilerin tedariki için gerekli mahalleri merkez tayin eder ve Bina Emni'ni belirlediği mahallerden malzeme teminine sevk ederdi<sup>99</sup>. Malzemelerin temin edeceği zamanı da yine merkezdeki yetkililer belirlerdi. Sinop'ta 2 kalyon inşasına memur edilen Canik muhassılı ve Trabzon valisi Hacı Ali Paşa'ya inşanın durumunun sorulması üzerine kerestenin kesimi için *erbâb-ı vukûfa* danıştığını ve Sinop çevresinde kerestenin ya cemrelerden önce ya da kiraz mevsimi girdiğinde kesilmesi gerektiğini, bu zamanları geçirdikten sonra kesilen keresteye kurt düşüp dayanıklı olmadığını, bu kesim mevsiminde ağaçların kesilmesinin daha faydalı ve kullanıma uygun olduğunu bildirdiklerinden diğer durumun masrafa sebep olacağını, inşada acele etmenin mahzurları olduğunu bildirmişti. İnşanın acilen bitirilmesine mi yoksa kereste kesimi için kiraz mevsiminin beklenmesinin mi tercih edileceği sorusu Kaptanıderya'ya havale edilmiş ve Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa kalyonların inşası emredileli 5 ayı geçtiğini şimdiye kadar kerestenin kesilmiş ve inşanın da bitmeye yaklaşmış olması gerektiğini belirtip Tersâne-i Âmire ricaliyle de yaptığı görüşme neticesinde Hızır günlerine daha çok gün olduğunu ve kereste kesiminin mevsimi olduğunu, bu nedenle kerestenin kesilip inşanın hızlandırılmasının gereğini bildiren görüşü tatbik edildi<sup>100</sup>.

Bazı malzemeler istisnasız her tezgaha Tersane'den gönderilmekteydi. Daha çok kalyonun seyri ile alakalı olan bu malzemelerin başlıcaları yelkenler, makaralar ve kalafat malzemeleri idi. Sinop'ta 2 kalyon ve 1 tonbaz inşa etmekte olan Süleyman Ağa'ya inşanın daha ilk ayında bu malzemeler gönderildi.

<sup>97</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 207.

<sup>98</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 217.

<sup>99</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 221.

<sup>100</sup> 21 M. 1189/24 Mart 1775 tarihli buyuruldu tezkiresi: BOA, C. BH. 8627.



**Tablo 2:** Sinop'ta İnşa Edilen 2 Kalyon ve Bir Tonbaz İçin Tersâne-i Âmire'den Gönderilen Malzemelerin Listesi (Ocak 1756)<sup>101</sup>

Malzemeler	Adet	Kıyye	Kantar	Top
Nuhâs-ı tonoz	3	15		
-Kalyonlar	2			
-Tonbaz	1			
Kirpâs-ı sürh				60
Kirpâs-ı Boğaz	3			
-Kalyonlar	2			
-Tonbaz	1			
Rişte-i sürh				3
-Kalyonlar				2
-Tonbaz				1
Nây-i cedîd	2	29		
Çelenk		44		
Bâdbân-ı sûzen	100			
Evânî-i nuhâs	10			
-Kazgan-ı zift	4			
-Satl	2			
-Kevgir	2			
-Kefçe	2			
Makara	55			
Zeban	13			
Müstamel parilye	2		30	
Tûc-ı yüksek	20			
Fânûs-ı sağîr	8			
Sâat-i rîk				
Rişte-i L		20		

Zaman zaman bina eminleri kalyon inşası sırasında karşılaştıkları zorlukları aşmak için merkezden otorite kullanarak yardım etmelerini de istemekteydi. Piyasa fiyatının altındaki ödeme tutarından dolayı kereste vermekle mükellef halktan bazıları bu sorumluluktan kaçmak isteyip inşanın aksamasına sebep olduklarında Bina Eminin

<sup>101</sup> BOA, C. BH. 734.

ricası üzerine İstanbul'dan ilgili kazalar halkına kerestelerin mirî fiyatını gösteren ve muhalefet etmemeleri uyarısında bulunan emirler gönderilirdi<sup>102</sup>.

### **1.3.2.1. Kaptan-ı deryaların Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşasındaki Rolü**

Tüm Osmanlı deniz kuvvetlerinin başı olan Kaptanıderya kalyon inşaları ile ilgili kararlarda da oldukça kilit bir mevkideydi. Sadrazam ile başta Tersâne Emini olmak üzere Tersâne ricâli arasında bulunan konumu nedeniyle Kaptanıderya iki taraftan da kalyon inşası ile ilgili gelen direktif ve isteklerin muhatabıydı. Kaptanıderyalar deniz işlerinden bizzat anlasın ya da anlamasın yukarıdan kalyon inşa emri geldiğinde ölçülerinin belirlenmesi için mevzuyu alt birimdeki görevlilere bildirirdi. Tersâne-i Âmire ricâli ve kaptanların istişaresiyle belirlenen kalyon ölçüleri tekrar Kaptanıderya tarafından Sadrazama bildirilirdi<sup>103</sup>. Kalyonların Bina Emini seçiminde de Kaptanıderyaların rolü çok büyüktü. Kaptanıderyanın takriri ile önerilen aday genellikle Bina Emini olarak kabul edilirdi<sup>104</sup>.

Kaptanıderyaların taşrada kalyon inşası esnasındaki en büyük fonksiyonları ise bizzat mahallinde kontrol idi. Her yıl Akdeniz'e çıkan Donanma-yı Hümayun ile Kaptanıderya Ege adalarında yapılan kalyon inşalarını teftiş ederdi. Midilli'de kalyon inşa memuru Hacı Ali'nin vefatı üzerine Kaptanıderya Abdülkerim Paşa'dan bizzat inşa mahallinde gidip kalyonu muayene etmesi istenmekteydi. Harcanmış ve mevcut malzemeleri, kalyonun inşa aşamasını, tamamlanması için ne kadar para ve malzeme gerektiğini açık bir şekilde defter edip göndermesi beklenmekteydi<sup>105</sup>. Yine aynı inşa için 1,5 yıl sonra normalden fazla masraf yapılmış olması ve Bina Eminin Hacı Ömer'in hâla ne inşayı ne de para taleplerini bitirememiş olmasından dolayı tekrar teftişle görevlendirildi. Bu kez o zamanki Kaptanıderya Mehmed Paşa'dan bu tür işlere vâkıf donanma ricâlinden ve diğer ehil kişilerden birkaç kişi seçip Midilli'ye tayin

---

<sup>102</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 228.

<sup>103</sup> Rodos'ta inşa edilecek 2 kalyonun ölçülerinin 41'er zirâ olmasının uygun olacağı ile ilgili Kaptanıderya Hacı Mustafa Paşa'nın 02 Ca. 1174/10 Aralık 1760 tarihli takriri: BOA, CB. 11085.

<sup>104</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 208.

<sup>105</sup> Kaptanıderya Hacı Abdülkerim Paşa'ya 26 L. 1173/11 Haziran 1760 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 9049.

etmesi ve bunların kadı ile birlikte kalyonu muayene edip ne kadar masraf yapıldığını defter ederek derhal merkeze iletmesi emredilmekteydi<sup>106</sup>. Kış mevsiminde olduğundan önceki seferde Kaptanıderyanın bizzat adaya gidip teftişte bulunması istenmemişse de sefer mevsimi içerisinde buna tekrar ihtiyaç hâsıl oldu. Kaptanıderyanın donanma ricâlinden seçtiği güvenilir kişiler ile hususî tayin edilen bir mübâşirin Midilli'ye gelip hesap defterleri üzerinde yaptıkları incelemelerde defterlerin düzensiz ve hesapların da hatalı olduğunu ayrıca isim isim işçileri belirtmenin de mümkün olamayacağını belirtmişlerdi. Hepsinin birlikte yaptığı bir tahminle kalyonun maliyeti 52.500 kuruş olarak tahmin edilmekteydi. O zamana kadar Hacı Ömer Ağa'ya 70.498 kuruşun gönderilmiş olduğunu ve denize indirilmesi için hâla paraya ihtiyaç olduğu belirtiliyordu. Kaptanıderya da sefer mevsiminde tüm yüksek rütbeli kaptanlar ve diğer Tersâne ricâli ile birlikte Midilli'de inşa edilen kalyonda bir keşifte bulundu. Hacı Ömer bu teftişte bulunanların nüzul için 12.500 kuruşa ihtiyaç olduğunu söylediklerini ve kadının ilâmı olduğunu belirtmekteydi. Sonunda Kaptanıderyanın gönderdiği defter ve iltimasına binaen bu sefer de 4.000 kuruş havale olunmasına karar verildi<sup>107</sup>. Kaptanıderya teftiş ettiği kalyonun kerestesinin zayıf olduğuna kanaat getirdiğinde ölçüsünü hemen orada değiştirebilmekteydi. 1792 yılının Akdeniz seferi dönüşünde inşası devam eden 51 zirâlık (38,66 mt.) kalyonun ölçüsünü bu sebeple 45 (34,11 mt.) zirâyâ dönüştürülmesine karar verdi<sup>108</sup>.

Kaptanıderyanın bizzat kalyon inşalarını teftiş ettiği yerlerden biri de yine Akdeniz seferlerinin güzergahı üzerinde bulunan Rodos'tu. Rodos'ta 1184/1770'te üç kalyon inşasına memur edilen eski Rodos mutasarrıfı Ahmed Bey, 5 yıl geçtiği halde inşanın bitmediği üstelik uzun süre beklemekten kerestesinin de büyük ölçüde kötü olduğu haberleri üzerine iki görevden de azledilip hesabı görülmek üzere Kaptanıderya tarafından donanmanın Akdeniz seferinden dönüşünde İstanbul'a getirildi ve birkaç gün de hapis yatmak zorunda kaldı. Kalyon inşası görevi Murâbitzâde Hüseyin Kaptan'a devredilirken mutasarrıflık görevi de bir başkasına verildi. O zamana kadar

---

<sup>106</sup> Kaptanıderya Mehmed Paşa'ya, Midilli kadısına ve Midilli nazırına hitaben 8 Cemaziyelahir 1175/4 Ocak 1762 tarihli hüküm: BOA, MAD. d. 10364, s. 213.

<sup>107</sup> 22 Ra. 1176/11 Ekim 1762 tarihli Hazine tezkiresi: BOA, C. BH. 11353.

<sup>108</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 208.

yapılan çeşitli masrafların ve kalyonların ne durumda olduğunun tespiti için bizzat yerinde inceleme yapmak üzere Kaptanıderya ve *erbâb-ı vukûf* kişiler görevlendirildi. Bu muayenede devlete maddî zararı olabileceği ve yürürlükteki uygulamalara da aykırı olacağı belirtilerek Bina Emini Ahmed Bey'in kendi tahrir ve defterlerine bağlı kalmak yolu tercih edilmedi<sup>109</sup>.

Kalyon inşaları için malzeme temininde de gerek muamelat ve gerek de rey hakkı bakımından Kaptanıderya çok etkiliydi. Bina Emini Canikli Ali Paşa Sinop'ta inşa edilen kalyonların kerestelerinin kesimini daha uygun bir zamanda yapabilmek için birkaç ay daha beklenmesinin uygun olabileceğini belirtip ne yapması gerektiğini sormaktaydı. Mevzunun havale edildiği Kaptanıderya Cezayirli Gazi Hasan Paşa ise kalyonların 5 ay önce inşa emri verilmiş olup şimdiye dek kerestenin kesilmiş ve inşanın da bitmeye yaklaşmış olması gerektiğini belirtip Tersane ricaliyle de yaptığı istişare sonucunda kereste kesiminin mevsimi olduğunu bu nedenle kerestenin kesilip inşanın hızlandırılmasının gereğini bildirdiğinden emir bu doğrultuda çıktı<sup>110</sup>. Muamelâtta Bina Emininden gelen arzıhaller üzerine gereken kereste, demir ve diğer malzemelerin gönderilmesi ya da uygun yerlerden tedarikinde kolaylık sağlanmasının gereğini de Sadrazama Tersâne Emini'nin tahririnn ardından Kaptanıderya arz etmekteydi<sup>111</sup>. Tüm harcırah tezkireleri için de uygulama yine bu minvâldeydi<sup>112</sup>.

### 1.3.2.2. Tersâne-i Âmire Eminlerinin Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşasındaki Rolü

Tersâne-i Âmire'deki kalyon inşalarından bizzat sorumlu olan Tersâne Emini<sup>113</sup> merkezde bulunması hasebiyle imparatorlukta inşa edilen tüm kalyonlar ile ilgili de müracaat mercii idi. Taşra tezgahlarındaki inşanın seyrinde de merkezdeki

---

<sup>109</sup> BOA, C. BH. 5675, 10 Ra. 1189/11.05.1775. Yapılacak tahkikatla ilgili Kaptanıderya Hasan Paşa'ya, Rodos kadısına, Murâbitzâde Hüseyin Kaptan'a ve diğer yerel yetkililere yazılmış fermanın sureti: BOA, C. BH. 5830, 10 Rebiülevvel 1189/11 Mayıs 1775.

<sup>110</sup> 21 M. 1189/24 Mart 1775 tarihli buyuruldu tezkiresi: BOA, C. BH. 8627.

<sup>111</sup> Kaptanıderya Süleyman Paşa'nın 14 Za. 1172/9 Temmuz 1759 tarihli arzı: BOA, C. BH. 11004; BOA, AE. Mustafa III 2855; 7 Recep 1170/28 Mart 1757 tarihli Rodos'ta iki kalyon inşasıyla görevli Hacı Ali'ye hüküm: BOA, AE. Osman III 1000.

<sup>112</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 209; BOA, C. BH. 11637.

<sup>113</sup> Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 47.

esas muhataptı<sup>114</sup>. Gerek taşra tezgahlarındaki kalyon emimleri gerek de Kaptanıderya, sadrazam hatta padişah gibi merkezde bulunan yöneticiler istek, tavsiye veya emirlerini Tersâne-i Âmire Emimi vasıtasıyla iletirlerdi. Tersane Emimi'nin arzıhali ve mühürlü ilamından sonra verilecek malzemeler için kaynak aktarımı onaylanırdı<sup>115</sup>. Tersâne Emimi taşrada inşa edilen kalyonlar ile ilgili verilecek kararlarda muteber bir role sahipti. Taşra tezgahlarında kalyon inşa eden Bina Emimine yeterince para verildikten sonra hâla para istemesi üzerine bunun uygun olup olmayacağı Tersâne-i Âmire Emimi'ne sorulmaktaydı. O da Baş Muhasebe ve Kalyonlar Kitâbeti'nden ilgili hesaplar için derkenâr ister, gelen tahrirata göre de ilâmını kaleme alırdı. Bina emimlerine yeterli para gönderilmiş olsa bile henüz kalyon tamamlanmamış ya da tamamlanıp Tersâne-i Âmire'ye gönderilmemiş ise gelene kadar bir miktar para verilmesinin uygun olacağı yönünde görüş bildirirdi<sup>116</sup>. Hesap Bina Emimi ile daha sonra da görüldüğünden öncelik kalyonların bir an önce ve sâlimen Tersane'ye ulaşmasında idi.

Taşra tezgahlarına kalyon inşası için gönderilecek hemen tüm malzeme Tersâne-i Âmire'den ve Tersâne Emimi tarafından tedarik edilerek gönderilirdi. 1762'de Sinop'ta denize indirilmesi yaklaşan tonbaz için Tersâne-i Âmire emiminden tombazın gerekli olan demir gereçlerini ve diğer malzemelerini bildirmesi istenmekteydi. Bunun üzerine bu malzemelerin ufak bir defter şeklinde hazırladığı listesini sunmuş ve defter Baş Muhâsebe'ye kaydedilerek tedarik edilip gönderilmesi buyuruldu<sup>117</sup>.

Malzemelere ilaveten taşrada inşa edilen kalyonlar için gönderilecek demirci, kalafatçı gibi işçiler de Tersâne-i Âmire tarafından tedarik edilmekteydiler. Gönderilecek işçiler hazırlandıktan sonra harcırahlarının verilmesi için yine Tersâne Emimi taktir vermekteydi<sup>118</sup>.

---

<sup>114</sup> BOA, C. BH. 646, Evasıt-ı Za. 1185/Şubat 1772

<sup>115</sup> Rodos'ta 3 kalyonun inşasında gerekli ve mahallinden satın alınacak demir için yazılacak hazine tezkiresi Tersâne-i Âmire emimi Hacı Yusuf Efendi'nin arzıhali ve mühürlü ilamı üzerine çıkan ferman ile verildi. 22 M. sene 1184/18 Mayıs 1770 tarihli hazine tezkiresi sureti: BOA, AE. Mustafa III 3119.

<sup>116</sup> BOA, C. BH. 7249; BOA, C. BH. 6455.

<sup>117</sup> BOA, C. BH. 9202.

<sup>118</sup> BOA, C. BH. 379; BOA, C. BH. 11637.

Taşra tezgahlarında inşa edilip Tersane'ye getirilen kalyonların eksik kalan kısımları Tersâne-i Âmire ricâli, baş mimar ve mimarlara yaptırılan kontrol sonrası deftere kaydedilip Tersâne Emîni tarafından tamamlanıyordu<sup>119</sup>.

### 1.3.3. İnşanın Bitişi

#### 1.3.3.1. Liman Temizliği

Tamamlanan kalyonların denize indirilebilmeleri için limanın temiz olması gerekiyordu. Esasen her türlü geminin limanı kullanabilmesi için de gerekli idi. Kalyon inşasının olmadığı zamanlarda da taşra tezgahlarının limanlarının temizlenmesine girişildiği vâki idi. 1721'de Midilli mutasarrıfı İsmail Paşa merkeze sunduğu arzıhalinde Midilli ulema ve ayanının kendisine gelerek limanın etrafında ve içinde sonradan bazı binaların yapıldığını ve bütün pislikleri limanın içine döküp doldurduklarından gemilerin girip çıkmasının çok zorlaştığını, limanın tamamen âtil hale gelmemesi için de bunların def edilmesi gerektiğini söylediklerini bildirmekteydi. Talebi üzerine mutasarrıfı İsmail Paşa'ya ve Midilli kadısına bu minvalde buyuruldu verildi<sup>120</sup>. Rodos'ta da 1701 sonu ve 1702 başlarında Rodos'un iki limanı olan Kadırğa limanı ile büyük limanın temizlenmesi için Kaptanıderya Abdülfettah Paşa'ya Rodos'ta iki dolap kayığı inşa ettirmesi emredilmekteydi<sup>121</sup>. Ancak temizlenen limanlar bir süre sonra tekrar çöple dolmaktaydı. Midilli'de 1735 yılında tamamlanan iki kalyonun denize indirileceği mahallin çöple dolduğu belgelere yansımıştı. Adada 1776'da tamamlanması yakın olan kalyonun denize indirileceği bölgenin temizleneceği bildirilmekteydi. Yine 1790'da Midilli limanının kalyonun denize indirilmesine engel olacak derecede dolmasına sebep olarak yağın yağmur gösterilmekteydi<sup>122</sup>.

---

<sup>119</sup> BOA, C. BH. 10973.

<sup>120</sup> Midilli mutasarrıfı İsmail Paşa'nın 21 Haziran 1721 tarihli arzıhali: BOA, C. BH. 8697.

<sup>121</sup> Bostan, **Tersâne-i Âmire**, s. 28.

<sup>122</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 218.

Kalyonun inşasına ilaveten liman temizliği için ayrıca bazı personel ve malzemeye ihtiyaç duyulmaktaydı. Malzemelerden en gerekli olanının tonbaz dolabı olduğu anlaşılmaktadır. Dolap kayığı da denilen tombaz dolabında sütun ve seren de bulunmaktaydı<sup>123</sup>. Kalyon bina eminlerinin talepleri üzerine Midilli'ye 1762, 1776 ve 1784 yılında liman temizliği için gönderilen malzemelerin en değişmezi tonbaz dolabı idi<sup>124</sup>. Yine liman temizliği için bir adet çekdirme gemisi de şarttı. Bina Emini Hacı Ömer Ağa Midilli'de 1762'de inşasını tamamladığı kalyonun indirileceği limanı temizlemek üzere forsası mükemmel bir adet çekdirmeye ihtiyacı olduğunu bildirmekteydi. Durumu inceleyen Kaptanıderya ve Tersâne Emini ise bu şartlara uygun olan Midilli Mutasarrıfı İbrahim Paşa'nın çekdirme gemisini liman temizliği hizmetini görmek üzere tayin edilmesini sağladılar<sup>125</sup>.

**Tablo 3:** 1762'de Liman Temizliği İçin Tersâne-i Âmire'den Midilli'ye Gönderilen Malzemelerin Listesi<sup>126</sup>

Malzemeler	Adet	Kantar
Tonbaz dolabı	1	
Tel		72
Lenger	2	5
Makara	24	
Tûc zebânlı makara	2	
Katran		30

Liman temizliği için malzemelerden başka bu işe mahsus personel de gerekmekteydi. 1756 yılında Sinop'ta 2 kalyon inşasına memur Süleyman Ağa İstanbul'a yazdığı arzıhalinde liman temizliği için 4 dalgıç gönderilmesini talep etmekteydi. Bunun üzerine 4 dalgıcın Tersâne-i Âmire'den tedarik edilerek gönderilmesine dair hüküm verildi<sup>127</sup>. "Arabacı" olarak zikredilen bir grubun da liman temizliği için çalıştırıldığı görülmekteydi<sup>128</sup>. Sinop'ta 6 mahallede meskûn bulunan Rumların birçok iş yanında kumunu çekmek suretiyle limanın temizliğini de yaptıkları

<sup>123</sup> Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 93.

<sup>124</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 209; BOA, C. BH. 11062; Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 221.

<sup>125</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 209.

<sup>126</sup> a.g.y.

<sup>127</sup> BOA, C. BH. 734.

<sup>128</sup> BOA, C. BH. 12417.

bilinmekteydi<sup>129</sup>. Ayrıca inşanın son aşamalarına doğru gönderilen kaptan, levent gibi mürettebât ile marangoz ve burgucu gibi bazı işçiler de liman temizliği hizmetinde istihdam edilebiliyorlardı. 1735'te Midilli'de inşa edilmekte olan 2 kalyonun inşasında ve limanın temizlenmesinde çalışmak üzere 2 kaptan ve 100 levent ile birlikte 3'ü kalfa 30 marangoz, 2 makaracı ve 3 burgucu gönderildi<sup>130</sup>.

**Tablo 4:** Midilli'de 1758-1763 Yıllarında İnşa Edilen Kalyon İçin Liman Temizleme Hizmetinde İstihdam Edilen Arabacıların Hizmet Dökümü<sup>131</sup>

Tarih Aralığı		Aylık ort. İşçi sayısı	Gün			Aylık ort. iş günü	Toplam işçi sayısı (kişi*ay)	Toplam işgücü (kişi*gün)	Kişi başı ort. aylık	Yevmiye	Tutar
Hicri	Miladî		Toplam	Boş	Çalışılan						
1 M. 1177- 29 S. 1177	12.07. 1763- 08.09. 1763	5	59	14	45	22,5	10	225	810	36	8.100

### 1.3.3.2. Denize indirme

İnşası tamamlanan kalyon liman temizliği de yapıldıktan sonra denize indirilmeyi beklemekteydi. İstanbul'da inşası tamamlanan kalyonların denize indirileceği vakit günü, saati hatta dakikasına kadar münecimbaşı tarafından hesaplanıyordu<sup>132</sup>. Taşra tezgahlarında inşa edilen kalyonların da herhangi bir zaman yerine *bir sâ'at-i sa'd-iktirânda* denize indirilmeleri istenmekteydi<sup>133</sup>.

<sup>129</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 118, 345-348.

<sup>130</sup> 28 Cemaziyelahir 1148/15 Kasım 1735 tarihli buyuruldu: BOA, C. BH. 5903.

<sup>131</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>132</sup> Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi", **C.B.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi**, 2010, c. 8, sayı: 1, s. 17.

<sup>133</sup> BOA, C. BH. 11085, 5 Cemaziyevvel 1174/13 Aralık 1760.



Yelken, demir ve pusula, kum saati gibi diğer bazı malzemelerin de kalyon denize indirilmeden önce gönderilmesinin gerektiği anlaşılıyor<sup>134</sup>. Taşra tezgahlarında inşa edilen kalyonların denize indirilmeleri için gerekli olan başlıca iki malzemeden kızaklar ve felenklerin tedariki bölgeye göre farklılık arz etmekteydi. Osmanlı taşrasının en aktif tezgahı olan Karadeniz'deki Sinop nüzul için gerekli keresteleri kendi hinterlandından tedarik edebilmekteydi. Ancak bunun için kadı, nâib ve zâbit gibi yerel yetkililerin yardımı gerektiğinden bunlara hitaben hükümler gönderilmesi kâfi idi<sup>135</sup>. Ancak Ege adaları olan Rodos ve Midilli bu konuda o kadar şanslı değildi ve Tersâne'ye muhtaçtı<sup>136</sup>. 18. yüzyıl boyunca bu tezgahların bu konuda da Tersâne'ye olan bağımlılığında bir değişiklik olmadı. 1784'te Midilli'de denize indirilecek kalyon için Tersâne-i Âmire'den istenen malzemeler tombaz dolabı, sandallar, üstüğü, süzengi dümen, ırgad, kızak demirleri, 9 adet tunç makara zebanı, sütunlar için karaağaç, 18 kebîr kızak ve 300 felenk olup ayrıca kalafatçılar da bu listede yer almaktaydı<sup>137</sup>. Kalafatlama işlemi denize indirilmeden önceki en önemli işlerden olup gönderilmeleri aciliyet arz ediyordu<sup>138</sup>.

Taşra tezgahlarına Tersâne'den gönderilen nüzul malzemeleri olarak kızak ve felenkler de esasında büyük ölçüde Kocaeli'den temin edilmekteydi. Kocaeli'den istenen felenk ve kızaklar gürgen ağaçlarından seçilmekteydi<sup>139</sup>.

**Tablo 5:** Midilli'de Ömer'in İnşa Ettiği Kalyonun Denize İndirilebilmesi İçin Gerekli ve Tersane'den Gönderilen Malzemeler<sup>140</sup>

Malzemeler	Adet
Felenk	300
Kızak	16

<sup>134</sup> 1762'de Sinop'ta denize indirilecek tonbaz için gerekli levazımat ve demir parçalarının defteri: BOA, C. BH. 9202.

<sup>135</sup> Sinop havalisindeki kazaların kadı, nâib, âyân ve zâbitleri ile kalyon inşasına memur Hacı Ahmed'e hitaben 12 Ş. 1176/26.02.1763 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 10267.

<sup>136</sup> 1757'de Rodos'ta inşa edilen kalyonlara gönderilen malzemeler için inşaya memur Hacı Ali'ye hitaben 7 Recep 1170/28 Mart 1757 tarihli hüküm: BOA, AE. Osman III 1000. Midilli'de inşa edilmekte olup ilkbaharda denize indirilmesine karar verilmiş olan kalyonun Bina Emiri Hacı Ömer Ağa *nüzûl* malzemeleri olarak gereken 3 kızak ve 100 felenk ile limanı temizlemek için bir adet çekirme gemisi Tersâne-i Âmire'den bir an önce gönderilmesini istemekteydi: BOA, C. BH. 6455, Şaban 1176/Mart 1763.

<sup>137</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 221.

<sup>138</sup> Midilli'de 1735'te inşa edilen kalyonlara 30, 1762'de inşa edilene ise 10 kalafatçı önce gönderilmişti: BOA, C. BH. 11637.

<sup>139</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 224.

<sup>140</sup> 12 Ş. 1175/8 Mart 1762 tarihli fermana istinaden: BOA, MAD. d. 10364, s. 211.

Kızak demiri	16
<b>Felenk ile Birlikte Kalyon Isgarası İçin</b>	
Sütun-ı voynuk	40
Seren-i cunda	30
<b>Nüzul İçin</b>	
Kara ırgad-ı kalyon	8

**Tablo 6:** 1762’de Midilli’de Tamamlanan Kalyonun Denize İndirilmesi İçin İzmit’ten Kesilen Kızak ve Felenk Kerestelerinin Kesim ve Nakil Ücretleri<sup>141</sup>

Kereste Cinsi	Adet			Adet Fiyatı (Akçe)	Tutarı	
	Gerekli Olan	Tersane Mevcudundan	İzmit’ten Kesilen		Akçe	Kuruş
Kızak-ı kebîr-i kalyon	16	12	4	240	9.600	80
Felenk-i kalyon	300	112	188	240	45.120	376
<b>Toplam</b>	<b>316</b>	<b>124</b>	<b>192</b>	<b>240</b>	<b>54.720</b>	<b>456</b>

Kalyonların üzerine kurulduğu kızaklar ile denize indirileceği yol üzerine döşenen felenklerden başka nüzûl esnasında hareket kolaylığı sağlamak adına don yağı kullanılmaktaydı. Taşra tezgahlarında inşa edilen kalyonların don yağı tedariki ise İstanbul’daki Yağ Kapanı’ndan sağlanmaktaydı<sup>142</sup>. Taşrada inşa edilen kalyonların nüzûl masraflarından olarak bir de iskele masrafı zikredilmektedir. 1757-60 arasında Rodos’ta inşa edilen kalyonlar için Bina Emini 135 kuruş harcamışsa da Baş Muhâsebe tarafından bu mahsûbu gerekmeyen masraflardan sayılmıştır<sup>143</sup>. Yine 1777-78 arasında Rodos’ta inşa edilen kalyonun limandan çıkışı için 250 kuruşluk bir masraf söz konusu idi<sup>144</sup>.

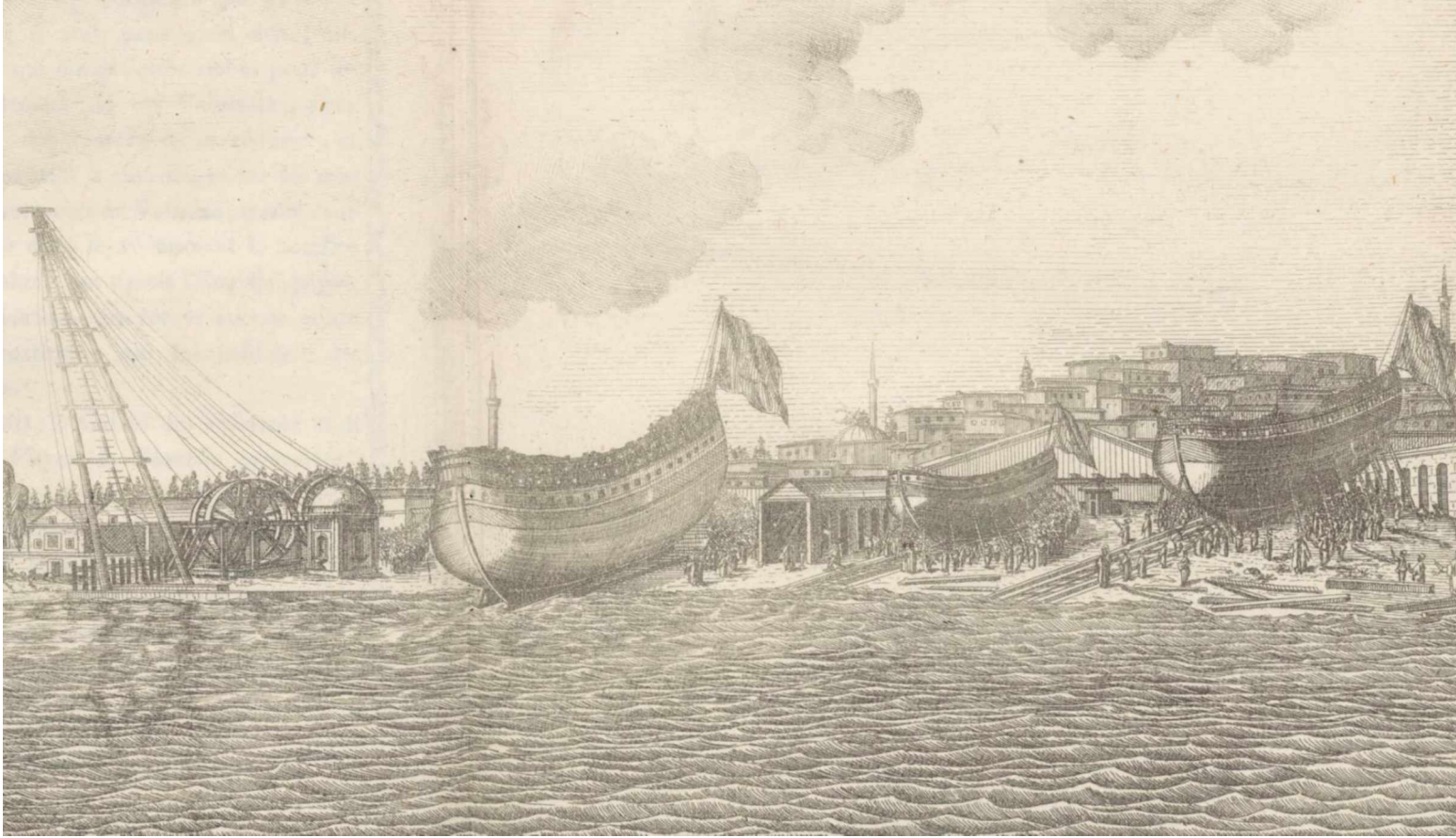
<sup>141</sup> 15 N. 1175/9 Nisan 1762 tarihli Hazine tezkiresi: BOA, MAD. d. 10364, s. 209.

<sup>142</sup> Özdemir Gümüş, “Osmanlı’da Gemilerin Denize İndirilmesi”, *C.B.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, 2010, c. 8, sayı: 1, s. 24. Süleyman Ağa Sinop’ta inşa ettiği 33 ziralık 1 tonbaz karavelesinin denize indirilmesi için 24.08.1759’a kadar kıyyesi 30 akçeden satın alınan 400 kıyye don yağına 12.000 akçe ödemişti: BOA, C. BH. 860.

<sup>143</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

<sup>144</sup> BOA, KK. d. 5714, s. 13.

Şekil 4: 18. Yüzyıl Sonlarında Tersâne-i Âmire’de Felenkler Üzerinde Denize İndirilen Kalyonlar<sup>145</sup>



İstisnasız tüm taşra tezgahlarındaki kalyonların denize indirilebilmeleri için gerekli işgücü büyük ölçüde İstanbul'dan gönderiliyordu. Kalyon denize indirildikten sonra İstanbul'a getirilmesi için görevlendirilen mürettebat olan kalyonculara nüzûlde de büyük iş düşmekteydi. Sinop'ta inşa edilip yakında denize indirilecek olan 2 kalyonda görev almak üzere 200 levent gönderildi (Temmuz 1761)<sup>146</sup>. Yine 1777'de inşası tamamlanan kalyonların denize indirilmesi için 40 Mellah Tersâne-i Âmire'den Midilli'ye gönderildi<sup>147</sup>.

Her zaman olmasa da kalyonların denize indirilişi esnasında birtakım kazalar da meydana geliyordu. Midilli'de inşa edilen kalyon 27 Temmuz 1763'te denize indirilirken Piregözkızı adı verilen yerde 11 kulaç sudan çıkıp kalyonda bulunan ve 13 demir top için gereken araba ve takımları ile 3 parilye aleti kırıldı. Kalyon nihayetinde İstanbul'a gidecek olmasına rağmen bu edevatının kalyon Midilli'deyken Tersâne-i Âmire'den tekrar yapıp gönderilmesi emredildi<sup>148</sup>.

### 1.3.3.3. Merasimler

Büyük bir gemi olması hasebiyle taşra tezgahlarında inşa edilen kalyonların denize indirilişinde de İstanbul'da olduğu gibi bir merâsim düzenlendiği anlaşılmaktadır. Tersâne-i Âmire'dekiler kadar gösterişli olmasa da taşra tezgahlarında da kalyonların denize indirilişi bölge halkı için önemli bir seyir olarak görülmüş olmalıdır. Tersâne-i Âmire'de inşa edilen kalyonların denize indirilmesi sırasında payitahtta bulunup merkezî tersâne olması hasebiyle Sadrazam, şeyhülislam, rikab-ı hümayun ağaları, defterdar ve yeniçeri ağası hatta bazen Padişah dahi hazır bulunmaktaydı<sup>149</sup>. Taşra tezgahlarındaki kalyonların denize indirilişi esnasında ise belgelerde izine pek rastlanmasa da protokolde mutasarrıf, sancak/beylerbeyi, kadı, dizdâr, âyân gibi bölgenin ileri gelen sivil ve askerî yetkililerinin bulunduğu varsayılabilir.

---

<sup>146</sup> BOA, C. BH. 618.

<sup>147</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 219.

<sup>148</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 211.

<sup>149</sup> Özdemir Gümüş, "Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi", s. 18.

Kalyonları denize indirme merâsimlerinin olmazsa olmazlarından kurban kesimi taşra tezgahlarında da muhtemelen İstanbul'daki<sup>150</sup> gibi dua ile kalyonun baş ve kış taraflarında yapılmaktaydı. 1760'ta Rodos'ta inşa edilen iki kalyonun denize indirilişi sırasında 44 koyun kurban edilmiş ve bunlar için 21.000 akçe ödendi<sup>151</sup>. Yine merâsimin değişmez kaidelerinden biri de hil'at verilmesi idi. Tersâne-i Âmire'de olduğu gibi<sup>152</sup> kalyonların denize indirilmesinin ardından verildiği muhtemel olan hil'atler daha çok müderrisler gibi ilmiye mensupları ve mimarlar gibi yüksek kademedeki bazı kalyon çalışanlarına verilmekteydi<sup>153</sup>. Yine merâsim esnasındaki uygulamaların devamında bir nevi bahşiş olarak in'âmlar gelmekteydi. Bilhassa ilmiye mensupları ile kalyon işçilerine nüzûl esnasında in'âmlar verildi<sup>154</sup>. Kalyonların denize indirilişinden önce bazı önemli inşa aşamalarında da işçilere in'âm verildiği olurdu. Midilli'de inşa edilen kalyonun 20 Aralık 1759-27 Kasım 1761 arasında bazı ahşap kısımları yerine konulduğunda mimara ve diğerlerine verilen bahşiş tutarı 42.120 akçeye ulaşıyordu<sup>155</sup>. 1757-1760 arasında Rodos'ta inşa edilen 2 kalyonun kalfa ve işçilerine de 85.698 akçelik inâm verildi<sup>156</sup>. Kurbanlar, hil'atler ve in'âmlar Baş Muhâsebe tarafından mahsûbu gerekmeyen masraflardan olarak görülmekteydi ve Bina Emni bunları kendi cebinden verirdi.

**Tablo 7:** 1756-1761 Arasında Sinop'ta İnşâ Edilen İki Kalyon ve Bir Tonbaz Karavelesi İçin Verilen Kurban, Hil'at ve İnâm Bedelleri<sup>157</sup>

	Tutar	
	Kuruş	Akçe
Tonbaz ve kalyonların inşâ başlangıcından şimdiye kadar verilen in'âmlar ve hil'at bedeli	1.035	124.200

<sup>150</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 18.

<sup>151</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

<sup>152</sup> Özdemir Gümüş, "Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi", s. 18.

<sup>153</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

<sup>154</sup> Rodos'ta inşa edilen iki kalyonun 1760 yılında denize indirilişi sırasında müderrislere, şeyhlere ve kuran okuyanlara 485 kuruş tutarında in'âmât verilmişti: BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

<sup>155</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 35. Baş Muhâsebe defterlerinden BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 130'da bu kalyonun inşasının başından sonuna kadar mimara, kalfalara, ustabaşılara ve sâireye mutâd-ı kadîm üzere verilen in'âmât 12.060 pâre (36.180 akçe) olarak kaydedilmiştir.

<sup>156</sup> Bunun 40.818 akçesi Baş Muhâsebe tarafından: indirilerek mirî tutar 44.880 akçe olarak tahakkuk etmişti. BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

<sup>157</sup> İnşanın 1 Ca. 1169-30 Z. 1172/02.02.1756-24.08.1759 tarihleri arasındaki masraflarından: BOA, C. BH. 860.

Kalyonların ve tonbazın inşâları gününde, bodostamaları konulduğunda ve denize indirildiği gün sıbyanlar mektebine verilen in'âmlar, kurban bedeli vs.	224	26.880
Bina Emininin tâbilerine, mutâd üzere kalyon hizmetindekilere, mimârlara ve kâtiplere verilen îydiyye	3.200	384.000

#### 1.3.3.4. Denize İndirildikten Sonra İnşanın Tamamlanması

Kalyonların büyük kısmı karada inşa edilirken bazı kısımları da denize indirildikten sonra inşa edilebilmekteydi. Kalyonların tam olarak hangi kısımlarının denize indirildikten sonra inşa edildiği ise inşadan inşaya değişebilmekteydi. Midilli'deki inşalarda tekne kısmının karada inşa edildiği, kamara, ambar, cephanelik gibi bölümlerin ise denize indirildikten sonra tamamlandığı bilinmektedir<sup>158</sup>. Rodos'ta ise 1757'de inşa edilen 2 kalyondan birinin denize indirilmesi yaklaşmış olduğundan bir takım olmak üzere seren, sütun, bâd-bân (yelken), gomana, âlât, kızak, çarmıh, sâir mühimmât, demir lengeri, dümen, lombar, halka ve makara takımları defter olunduğu üzere tertip ve tahsis edilip Tersâne-i Âmire mevcudundan gönderildi. Malzemelerin diğer kalyonun takımı olup denize indirildikten sonra kalyonun iç kısımlarına konularak donatılıp tamamlanması istenmekteydi<sup>159</sup>. Esasen kalyonlar için "inşâ" ana gövdenin yapılıp denize indirildikten sonra da sütun ve serenlerinin de yerleştirilmesine kadar olan aşamayı ifade etmekteydi. Bundan sonra ise serenler yelkenlerle donatılıp lenger ve tonozların temini ile "techîz" edilmiş olurdu<sup>160</sup>. Kalyonların taşra tezgahlarındaki inşası bu aşamaya kadardı.

#### 1.3.3.5. Tamamlanan Kalyonların Tersâne-i Âmire'ye Getirilmesi

Taşra tezgahlarında inşa ve techiz aşamaları tamamlanan kalyonlar seyre hazır bir vaziyette Tersâne-i Âmire'ye götürülmeyi beklerdi. Kalyonların İstanbul'a

<sup>158</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 234.

<sup>159</sup> 7 Recep 1170/28 Mart 1757 tarihli Rodos'ta iki kalyon inşasıyla görevli Hacı Ali'ye hüküm: BOA, AE. Osman III 1000.

<sup>160</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 149.

götürülme işlemi ise halihazırda gönderilmiş olan kalyon kaptanı ile genel manada kalyoncu olarak tesmiye edilen mürettebatın işiydi. Rodos ve Midilli'ye kalyoncuların çok büyük kısmı İstanbul'dan gönderilirken Sinop'ta yakın bölgelerden hatırı sayılır miktarda kalyoncu tedarik ve tertip edebilmek mümkündü. 17. yüzyılın sonunda Sinop'ta tamamlanan kalyonlar için gerekli 90 kişilik mürettebatın 10'u kaptan ve maiyyeti iken 80 kişi Ünye ve Sinop'tan toplandı<sup>161</sup>. 18. yüzyılda ise Sinop'a da kalyoncuların büyük kısmı İstanbul'dan gönderilmekteydi. 1764'te Sinop'ta inşa edilen 51 zirâ (38,66 mt.) uzunluğunda bir kalyon ile bir tonbazın İstanbul'a getirilmesi için inşa süresince ve kalyonun denize indirilmesi aşamasında toplamda 2 kaptan 170 levent ve 9 mirî esir gönderildiği halde yetersiz geleceğinden Bina Emni Hacı Ahmed tarafından merkezin emri ile kalyonun seyrinde görev almak üzere 40 Mellah tahrir etti<sup>162</sup>. Bir taşra tezgahına kalyonların alınıp Tersâne'ye getirilmesi için gönderilen kalyoncular döndüklerinde hemen başka bir taşra tezgahına da yollanabilmekteydi. Temmuz 1764'te Sinop'ta inşa edilen tonbazı Tersâne'ye getirenlerden Tersâne mevcudundan 30 Mellah ile zindan mevcudundan 11 esirin bu kez Midilli'ye gönderilmesi emredildi<sup>163</sup>.

Yola çıkmak üzere techiz edilen ve mürettebatı da tamamlanan kalyonlar boş gelmemekte ve İstanbul'a gelirken inşa edildikleri mahaller ile bazen de yol üzerinde bulunan bazı malzemeleri yüklenerek getirmekteydiler. Bilhassa nüzûl malzemeleri olan kızak ve felenkler taşra tezgahlarında inşa edilen kalyonlarla birlikte Tersâne-i Âmire'ye getirilmekteydi. Ayrıca ilgili bölgelerden Tersâne'ye gerekli olan ve normalde de gönderilecek olan keresteler de yine bu kalyonlar tarafından getirilmekteydi<sup>164</sup>. Kalyonların oradan ayrılışından sonra taşra tezgahlarında bir şekilde gerekli bir malzeme kalması durumunda bunların da donanmaya ulaştırılması istenmekteydi<sup>165</sup>.

---

<sup>161</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 401

<sup>162</sup> BOA, C. BH. 7249.

<sup>163</sup> BOA, C. BH. 766.

<sup>164</sup> Sinop'ta 2 kalyon inşasına memur Canım Hoca Mehmed Paşa'ya hitaben 17 Za. 1137/27 Ağustos 1725 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 4602. Süveyş limanı gemileri için Rodos'tan kesilip mahzende muhafaza edilen keresteler 1760'ta adada inşa edilen iki kalyonun tamamlanmasıyla İstanbul'a hareketleri esnasında bunlara yüklenilerek gönderildi: BOA, MAD. d. 10364, s. 209.

<sup>165</sup> Bu tür malzemelerden âlât-ı cedidden yakın zamanda biten inşadan Midilli'de kalanlarının güvenli bir şekilde kayıklarla Sultaniye'deki donanmaya iletilmesi emredildi: Midilli Şeriye Sicili 45, s. 44'ten naklen Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 234.

Kalyonlar yola çıktıktan sonra Bina Emini tarafından İstanbul'a durum haber verilmekteydi<sup>166</sup>. Kalyonların İstanbul'a gelişinden Bina Emini ile ilgili bölgenin kadısı sorumlu tutulup ve görevlerinin bekası da buna bağlıydı<sup>167</sup>. Kadı için durum daha hassas olup, kalyon inşasından başka görevi kalmasa bile Bina Emini de inşa için merkezden alacaklarını tamamen tahsil etmesi bir yılı bulduğundan sorun çıkması halinde en azından maddi olarak ciddi ölçüde etkilenebilirdi.

Bir kalyon için inşa edilmesi, deniz indirilmesi, kısmen denizde tamamlanması ve techizinin de bittikten sonra inşa mahallinden İstanbul'a gönderilmesi ve İstanbul'a ulaşması önemli aşamalardı. Ancak her kalyon için bu aşamaların tamamını bilebilmek için hâla yeterli araştırma yoktur. Ancak bazı inşalardan hareketle kısmî sonuçlara varılabilir. 1757-60 arasında Rodos'ta inşa edilen 41,5 zirâlık 2 kalyonun Bina Emini Kızılhisarlızâde Ahmed Bey Aralık 1759'da yazdığı arzıhalinde denize indirilmelerinin yaklaştığını bildirmekteydi. Masrafları için 1.500 kuruşluk havale isteğine karşı verilen emrin tarihi 27 Aralık'tır<sup>168</sup>. Ahmed Bey 31 Temmuz 1760'tan önce yazdığı arzıhalinde ise 2 kalyondan birinin denize indirildiğini, diğerinin indirilmesi için 350 kantar demir gerektiğini bildirmekteydi<sup>169</sup>. Yaklaşık bir ay sonra 25 Ağustos 1760'tan önce yazdığı arzıhalinde ise diğer kalyonun da tamamlanıp denize indirildiğini merkeze haber vermektedir<sup>170</sup>. Son olarak 6 Ekim 1760'tan önce yazdığı arzıhalinde ise kalyonların techîz edildiğini ve İstanbul'a gelmek üzere olduklarını bildirmekteydi<sup>171</sup>.

### **1.3.3.6. Tersâne-i Âmire'ye Getirilen Kalyonların Kontrol Edilmesi**

---

<sup>166</sup> Rodos'ta 1757 yılında inşası emredilen 41,5 zirâlık 2 kalyonun Bina Emini olan Kızılhisarlızâde Ahmed Bey 6 Ekim 1760'tan önceki arzında kalyonların techîz edildiğini ve İstanbul'a gelmek üzere olduğunu bildirmekteydi: BOA, C. BH. 10944.

<sup>167</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 403.

<sup>168</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 205.

<sup>169</sup> BOA, C. BH. 1881. Bu ve devamındaki ilgili belgelerde arzıhal tarihi yazmadığından ondan ilk bahsedilen tarih verilmiştir.

<sup>170</sup> BOA, C. BH. 699.

<sup>171</sup> BOA, C. BH. 10944.



İlk iki aşama olarak taşra tezgahlarında inşâ ve techîz edilen kalyonlar İstanbul'a getirildiğinde Tersâne-i Âmire'ye bağlanırdı. Burada üçüncü ve son aşamaya geçirilerek donatılır yani silahlandırılırdı<sup>172</sup>. Eksik kalan kısımları Tersâne-i Âmire ricâli, baş mimar ve mimarlara yaptırılan kontrol sonrasında deftere kaydediliyor ve Tersâne Emini tarafından tespit edilmiş olan tüm eksiklikleri de gideriliyordu. Zaten kaptan ve kısmen mürettebatı da önceden hazırlanmış olduğundan ihtiyaca göre derhal sefere ya da muhafaza görevine gönderilebiliyordu.<sup>173</sup>

**Tablo 8:** 1756-61 Arasında Sinop'ta Süleyman Ağa'nın İnşa Ettirdiği Kalyonun Tamamlanmış Olan Mahalleri<sup>174</sup>

<b>Tamamlanan Kısımlar</b>
1. Kıç üstünde reis kamarası
2. Kıç palavrasında morfedar
3. Baş küpeşterleri
4. Pusula sandığı
5. Nerdübânlar
6. Fener köşkü
7. Aylakçı kamarası
8. Kethüdâ-yı top kamarası
9. Baş kıç morfedarı
10. Cebehâne ve kumanya portuc
11. Palastupa sandığı
12. Zindân maa bâdbân kamarası
13. Top anbarı güverte
14. Tanburata
15. Baş yuvarlakları ve çıkmaları
16. Sintine
17. Anbar ağzı iskelesi
18. Baş trinkete yanları
19. Mancana çehârmihî ve uçukluk

<sup>172</sup> BOA, C. BH. 11387.

<sup>173</sup> Akdeniz'e kış muhafazası için çıkacak 3 kalyondan Rodos'ta inşa edilen Tılsım-ı Bahri'nin tamiri, tedhîni (tütsülenmesi) ve techîzi tamamlanmış olup 11 Aralık 1760'de saat 4'te Tersâne-i Âmire önünde suya indirilecekti. Tılsım-ı Bahri'nin bu işlemleri yaklaşık 3 ay sürmüştü. (BOA, C. BH. 11085).

<sup>174</sup> BOA, C. BH. 10973.

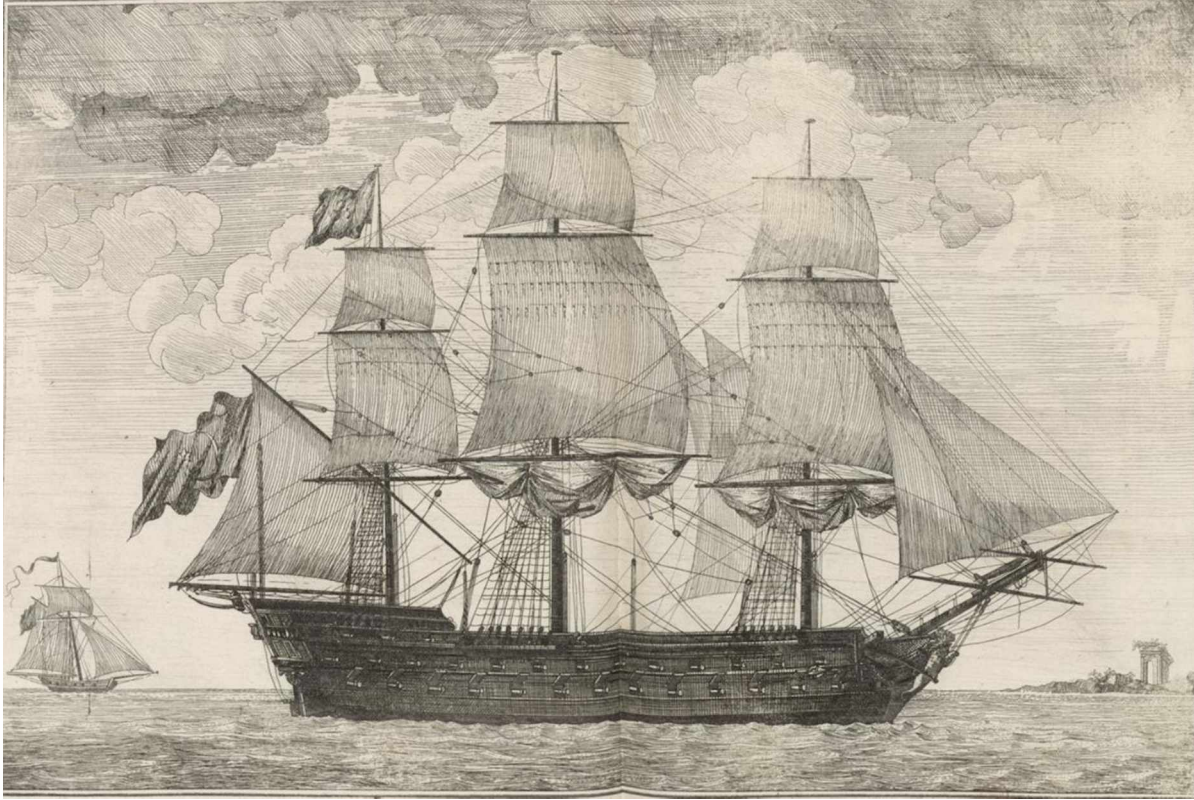
**Tablo 9:** 1756-61 Arasında Sinop'ta Süleyman Ağa'nın İnşa Ettirdiği Kalyonun Tamamlanması İçin Gerekenler<sup>175</sup>

Tamamlanacak Mahaller	Adet	Kıyye	Kantar
Vekîl-i harc yatağı			
Anbar ağzına hâçlık			
Mayistra hamenci(?) üstüne pıraçol palavra	8		
Baş palavra üstüne pıraçol	3		
Kemanlar için pıraçol palavra	2		
Bordi manivelası için mavelo	2		
Marangoz ve kalafat ve kapakçı ve vardiyân ve felûke ve kılağuz kamaraları			
Baş reis ve bâdbân kamarası	2		
Aylakçı kamarası ve derûnunda kamara	3		
Üstüpü kamarası	1		
Küfe(?) sandığı	1		
Ocaklık	1		
Anbar ağzına nerdübân	1		
Kıç tarafına nerdübân	1		
Irgadlar pervazına pıraçol	5		
Gırıva-i dümen	1		
Yeke için karaağaç	2		
Pîş-i karav için oluk			
Yasdık	2		
Mismâr-ı basğı			2
Mismâr-ı kalafat			3
Miyâne			2
Mismâr-ı Zağra			2
Mismâr-ı Lofça			3
Mismâr-ı tulumba		22	
Kanca-i anbar-ı top	134	1.068	
Halka	44	528	
Kanca-i güzine	52	520	
Halka-i güzine	52	520	
Kanca-i palavra	32	292	
Halka-i haruna(?)			5
Göz toplarına kanca	4	32	
Halka	4	32	
Torna halkası	2	22	

<sup>175</sup> BOA, C. BH. 10973.

Mantilya halkası	2	16	
Felüke kıraşkonu halkası	3	30	
Tahta-i kurşun	14	250	
Halka-i tirinka-i sandal	4	44	
Avîze-i tâbık(?)	4	32	
Halka-i kıraşkon-ı mihâne(?)	4	32	
Halka-i kukuraya(?)	3	15	
Cıvata	8	40	
Araba-i top	60		
Cıvata	420	2.010	
Top arabası için halka-i kebir	12	120	
Mapa-i araba	120	120	
Araba için baskı çubuğu	960	360	
Takım-ı kayuş(?) -ı kış hesâb-ı mikyâs(?)	50		
Korteliçe	8		5
Felüke takımına koç boynuzu	22	12	
Çenber-i sütun	1	15	
Halka-i sağır	2	2	
Sûzen-i felüke (1 takım)		12	
Sandal takımı için koç boynuzu	22	12	
Halka-i sağır	2	2	
Çenber-i sütun	1	15	
Dümen-i sûzen	1	12	
Pencere çerçevesi maa cam	28	56	
Tolun tahtası			
Nakkâş			

**Şekil 5:** Midilli’de 18. Yy. Sonlarında Ahmed Kaptan Tarafından İnşa Edilen 70 Toplu 59,5 Zirâ (45,09 mt.) Uzunluğundaki Kalyon<sup>176</sup>



### 1.3.4. Kalyon İnşası Süresince Asayiş-Cezalar

Bazen yıllar süren kalyon inşaları boyunca gerek bizzat inşada gerekse malzeme temini aşamalarında yüzlerce kişi çalışmaktaydı. Bu çapta bir çalışma sürecinde gerek kalyon inşa sahasında gerek de malzeme ve para temin edilen diğer mahallerde birtakım asayiş olaylarının, muhalefetlerin, tehditlerin ve cezaların beraberinde gelmesi ise kaçınılmazdı.

Kalyonun inşasında çalışan işçiler (esnâf-ı amele) bizzat Bina Emîni tarafından ya da görevlendirdiği adamları tarafından günde iki defa yoklanıp deftere kaydedilmekteydi<sup>177</sup>. Çalışma esnasında bu kişilerin gözetiminde olan işçilerin cezaî sorumluluğu ise kalyon kaptanına aitti. Bina Emîninin işçiler üzerindeki yaptırımını ancak eksik ya da hatalı iş üretmeleri sebebiyle ücretlerinden kesinti yapmak olabiliyordu<sup>178</sup>. Azletme ya da cezalandırma yetkisini haiz değildi. Taşra tezgahlarında kalyon inşasında çalışan işçi ve diğer görevlilere icabı hainde gerekli cezayı verme yetkisine ancak kalyonun kaptanı sahipti. 1763'te Midilli'de kalyon inşasında görevli marangoz, burgucu, demirci, aylakçı ve Bina Emîninin maiyyetinde olanları adadaki Yeniçeri zâbiti ile *sâir ehl-i örf tâîfeleri* ucuz bahanelerle gelip almaları ve hapsetmeleri üzerine Bina Emîni merkeze yazdığı arzıhalinde kalyon çalışanlarının yalnızca kalyon kaptanı tarafından alıp hapsedilebilmeleri ve dışarıdan başkasının müdahale etmemesi ile ilgili daha önce verilmiş olan fermanın yinelenmesini talep etmiş ve bu minvaldeki emir yinelenmişti<sup>179</sup>. Bazen de kalyon inşasında çalışan işçilerin firar ettiği görülmekteydi. Böyle durumlarda firarların önlenmesi ve firar edenlerin hapsedilmeleri emredilmekteydi<sup>180</sup>. Bazen de inşa edilen kalyon etrafında şüpheli şahıslar bulunup yakalanabiliyordu. 1771'de böyle bir örnekte Bina Emîni Mustafa kalyonun altında yakaladığı 2 kişiyi zâbitlere teslim etmiş ancak zâbitler 15'er kuruş alıp şüphelileri salıvermişlerdi. Bina Emîninden zâbitleri bu şekilde bir daha kendilerine şüpheli kişileri teslim ettiğinde gereği gibi muhafaza etmelerini tenbih

---

<sup>177</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 208.

<sup>178</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

<sup>179</sup> 19 Zilkade 1176/1 Haziran 1763 tarihinde yazılan emir: BOA, C. BH. 10525.

<sup>180</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 382.

etmesi ve akıllanmazlar ise cezalandırılacaklarını bildirmesi bunun için de isimlerini İstanbul'a bildirmesi emredildi<sup>181</sup>.

Kalyonun inşa edildiği sahanın dışında da kalyon inşa organizasyonunu ilgilendiren asayiş olayları yaşanmaktaydı. Bilhassa kalyon inşasının en önemli mevzularından olan kereste temininde bazen çok fazla problem yaşanabilmekteydi. Kereste kesim ve nakli ile görevli olan yerlerin halkı meşakkatli olan bu işi yerine getirmekte bazen isteksiz davranmaktaydı. Piyasa fiyatının altında olan ücretler de bu isteksizliğin sebeplerindendi. Türlü bahanelerle bu işten kaçmaya çalışan ilgili bölgelerin halkını kereste vermeye ikna görevi daha çok âyanlar gibi yerel yöneticilerin sorumluluğuna bırakılmaktaydı. Sorun çıkaranlara verilen ceza ise sürgün ve kalebendlik idi<sup>182</sup>.

1762 yılında Midilli'de Seyyid Ali Ağa'nın inşasına memur olduğu 45,5 ziralık kalyon için tevzî defterine göre 3.506 adet kereste her birinden 501 adet olmak üzere Kemer, Edremit, Tuzla, Bayramiç, Ezine, Balya ve Ünye kazalarından istendi. Bunlardan Ezine, Balya ve Ünye kazaları isimlerinin açıkça geçmediğini belirtmekte, Ezine'den Hacı Molla Mehmed isimli biri de Balya halkını tahrik edip Midilli'nin 6 saat mesafede bulunup oraya uzak kaldığına dair çıkarttıkları emirle muafiyet iddia etmekteydi. Başkalarına da hisselerini vermemeleri için provoke etmesi üzerine Hacı Molla Mehmed'in başka bir yere sürgününe karar verildi. Ayrıca bu üç kazada Midilli'deki kalyona uygun kereste bulunduğu eksiksiz bir şekilde karşı gelmeden kesip nakletmeleri, karşı gelen olursa merkeze bildirilmesi emredildi.<sup>183</sup> Bazen de bizzat âyanlar kereste temini mükellefiyetine muhalefet etmekteydi. 1785'te Midilli'de inşa edilen kalyon için talep edilen keresteyi Balya âyanı Hacı Ahmedoğlu Halil vermemekte direnince emre muhalefet etmekten dolayı Sakız'a sürgün edildi<sup>184</sup>. Kalyonların inşa edildiği yerlerin yerel yetkilileri de cezalardan paylarını alabiliyorlardı. 1760'ta inşa için ada içerisinde gerçekleşen kereste kesim ve nakil işlerinde Bina Eminine yardım etmediği anlaşılan Midilli nâzırı Süleyman azarlanmış ve kalyonun tamamlanmasında üzerine düşeni yaparak denize indirilmesine yardım

---

<sup>181</sup> BOA, C. BH. 409.

<sup>182</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 229.

<sup>183</sup> BOA, C. BH. 717, 6 M. 1176/28 Temmuz 1762.

<sup>184</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 230.

etmesi konusunda uyarıldı<sup>185</sup>. Donanma için kalyon inşa edildiği sıralarda inşa tamamlanana kadar taşra tezgahlarının kereste temin bölgelerinden sivil gemiler için kereste kesimi yasaklanmaktaydı. Ancak emrin sonuna bunu bahane ederek kimseye rahatsızlık verilmemesi de eklenmekteydi<sup>186</sup>.

Taşra tezgahlarında kalyonların inşası için yakın bölgelerden havale edilen paraların tahsili sırasında da bazen sorun çıkabilmekteydi. Sinop'ta inşa edilen 2 kalyon için Süleyman Ağa'ya Trabzon Sancağı'nda bulunan Bedrem Kalesi müstahfizları köyleri mukataasının 1170 senesi (1757) malından 870,5 kuruş havale olunmuştu. Ancak buranın voyvodası olan Mehmed'den bu para talep edildiğinde kıtlık ve pahalılık bahanesiyle vermeyi reddetti. Bu şekilde emre aykırı hareket eden voyvodanın azarlanması ve paranın tahsil edilerek Süleyman Ağa'nın bu iş için görevlendirdiği adamına vermesi için Trabzon Beylerbeyi Süleyman Paşa'ya emir verildi<sup>187</sup>. Daha düşük rütbeli görevliler de para tahsili konusunda ciddi zaman kaybına yol açabiliyorlardı. 1725 yılında 1136 senesi Kastamonu avârız ve nüzülü mâlından 10.000 kuruş Sinop'ta kalyonlar inşasına memur Canım Hoca Mehmed Paşa'ya havale olunmuştu. Tahsildar Seyyid Mehmed paranın 6.000 kuruşunu ödemiş ancak 4.000 kuruşunu zimmetinin bu kadar olduğunu belirterek vermedi. Merkez ile yazışmadan sonra ilgili kaynaktan tahsildarın zimmetinde 4.000 kuruşu ödedikten sonra dahi 1.940 kuruş kaldığı hesap edildiğinden Mehmed Paşa'ya, Kastamonu mutasarrıfına ve mütesellimine derhal Seyyid Mehmed'i bulup zimmetindeki parayı tahsil etmeleri ve Sinop Kalesi'ne kalebind etmeleri emredildi. Seyyid Mehmed görevden alınıp mal ve eşyasına da el konuldu<sup>188</sup>. Bu örneklerde taşrada kalyon inşası sırasında merkezin verdiği tepkilerin boyutunu belirlemede her ne kadar muhatap olunan şahısların mevki ve kudretinin baz alındığı görülse de esasen inşanın seyrinde verilen zararın ya da verilmesi gerekip sağlanmayan faydanın ölçeğinin etkili olduğu görünmektedir. Her ne kadar âyanlık müessesesinin 18. yüzyıl boyunca taşrada güçlenmekte olduğu görülse de Osmanlı merkezî idaresi kalyonlarını inşa ettirmede taşradaki

---

<sup>185</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 212.

<sup>186</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 387.

<sup>187</sup> BOA, C. BH. 9611.

<sup>188</sup> BOA, C. BH. 4686.

yetkililerinden bir şekilde istifade etmeyi ve onlara gerekli gördüğü işlere sevkedip yerine getirtmeyi başarmıştı.

#### **1.4. Kalyon İnşa Süreleri**

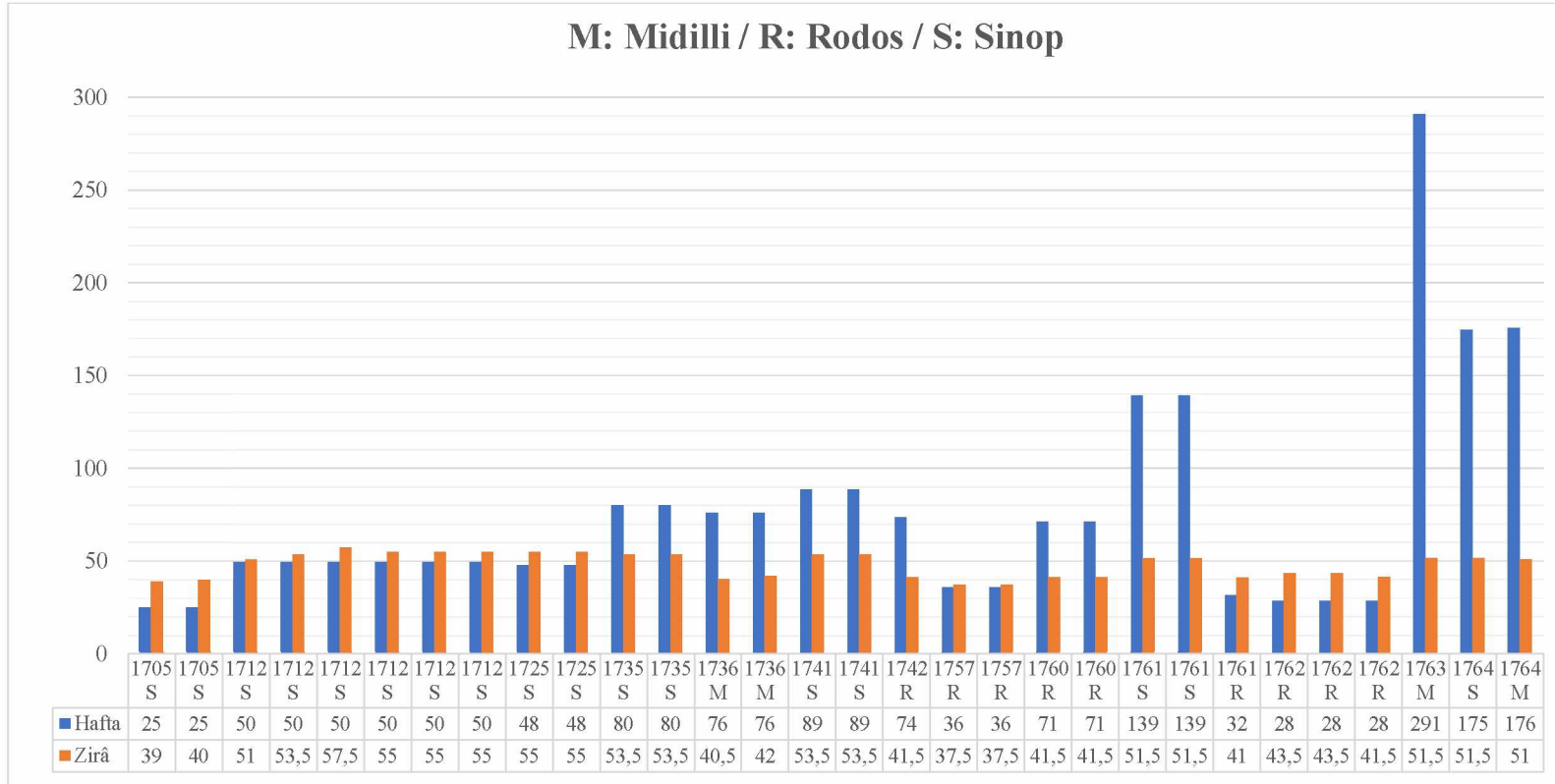
Osmanlı İmparatorluğu'nda kalyon üreten tersane ve tezgahlarda ne bölgesel olarak ne de kalyonların ölçüsü veya türü açısından standart bir inşa süresi yakalanamadı. Her ne kadar kalyonların uzunlukları (zirâ) ile inşa edildikleri hafta sayıları arasında yakınlığın bulunduğu anlaşılrsa da pek çok kere bunun aşıldığı görüldü. Tersâne-i Âmire'de inşa edilen kalyonlarda da durum çok farklı değildi<sup>189</sup>. Buna göre 50 zirâ (37,9 mt.) uzunluğundaki ortalama uzunlukta bir kalyonun yaklaşık 1,5-2 yılda inşa edilebildiğini söylemek çok da hatalı sayılmayacaktır.

---

<sup>189</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 69-70.



**Grafik 6:** Taşra Tezgahlarında İnşa Edilen Kalyonların Uzunluk/İnşa Süresi Oranları (1705-1764)<sup>190</sup>



56 <sup>190</sup> Aydın, a.g.e., s. 68-74.

### 1.4.1. İnşa Başlangıç ve Bitiş Zamanları

Taşra tezgahlarındaki kalyon inşalarının büyük kısmının Aralık-Mart arasında yani kış aylarında başladı. Bitiş zamanı olarak da genellikle sefere çıkacak donanmaya katılabilmesi için ilkbahara kadar tamamlanması istenmekteydi. Ancak çoğu kalyonun tamamlanışı bu tarihlere yetiştirilememekteydi.

**Tablo 10:** Taşra Tezgahlarında İnşa Edilen Kalyonların İnşa Başlangıç ve Bitiş Tarihleri<sup>191</sup>

İnşa Tarihi Aralığı	Uzunluğu (Zirâ)	İnşa Yeri
06.05.1704 - 24.04.1705	39	Çayağzı (Sinop)
	40	
25.10.1706 - 08.07.1712	51	Sinop
	53,5	
	55*3	
	57,5	
(09.03-06.04) 1723 - (15.04-13.05) 1725	55*2	Sinop
05.01.1732 - 29.01.1735	53,5*2	Sinop
22.07.1733 - 22.06.1736	40,5	Midilli
	42	
20.02.1738 - 13.08.1741	53,5*2	Sinop
24.03.1741 - 21.08.1742	41,5	Rodos
26.12.1755 - 14.05.1757	37,5*2	Rodos
29.12.1757 - 21.09.1760	41,5*2	Rodos
02.02.1756 - 03.06.1761	51,5*2	Sinop
	33,5	
13.12.1760 - 23.07.1761	41	Rodos
03.03.1761 - 21.10.1762	43,5*2	Rodos
11.03.1758 - 08.10.1763	51,5	Midilli
24.02.1761-30.06.1764	51,5	Sinop
	35	
20.03.1761 - 01.08.1764	45,5	Midilli

<sup>191</sup> Aydın, a.g.e., s. 72-74.

Taşra tersanelerinde inşaların daha çok kışın başlamasının sebebi kereste temininin daha münasip ve daha kolay olmasıydı. İnşanın tamamlanıp denize indirilmesinin ise derya mevsiminde yani uygun seyir koşullarının olduğu *vakt-i tesyîrde* yapılması gerekmektedir. Bu “*muzûl mevsimi*” En fazla Nisan ayından Kasım’a kadar olmaktadır.<sup>192</sup>

Merkezin kalyonların denize indirilip İstanbul’a gönderileceği vakitlere dair taleplerinin aslında inşa mahallinde göre de değişebildiği anlaşılmaktadır. Sinop’ta inşa edilen kalyonların bahara kadar tamamlanması talep edilirken<sup>193</sup> Midilli ve Rodos’ta inşa edilenlerin Kasım’a kadar yetişmesi istenmekteydi. Merkezin bu konudaki kaygıları ise Donanma-yı Hümayunun düzenlediği yıllık seferlerin gidiş ve dönüş zamanları ile ilgiliydi. Bu şekilde Sinop’ta inşa edilen gemiler Karadeniz’i aşip sefere çıkmadan önce İstanbul’da donanmaya katılabileceklerdi. Midilli ve Rodos’ta inşa edilen kalyonların ise yetişmesi halinde Akdeniz seferinden dönen donanma ile birlikte İstanbul’a gelmeleri mümkün olabilecekti. Sinop’ta inşa edilip gönderilen kalyonlar için İstanbul ve Tersâne-i Âmire Akdeniz seferlerine çıkabilmesi için zaten yolunun üstünde idi. Ancak Ege’de inşa edilen kalyonların sefere çıkabilmesi için en azından silahlandırılmak üzere herhalükarda İstanbul’a gitmesi gerekmektedir. Rodos’ta inşasına başlanıp İlkbahar’a kadar sefere hazır hale getirilmesi istenen kalyonlar olsa da<sup>194</sup> tahakkuk eden yine daha geç tarihler olmaktadır<sup>195</sup>.

Bazı inşalarda ise kalyonların tamamlanışı baharın ilki ya da sonu kavramlarını da aşarak senelerce sonrasına sarkabilmekteydi. Midilli’de Mart 1758’de inşasına başlanan 51,5 zirâlık (39,02 mt.) kalyon için Kasım 1760’ta yapılan yazışmada gelecek Kasım’a denize indirilmesi istenmekteydi<sup>196</sup>. Nisan 1761’de yapılan yazışmada kalyonun Bina Emîni olan Hacı Ömer de 5.000 kuruş gönderilmesi halinde Kasım’a kadar denize indirileceğini taahhüt etmekteydi<sup>197</sup>. Ancak Kasım 1761’in üzerinden neredeyse bir yıl geçtikten sonra Temmuz 1762’de Hacı Ömer donanma ricalinin

---

<sup>192</sup> 8 N. 1174/13 Nisan 1761 tarihinde Mevkufat’a kaydedilen hüküm müsveddesi: BOA, C. BH. 11529; Özdemir Gümüş, “Osmanlı’da Gemilerin Denize İndirilmesi”, s. 27.

<sup>193</sup> Sinop iskelesinde mirî kalyonlar inşasına memur Hacı Ahmed’e hitaben 15 S. 1176/5 Eylül 1762 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 7243.

<sup>194</sup> BOA, C. BH. 11085.

<sup>195</sup> 222 gün süren inşa 23 Temmuz 1761’te sona ermişti: BOA, MAD. d. 3168, vr. 114a.

<sup>196</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 212.

<sup>197</sup> Hacı Ömer’e yazılan 2 N. 1174/7 Nisan 1761 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 6530.

adaya geldiğinde yaptığı nüzûl keşfinden sonra 12.500 kuruşluk masrafının kaldığını belirtmekteydi<sup>198</sup>. Kalyonun tamamlanışı ise bundan da ancak bir yıl sonra Ekim 1763'te mümkün olabilecekti<sup>199</sup>.

### 1.4.2. İnşa Süresini Etkileyen Faktörler

Tersâne-i Âmire kadar merkezî ve geniş imkanlara sahip olmayan taşra tezgahlarında inşa edilen kalyonlar, tamamlanana kadar çok daha fazla sebepten olumsuz yönde etkilenebilmekteydiler. Taşra tezgahlarına gönderilen Bina Emininin inşa organizasyonunu layıkıyla kontrol edebilmesinin zorluğu bir yana merkez açısından bina eminlerini layıkıyla kontrol edebilmek de kolay değildi. İnşa ve malzeme temin bölgelerindeki halkın, işçilerin ve her mevkiden yerel yöneticilerin takındıkları tavırlar da ayrıca süreci etkileyen faktörler arasındaki yerini almaktaydı.

#### 1.4.2.1. Bina Emîni'nin Vefatı

Taşra tezgahlarındaki kalyon inşasındaki en önemli rolü oynayan Bina Emininin vefat etmesi, inşa sürecinin en tehlikeli ihtimallerinden biriydi. 18. yüzyılda Sinop ve Rodos'taki kalyon inşalarında örneğine pek rastlanmayan Bina Emininin görevi esnasında vefat etmesi Midilli'de 2 kere gerçekleşti.

Midilli'de ilk kez 1733'te başlayan kalyon inşası esnasında Bina Emîni olan İbrahim Ağa 21 Eylül 1735'te ölünce yerine eski Tersâne-i Âmire emîni Mehmed Efendi atandı (Ekim 1735). Ancak İbrahim Ağa'nın vefat haberinin İstanbul'a ulaşması yerine Mehmed Efendi'nin atanması ve Midilli'ye gidip göreve başlaması yaklaşık bir ay sürmüştü. Bu aralıkta ise derya beylerinden olan Midilli mutasarrıfı İsmail Paşa'dan yeni biri tayin edilene kadar kalyonların inşasına nezaret etmesi istenmekteydi<sup>200</sup>. Yine Midilli'de 1758'de inşasına başlanan 51 zirâlık (38,66 mt.) kalyonun inşasına memur olan Hacı Ali Ağa 24 Ağustos 1759'da öldüğünde bir süre

---

<sup>198</sup> BOA, C. BH. 11353.

<sup>199</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 135.

<sup>200</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 205-206.

sonra yerine kardeşi Hacı Ömer Ağa tayin edildi. Hacı Ömer' yazılan en erken tarihli hüküm 5 Ekim tarihini taşıırken fiilen maaş almaya başladığı tarih ise 22 Kasım olarak kaydedildi. 31 Ekim'de bir kaynak havalesi de yapıldığından bu aradaki 3 ayın tamamında inşanın aksamadığı anlaşılmaktaysa da bu dönemde inşanın ne şekilde yürüdüğü ve kim tarafından nezaret edildiğini öğrenmek mümkün olmadı<sup>201</sup>.

### 1.4.2.2. Proje Değişimi

Taşra tezgahlarında ender yaşanan durumlardan biri proje değişimi idi. Bir kalyonun ölçüleri belirlenip inşaya başlandıktan sonra ya da henüz başlamadan ölçüleri tekrar değiştirilebilmekteydi. Bu değişim iki yöne doğru da yapılabilmekte olup yeni projede kalyonun ölçüleri bazen daha uzun bazen de daha kısa olmaktaydı. Kalyon ölçülerinin değişimine taşra tezgahlarından Midilli'de rastlanmaktadır. İlk olarak Eylül 1757'de inşasına karar verilen 45,5 zirâlık bir kalyonun Bina Emini olan Midilli nâzırı Hacı Mehmed Ağa'nın nazırlıktan azledilip (Ocak sonları 1758) İstanbul'a gelmesi üzerine inşaya başkasının tayin edilmesine ve uzunluğunun da 51 zirâ olması emredildi (7 Şubat 1758). Kalyonun yeni ölçülerinin belirlenmesi Tersâne-i Âmire ricali ile Kaptanıderyanın yaptığı müzakere neticesinde oldu. Kalyonu yeni ölçülerle inşa etmesi için de Bina Emini olarak Elhac Ali Ağa atanmış ve 11 Mart 1758'de de görevine başladı<sup>202</sup>. Böylece bir proje değişimi Midilli'deki inşa için 6 aylık gecikmeye neden oldu. 1792 yılında ise yine bir Akdeniz seferi dönüşünde Midilli'ye gelen Kaptanıderya Kalonyalı Ebubekir Ağa tarafından inşa edilmekte olan 51 zirâlık kalyonun kerestesini zayıf bulduğundan 45 zirâ olmasına karar verdi. Bu inşada da Bina Emini değişmiş ve 45 zirâ olarak yapılacak kalyon için Midilli nâzırı İsmail Ağa görevlendirildi<sup>203</sup>.

Taşra tezgahlarında kalyon inşalarından bazıları ise daha başlamadan iptal edilmekteydi. 1761 yılında Sinop'ta inşasına karar verilen ve Şubat'ta inşasına

<sup>201</sup> BOA, AE. Mustafa III 5941; BOA, C. BH. 414; Baş Muhasebe'den 5 B. 1174/10 Şubat 1761 tarihinde derkenâr olarak çıkarılan kayıt sureti: BOA, C. BH. 608; BOA, C. BH. 12417.

<sup>202</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 208; 14 M. 1171/28 Eylül 1757 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 10570; 1 C. 1171/10 Şubat 1758 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 8820; BOA, C. BH. 12417.

<sup>203</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 205-206.

başlanan 51 zirâlık 2 kalyondan birinin inşası 2 ay sonra iptal edilirken yalnızca birinin tamamlanması emredilmekteydi<sup>204</sup>. Yine 20 Mart 1761’de Midilli’de inşasına başlanan 45,5 zirâlık 2 kalyondan birinin inşası 9 Haziran 1762’de iptal edildi<sup>205</sup>. Kalyonların inşasının neden iptal olduğu belirtilmemişse de birkaç yıldan beri taşra tezgahlarında gerçekleşen yoğun inşanın kalyon mevcudunu istenilen seviyeye getirmiş olması olabilir. Zirâ bahsedilen inşadan sonraki 7 yıl içinde Sinop, Rodos veya Midilli’de başka kalyon inşası emri verilmedi.

### 1.4.2.3. Savaşlar

18. yy.’da bilhassa 1768-74 Osmanlı-Rus Harbi taşra tezgahlarında kalyon inşasını pek çok yönden etkiledi. Rusların Akdeniz’e girişi ve Mora’daki faaliyetlerini gören Osmanlı merkezindeki yetkililer derhal Rodos’ta 3 adet iki ay sonra da Sinop ve Midilli’de 2’şer adet kalyon inşası emri verdi<sup>206</sup>. Ancak Midilli’de inşa edilen 2 kalyonun talihi diğerlerinden farklı olacaktı. Savaş önce bu kalyonların daha kaliteli malzemeye üretilmesini engelledi. 1771 baharında denize açılacak olan donanmaya katılabilmek üzere inşası hızlandırılan kalyonların gövdesinde meşe yerine Midilli çamı kullanılmak durumunda kalındı<sup>207</sup>. Bu kalyonlar bir yıl sonra da adaya Rusların yaptığı bir saldırıda yakıldığından tamamlanamadı<sup>208</sup>.

---

<sup>204</sup> BOA, C. BH. 11529.

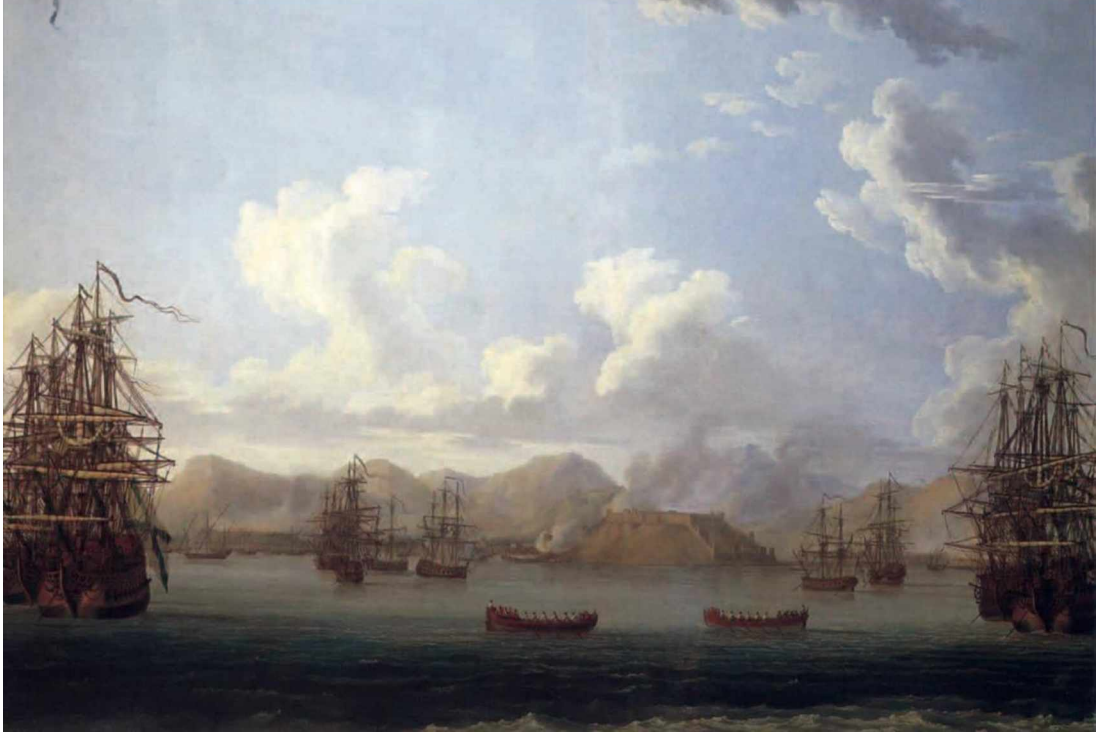
<sup>205</sup> BOA, MAD. d. 3168, vr. 100b

<sup>206</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 72-73.

<sup>207</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 235.

<sup>208</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 212; Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 73.

**Şekil 6:** İnşa Edilmekte Olan İki Kalyonu Yakacak Olan Rus Filosu Midilli Önlerinde (11 Kasım 1771)<sup>209</sup>



#### **1.4.2.4. Malzeme Temininde Gecikmeler**

Kalyon inşasının gereklerinden malzemelere dair gecikmeler doğrudan inşanın tamamlanmasını da geciktirmekteydi. Paranın yetersizliği durumunda borç yoluyla bir süre idare edilebilirken malzeme eksikliğini telafi etmek biraz daha güçtü. İnşanın en lüzumlu malzemeleri olan kereste veya demirin temininde yaşanacak bir aksaklığın yaratacağı sorun ise en müşkül olanıydı.

##### **1.4.2.4.1. Kereste Temininde Gecikmeler**

Kalyonların en temel malzemesi olan kereste taşra tezgahlarında genellikle yakın mesafelerden temin edilirdi. Kerestelerin bir an önce ve uygun şekillerde inşa mahalline ulaşması ise elzemdi. Ancak bu kadar mühim bir konuda bazen aksaklıklar yaşanmaktaydı. Üzerlerine kalyon kerestesi kesim ve nakli mükellefiyeti yüklenen

<sup>209</sup> İşipek-Aydemir, 1770 Çeşme Deniz Savaşı, s. 145.

kaza veya köylerin halkı bazen buna muhalefet edebilmekteydi. Bunlar için türlü bahaneler bulunmaktaydı. En başta gelen iddialardan biri muafiyet idi. Vergi ve bazı yükümlülüklerden muafiyet için pek çok seçenek bulunduğundan bazen bir bölge halkı ya da yalnızca bazı kişiler bunu kullanmaya çalışıyordu. Bazen de halkın muafiyet taleplerinin haklılık yanı ortaya çıkıyordu. Yine de taşra tezgahlarında kalyon inşasında devletin müsamahası muhalefete karşı oldukça düşüktü.

Midilli’de Seyyid Ali Ağa’nın inşasına memur olduğu 45,5 ziralık kalyon için tevzî defterine göre Kemer, Edremit, Tuzla, Bayramiç, Ezine, Balya ve Ünye kazalarından 501’er adet kereste talep edildi. Ezine, Balya ve Ünye kazaları halkı ise isimlerinin açıkça geçmediğini belirtiyor, Ezine’den Hacı Molla Mehmed isimli biri de Balya halkını tahrik edip Midilli 6 saat mesafede olduğundan uzak kaldığına dair çıkarttıkları emirle muafiyet iddia etmiş üstelik diğerlerine de hisselerini verdirtilmiyordu. Midilli’de bir önceki kalyon inşası olan 1147 (1734-35) yılındaki inşada Tersâne-i Âmire için kereste vermemiş olduklarını ve Tersane için kereste kesim ve nakli yükümlülüğünde olmamak üzere ferman verildiği için muafiyet talep etmekteydiler. Ancak bu kez talebin Tersane için olmadığı belirtilmiş ve Midilli’de mevcut iki kalyon inşası için kereste kesim ve nakli talebinin yerine getirilmesi emredildi. Bu emir 1175 Receb’inde (Şubat 1762)’de verilmiş ancak aradaki birkaç ay bu 3 kazanın çıkardığı sorunla geçti<sup>210</sup>. Yine bahanelerden biri de kalyon kerestesinin ilgili yerlerde bulunmadığı iddiası idi. 1761’de Midilli’de kalyon emîni olan Hacı Ömer arzıhalinde havale olunan ecnâs kerestesinin aralıklarla gelmekte ve kalyonun inşasının ilerlemekte olduğunu bildirirken, Molova halkının hisselerine isabet eden ecnâs keresteden bir miktarını teslim ettiklerini, kalanlarını talep ettiklerinde ise “kazamızda bulunmaz” diye durdurup ertelettiklerinden devletin önemli işlerine ara verilmesine sebep olacaklarını belirtmekteydi. Molova halkının hissesine düşen çam ve meşenin eksiksiz olarak kazalarında bulunmadığını söyleyip özür ve bahane etmeksizin tamamen teslim etmelerini isteyen Hacı Ömer hisselerine düşen miktarda ecnâs keresteyi yerine getirip teslim etmeleri için müekked bir fermanın Molova halkına ve zâbitlerine yazılmasını talep ediyordu. Bunun üzerine kalan kerestenin

---

<sup>210</sup> BOA, C. BH. 717, 6 Muharrem 1176/28 Temmuz 1762.



temininin hızlandırılması için emir yazılması buyuruldu<sup>211</sup>. Burada Molova halkının tutumundan dolayı henüz inşa aksamamış ancak aksayacağı anlaşıldığından Bina Emini Ömer Ağa merkezi devreye sokarak işini sağlama alma yoluna gitti. Yine Midilli’de 1791 yılında inşasına başlanan kalyonun Bina Emini Ebubekir Ağa farklı yerlerden istenen kerestelerin Midilli’ye ulaşmadığından dert yanmakta ve böyle gitmesi halinde kalyonun tamamlanmasının 3-5 yıla ancak mümkün olacağını bildirmekteydi<sup>212</sup>.

Kereste tedariki konusunda bazen de bina eminlerinin tercihleri inşayı geciktirebiliyordu. 1775’te Sinop’ta inşa etmekte olduğu 2 kalyonun durumu sorulan Canikli Ali Paşa kereste durumu ile ilgili danıştığı *erbâb-ı vukûfun* Sinop çevresinde kerestenin ya cemrelerden önce ya da kiraz mevsimi girdiğinde kesilmesi gerektiğini, bu zamanları geçirdikten sonra kesilen keresteye kurt düştüğünü ve dayanıklı olmadığını söylemelerine istinaden beklemekte olduğunu ve kerestenin hemen kesilmesinin mi yoksa beklenilmesinin mi tercih edileceğini sormaktaydı. Merkezden cevap ise geçen 5 ayda çoktan kerestelerin kesilmiş olması gerektiği ve derhal kereste kesim ve nakline başlaması yönünde oldu<sup>213</sup>. Bina eminlerinin adamlarının da kalyonların inşasında kullanılacak kereste ile ilgili şahsî tasarrufları olduğuna dair iddialar mevcuttu. 1759 yılında Sinop’ta Süleyman Ağa tarafından inşalarına devam edilen kalyonlara malzeme götüren Sadrazamın tatarı Hasan döndüğünde verdiği takrirden henüz tamamlanmamış olan kalyonlar için sarf edilmek üzere kereste cinsinden iskelede 30 adet çam olduğunu ve onun da çalıştırılan işçilerin bir günde halledebileceği bir iş olduğunu bildirmekteydi. Ancak asıl dikkat çekici olan Sinop ahalisinden Süleyman Ağa’nın kethüdasının kereste nakli için tutulan gemi reislerinden 40-50 altın rüşvet alıp salıverdiğini dinlediğini dile getirmesiydi<sup>214</sup>. Bundan sonra bu konuda bir direktif ya da uygulama bulunmamakla birlikte bilinen Süleyman Ağa’nın bu kalyonların inşasını tamamlamış olduğu ancak bunun oldukça uzun sürdüğü idi.

---

<sup>211</sup> “...Molova ahâlileri kullarına bâ-emr-i ‘âlîşân ve ma‘rifet-i şer‘le havâle ve hisselerine isâbet iden ecnâs keresteden bir mikdârın edâ ve teslim eylediklerinden bâkilerin taleb eylediğimizde kazâmızda bulunmaz deyü avka tehîrlerinden umûr-ı mühimme-i padişâhînin ta‘tline bâ‘is olacakları...” : BOA, C. BH. 608; BOA, MAD. d. 10364, s. 212.

<sup>212</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 235.

<sup>213</sup> BOA, C. BH. 8627, 21 M. 1189/24 Mart 1775

<sup>214</sup> BOA, C. BH. 860.

#### 1.4.2.4.2. Demir Temininde Gecikmeler

Keresteden sonra bir kalyonun en lüzumlu malzemesi olan demir taşra tezgahlarına genellikle İstanbul'dan gönderiliyordu. Demirin de bir kalyonun inşasını tek başına erteleyebilecek kadar önemli bir malzeme olduğu aşıkardır. 1760'ta Rodos'ta inşa ettirdiği 2 kalyondan birinin denize indirildiğini haber veren Bina Emini Ahmed Bey diğerinin indirilmesi için de 350 kantar demir gerektiğini ve demir gelene kadar kalyonun inşasının bitirilemeyeceği için bir an önce gönderilmesini istemekteydi<sup>215</sup>. Demir sıkıntısı Balkanlara uzaklığı ve bölgede demirin çok az bulunması sebebiyle en çok Sinop'taki kalyon inşalarında yaşanmaktaydı. Sinop'ta 1756 yılında inşasına başladığı kalyonların Bina Emini Süleyman Ağa ilerlemiş olan inşanın bazı aşamalarından bahsettikten sonra ham demire çok ihtiyaç olduğunu, Samako'dan Abdurrahim Bey vasıtasıyla tertip edilecek olan demirden henüz gelen olmadığından şimdiye kadar o havaliden 1.000 kuruşluk ham demir satın alıp 500 kantarlık da borç yoluyla tedarik edip kullandığını ve bundan başka o havaliden demir temini mümkün olmadığından inşanın mecburen olduğu gibi bırakıldığını bildirmekteydi. Bunun üzerine her ne kadar Abdürrahim Bey'in satın aldığı demirler yakında gelecek olsa da idareten Süleyman Ağa'ya Tersane mevcudundan 300 kantar demir gönderilmişti<sup>216</sup>. Yine 1776 yılında İstanbul'dan demirin gelmemiş olması ve Sinop taraflarında demirin olmamasından dolayı kalyonların inşası gecikmekte olduğu bildiriliyordu<sup>217</sup>. Sinop için gönderilecek demir yılın her vaktinde gönderilemiyor oluşu da ayrı bir sıkıntı kaynağı olabilmekteydi. 1762'de Bina Emini Hacı Ahmed gönderilen 500 kantar ham demirin henüz tarafına ulaşmadığını ve geldiğinde de zimmetindeki kalyona sarf edileceğinden kışın tekrar demire ihtiyaç olacağı ve bu sefer demir kıtlığı olacağını dile getirip derya mevsimi geçmeden önce 500 kantar ham demir gönderilmesini istemekteydi. Talebi üzerine de Cebehâne'den tedarik edilen 500 kantar ham demir kışa girilmeden Sinop'a gönderildi<sup>218</sup>.

---

<sup>215</sup> BOA, C. BH. 1881.

<sup>216</sup> BOA, C. BH. 3594.

<sup>217</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 399.

<sup>218</sup> Sinop iskelesinde mirî kalyonlar inşasına memur Hacı Ahmed'e hitaben 15 S. 1176/5 Eylül 1762 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 7243.

### 1.4.2.5. Nakit Yetersizliği

Kalyon inşasını organize ederken bilhassa işçi ve malzeme ücretlerini ödeyebilmek için fazlasıyla gerekli olan nakit para çoğu zaman doğrudan merkezden gönderilmemekte ve civar yerlerin bazı gelirlerinden havale edilmekteydi. Bina eminleri arzihallerinde genellikle nakit sıkıntısı içinde olduklarını belirtirlerdi. Ancak yine de nakit olmaması sebebiyle inşanın doğrudan geciktiğine çok az rastlanmaktaydı. 1763'te Hacı Ahmed tarafından Sinop iskelesinde inşa ettirilen kalyonun inşa masrafları için 1176 yılının Tokat voyvodalıği malından 12.000 kuruşun tedariki ve ulaştırılması için daha önce birkaç kere emir çıkarılmış olmasına rağmen eski Tokat voyvodasının hiç para vermemiş olduğundan itaatsizlikle suçlanmaktaydı ve boş yere beklettiği ihbar edilmişti. Bunun üzerine Sinop beylerbeyi'ne *meblağ-ı mezkûr havâlât-ı sâ'ireye kıyâs olunmayup kalyon-ı mezkûrun masârif-ı ebniyesiyçün havâle olunmak olduğu* hatırlatılmış ve 12.000 kuruşluk meblağı Tokat voyvodasından tahsil edip Hacı Ahmed'in parayı almak üzere görevlendirdiği adamına tamamen teslim etmesi emredilmişti. Paranın o zamana kadar ödenmemesinin kalyonun denize indirilmesinin ertelenmesine sebep olacak bir durum olduğu, voyvodadan birkaç gün içinde parayı tahsil edip Hacı Ahmed'in adamına vermesi ve bu kez de parayı ödemekte sorun çıkarması durumunda bildirmesi istenmekteydi<sup>219</sup>. Rodos'ta 1760 yılında 2 kalyon inşa ettirmekte olan Kızılhisarlızâde Ahmed Bey havale edilen 15.000 kuruşun tahsili için birkaç ay gerektiği ve bu yüzden *umûr-ı binânın ta'tîl ve te'hîrine bâdî olacağı âşikâr* olduğunu belirtip kalyonların kerestelerinin kesimi için halka peşin olarak verilmek üzere Hazine'den 30.000 kuruş istemekteydi<sup>220</sup>. Midilli'de ise 1763'te ilkbaharda denize indirilmesine karar verilen kalyonlar için ihtiyacı olan 4.500 kuruşun Hazine-i Âmire'den nakit olarak verilmesini, bu miktar bir mahalden havale olunarak verilirse tahsil edilinceye kadar vakit geçip önemli işlere ara verilmesine sebep olacağını ve kalyonun denize indirilişinin nüzul malzemeler ile paranın gelişine bağlı olduğunu bildirmekteydi. Hacı Ömer'e yalnızca nüzul için kullanılmak üzer para

<sup>219</sup> "...meblağ-ı mezbûrun bu ana dek edâ ve teslim olunmaması kalyon-ı mezbûrun rûy-ı deryâyâ nüzûlünün te'hîrine bâ'is bir keyfiyet olmağla...", Sinop Beylerbeyine hitaben 26 Muharrem 1177/6 Ağustos 1769 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 8067.

<sup>220</sup> BOA, C. BH. 8235, 19 Cemaziyelevvel 1174/27 Aralık 1760.

Hazine'den gönderildi<sup>221</sup>. Her ne kadar en azından 5-10 bin kuruşluk meblağların yokluğu 18. yüzyılda taşra tezgahlarındaki kalyon inşalarını zora soksa da daha ufak miktarda paraların yoksunluğu yazışmalara aksetse de ciddi bir etki yaratmamış olduğu görülüyor. Süleyman Ağa tarafından Sinop'ta inşa edilen 51 zirâlık 2 kalyon ve 33 zirâlık 1 tonbaz karavelesine 30 Z. 1172/24.08.1759 tarihine kadar peyderpey havale edilen toplam 106.799 kuruştan, Üçüncüzâde Osman Bey Ahmed Bey uhdelerindeki malikaneden 870,5 kuruşun tahsilinin mümkün olmadığı ve sebep-i tahririnin İstanbul'a yollandığı belirtilmekteydi<sup>222</sup>.

#### 1.4.2.6. Personel Yetersizliği

Taşra tezgahlarında kalyon inşa etmek için gerekli işçilerin tedariki önceden organize edildiğinden norman şartlarda inşa süresince ciddi bir işçi kıtlığı yaşanmamaktaydı. Sayısal olarak yeterli görünen işçilerin her zaman aynı derecede verim sağlamış olması ise mümkün değildi. Bu şekilde üretilen işin niteliğinden kaynaklanan olası problemler inşa süresini kısa vadede etkilemese de ortaya konulan kalite en nihayetinde kendini gösterecekti. Bina eminlerinin görevlendirdiği adamlarının da dikkatini çeken kusurlu ameliye ücretlerin kaydedildiği defterlere de yansımaktaydı<sup>223</sup>.

Nicelik bakımından yeterli işçinin istihdamı sağlandıktan sonra Bina Emininin elinde olmayan sebeplerle bunun azaldığı oluyordu ki en sık rastlanan sebep firarlardı. Taşra tezgahlarına esasen çok uzak sayılmayacak bölgelerden getirilen kalyon işçileri Tersâne-i Âmire'de de şahit olunduğu gibi firar etmekteydi. Firar sebebi olarak devlet tezgahlarında çalışmanın işçileri muazzam derecede farklı bir iş yükü ile karşı karşıya bırakmış olma olasılığı son derece düşük olmalıdır. Zira bu işçiler normalde de aşağı yukarı aynı imkanlarla ve aynı ortamlarda aynı işleri yapmaktaydılar. Firar eden işçilerin çoğu zaman geldikleri yerlere döndükleri görülürken firar sebebinin ise dışarıda daha yüksek ücretlere çalışma imkanları olduğu anlaşılmaktaydı. 1763'te

<sup>221</sup> BOA, C. BH. 6455; BOA, C. BH. 7071.

<sup>222</sup> BOA, C. BH. 860.

<sup>223</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

Midilli’de inşa edilen 45 zirâlık kalyonun bina emîni Seyyid Ali arzıhalinde ocakları ile İzmir’den getirilip bir süre kalyonda çalıştıktan sonra bazılarının tekrar İzmir’e firar ettiklerini bildirip, İzmir kadısı ve voyvodasına kalyonun tamamlanmasına kadar istihdam edilmeleri için emir gönderilmesini istemekteydi. İzmir kadı ve voyvodasına gönderilen hükümde Midilli’de inşa edilen kalyonun demir malzemelerinin imali için ücret karşılığı istihdam edilen demirci taifesinden bazılarının İzmir ve havalisine firar edip kalyon inşasına ara verilmesine sebep olduklarından bu demircileri buldukları yerlerde ve kalyon inşa hizmetinde istihdam edilmek üzere Midilli’ye sevk edip Bina Eminine teslim ettirmeleri emredilmekteydi<sup>224</sup>. Midilli gibi işçi tedarikinde dışa bağımlılığın yüksek olduğu bir tezgahta işçilere ceza verilemişken Sinop gibi bu konuda imkanları oldukça geniş olan bir tezgahtan firar eden işçiler için aynı müsamaha gösterilmemekteydi. Karadeniz’in sahil kazalarından toplanan bilumum kalyon inşa işçilerinden özellikle ustalar kalyonlar tamamlanmadan rençber gemilerinde çalışmaya başladıklarından Bina Emîni tarafından şikâyet edilmekteydiler. Merkezden gelen direktif ise bunların firar etmelerinin önlenmesi, firar edenlerin ise hapsedilmeleri yönündeydi<sup>225</sup>.

Kalyonların inşa edildiği yerin yerel yetkililerinin bazı tutumları da kalyon işçilerinin mevcudunu düşürebilmekteydi. Kalyonların inşasında çalışan işçiler üzerindeki cezaî yetki kalyon kaptanının uhdesinde iken bazen inşa mahallindeki askerî yetkililer işçilere müdahale edebilmekteydi. Bu şekilde 1758’de Midilli’de kalyon inşasında çalışan marangoz ve diğer işçilerin mütesellim ve diğer zâbitler tarafından alınıp hapsedilmeleri inşanın yavaşlamasına sebep olmaktadır. Bina Emîni Hacı Ali Ağa bu durumu engellemek için merkezden ferman istemiş ve bunun üzerine gönderilen emirde kalyon kaptanından başka inşada çalışan işçilere kimsenin karışmaması emredildi<sup>226</sup>. Ancak birkaç yıl sonra da durumun değişmediği görülüyordu. 1763’te Midilli’deki bir sonraki kalyon inşasının Bina Emîni Seyyid Ali Midilli yeniçeri zâbinin inşada çalışan işçileri ve kendi adamlarını alıp hapsettiğini bildirmekteydi. İşçiler üzerinde bu konuda ancak kalyon kaptanının tasarruf sahibi

---

<sup>224</sup> İzmir kadısına ve voyvodasına hitabenen 22 Ş. 1176/8 Mart 1763 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 5506.

<sup>225</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 382.

<sup>226</sup> Midilli kadısına, Midilli nazırına, vilayet âyanına ve iş erlerine hitaben 14 L. 1171/21 Haziran 1758 tarihli hüküm: BOA, MAD. d. 10364, s. 209.

olduğunu bildiğinden daha önce gönderilen ferman kaydının Baş Muhasebe'den bulup çıkarılarak tekrar gönderilmesini rica etmekteydi. Böylece 5 yıl sonra aynı doğrultudaki emrin yinelenmesi gerekti<sup>227</sup>.

#### 1.4.2.7. Yerel Görevlilerin Tutumu

İnşa bölgesindeki yerel yetkililerin tutumu kısmen yukarıda anlatıldığı gibi askerî yetkililerin cebrî uygulamaları personel mevcudunu azaltabilirken<sup>228</sup> nâzır gibi idarî ve malî yetkililerin yardımlarını esirgemesi<sup>229</sup> de malzeme teminini güçleştirmekte ve geciktirmekteydi. Aynı zamanda doğrudan kalyon bina eminlerine müdahale eden yerel yetkililerin olduğu da bir gerçektir. 1771 yılında halk Rodos mahkemesine gelerek Rodos Mutasarrıf Kaymakamı ve Rodos'ta inşa edilen kalyonların nazırını olan Ahmed Bey'in güvenliği sağlayıp ahaliyi koruduğundan bahisle kendisinden memnun olduklarını ve Ahmed Bey'in işlerine dışarıdan bir kimsenin karışmamasına dair ferman verilmesini rica etmekteydi. Kadı İlyas Efendi'nin 19 Nisan 1771 tarihli ilamı gereğince de bu şekilde davranılması için buyuruldu verildi (6 Mayıs 1771)<sup>230</sup>. Yine Rodos'ta 1776 yılında kalyonların inşasından sorumlu Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan'ın işlerine karışmak isteyen bazı kişiler para ile adam tutmuşlardı. Kaptanıderyanın yaptırdığı tahkikat sonucunda ihtilal çıkarmaya çalıştıkları anlaşılan bu iki kişinin Bozcaada'ya sürgünü emredildi<sup>231</sup>.

Her ne sebeple olursa olsun kalyonların inşasının uzaması, Donanma-yı Hümayun saflarına geç katılmalarından başka sorunları da beraberinde getirmekteydi. Ortalama bir inşada bile yılın bütün mevsimlerini gören kalyonlar tamamlanana kadar kalafat edilmemiş ve boyanmamış olduğundan yağın yağmurlardan olumsuz etkilenebilmekteydi. Böyle durumda ise fazladan harcanan emeklerin zâyi olması sözkonusuydu<sup>232</sup>.

---

<sup>227</sup> BOA, C. BH. 10525.

<sup>228</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 209.

<sup>229</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 212.

<sup>230</sup> BOA, AE. Mustafa III 7670.

<sup>231</sup> 23 Zilhicce 1189/14 Şubat 1776 tarihli buyuruldu: BOA, AE. Abdülhamid I 8533.

<sup>232</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 400.

## 1.5. Finansman

Taşra tezgahlarında kalyon inşasını gerçekleştirebilmek için her türlü malzeme ve işçi ücretleri ile diğer masrafları karşılayabilmek varlıklı da olsa bir yerden sonra bina eminlerinin tahammül sınırlarını aşmaktaydı. Bunun üstesinden gelebilmek için iyi organize edilmiş bir finansman sisteminin gerekli olduğu ise aşıkardır. Taşrada inşa edilen kalyonlar için para gönderimi İmparatorluğun merkezî hazinesi olan Hazîne-i Âmire tarafından ayarlanmaktaydı. Para gönderileceği zaman bunun miktarını ve uygun kaynağını belirleme işi defterdarındı. Merkezin parasal yönden taşra tezgahlarındaki inşaları beslemesi ise üç şekilde gerçekleşmekteydi: İstanbul'dan doğrudan nakit gönderimi, mahallinden kaynak havalesi ve malzemelerin temin edildiği bölgelerden aynî ya da nakdî olarak havale. Para her nereden gönderilirse gönderilsin ne için gönderildiği genellikle belirtilirdi ki bunlar ya “işçi ücretleri” ya da “kereste kesim ve nakil ücretleri” olmaktaydı. Bazen buna *sâir masraflar* da eklenir bazen de yalnızca “inşa masrafları” olarak geçerdi. Kalyon inşası için Bina Emini görevlendirildiğinde önden bir miktar para hemen havale edilir ve kereste kesim ve nakil işlerinin başlaması sağlanırdı. Bundan sonra malzemelerin giderek derlenmesiyle tedarik edilen işçiler de inşaya başlardı. Bundan sonra Bina Emini gerek kereste kesim ve nakli, gerekse işçi ücretleri ve gerekse inşanın ilerleyen aşamalarında gittikçe çeşitlenen malzeme masrafları için aynî ya da nakdî olarak kaynak talep etmek durumundaydı. Ortalama bir inşada kalyon bina eminlerinin çeşitli sebeplerle 15-20 defa İstanbul'a arzıhal gönderdiği olurdu. Taşra tezgahlarındaki tafsilata girmeden önce İmparatorluğun Galata'daki merkezî tersanesindeki kalyon inşalarını nasıl finanse edildiğine bir göz atmak da faydalı olacaktır. Tersâne-i Âmire'de inşa edilen kalyonlar için Tersane Emini'ne kaynak başlıca maliyenin başlıca gider kalemlerinden olan “et-teslîmât”tan sağlanıyordu. Tersâne'ye ait ve bilhassa kalyon inşasına hasredilmiş olan meblağ 18. yüzyılın ilk yarısı içerisinde 10 ila 30 milyon akçe arasında değişmekte ve tüm teslîmât giderlerinin de %5-20'sini oluşturmaktaydı<sup>233</sup>.

---

<sup>233</sup> Ahmet Tabakoğlu, **Osmanlı Mâli Tarihi**, İstanbul, Dergâh, 2016, s. 409, 411.

### 1.5.1. İstanbul'dan Nakit Para Gönderilmesi

Osmanlı yönetimi genellikle merkezî hazineden para çıkmamasına çalıştığından taşradaki kalyon inşaları da bu tutumdan nasibini aldı. Normal şartlarda Hazine'den para göndermek yerine mahallinden havale etmek seçeneği tercih ediliyordu. 1762'de Midilli'de kalyon inşasına memur Seyyid Ali arzıhalinde masraflar için daha önce gönderilen paraların bittiğini bildirip Hazine'den 10.000 kuruş gönderilmesini ya da çabuk tahsil edilebilecek bir yerden havale edilmesini rica etmekteydi. Merkezdeki yetkililer bunu değerlendirerek Hazine'den nakit yerine havale yoluyla ve 7.500 kuruş gönderilmesine karar verdi<sup>234</sup>.

Osmanlı Merkezî idaresinin havale yerine nakit isteklerine kulak verdiği de olmaktadır. Rodos'ta Kızılhisarlızâde Ahmed Bey 1760'ta inşa ettirmekte olduğu 2 kalyonun masrafı için havale edilen 15.000 kuruşun tahsili birkaç ay sürdüğünden *umûr-ı binânın ta'til ve te'hîrine bâdî olacağı âşikâr* olduğunu belirterek Hazine'den 30.000 kuruş istemekteydi. Her ne kadar paranın Hazine'den nakit olarak gönderilmesi kabul edilmişse de tutar 5.000 kuruş olarak belirlendi<sup>235</sup>. Genellikle nakit gönderimi uygulaması genellikle kalyonların tamamlanmak üzere olduğu ve son birkaç ayda görülmekteydi. Sinop'ta 1756-1761 arasında inşa edilen 2 kalyon ve 1 tonbaz için inşanın tamamlanışına kadar sadece son 2 havalede İstanbul'dan nakit para gönderilmişti. Son birkaç ay içerisindeki 3 havalenin 1.si ve 3.sü olan bu nakit gönderimlerinin toplamı 12.500 kuruş idi<sup>236</sup>. Bu tutar 159.199 kuruş olan toplam inşa masrafının ancak %7,85'ine tekabül etmekteydi. Rodos'ta 1760-1761 arasında inşa edilen 41 zirâlık bir kalyon için ise 5.000 kuruşluk bir nakit söz konusuydu. Bu ise 46.214 kuruş olan toplam havalelerin %10,82'sini oluşturmaktaydı<sup>237</sup>. Aynı şekilde Midilli'de 1758-1763 arasında inşa edilip denize indirilmesi yaklaşan kalyon için son para gönderimi Hazine'den 2.500 kuruş ve nakit olarak yapıldı<sup>238</sup>. Ancak merkezî Hazine'den inşanın ilk aylarında da üstelik birkaç defa nakit çıkışının yapıldığına da rastlanır. Sinop'ta inşa edilen 2 kalyonun Bina Emîni olan Hacı Ahmed daha önce

<sup>234</sup> BOA, C. BH. 527.

<sup>235</sup> BOA, C. BH. 8235, 23 Zilhicce 1183/19 Nisan 1770.

<sup>236</sup> BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 2.

<sup>237</sup> BOA, MAD. d. 3168, vr. 113b-114a.

<sup>238</sup> BOA, C. BH. 6455; BOA, C. BH. 7071.



verilenden başka bu defa yüksek miktarda para gönderilmesini istemiş ancak merkezden gelen yazıda kalyonlardan birinin inşasını iptal etmesi ve diğerini *vakt-i tesyîrde* tamamlayıp denize indirilmesine özen göstermesi emredildi. Bunun için Hazine-i Amire'den 5.000 kuruş nakit olarak gönderildi<sup>239</sup>. Yine aynı inşada birkaç ay sonra masraflar için elinde para bulunması gerektiğini bildiren Hacı Ahmed Ağa'ya Hazine'den 2.500 kuruş nakit gönderildi<sup>240</sup>.

### 1.5.2. Mahallinden Kaynak Havalesi

Taşra tezgahlarında kalyon inşası esnasında kaynak gönderimi için en fazla tercih edilen yol bizzat inşaya yakın olan yerlerden yapılan havaledir. Her tezgah için belirlenmiş genel bir finansman ağı ve hinterlandı mevcuttu. İnşanın bizzat gerçekleşmediği bazı gelir kaynakları ise birden fazla taşra tezgahının kalyon inşaları için finansman olarak kullanılabilirdi. Misalen Sakız cizyesi hem Rodos'u hem de Midilli'yi kalyon inşaları esnasında parasal yönden beslemekteydi.

#### 1.5.2.1. Sinop'a Mahallinden Kaynak Havalesi

Taşra tezgahlarında gerek sayı gerekse ebat bakımından en büyük kalyon inşaları Sinop'ta gerçekleşti. Sinop tezgahının finansman kaynağı ise daha çok yakın bölgelerin bir kısmı vergi gelirlerinden sağlanmaktaydı. Sinop'taki kalyon inşaları için en fazla havale yapılan finansman Canik muhassıllarının tahsil ettiği Fatsa teli bahası idi. 1756-1761 arasında inşa edilen kalyonların masraflarının neredeyse yarısı Canik muhassıllarından alınan paralar ile karşılandı<sup>241</sup>. İnşa sahasına en yakın gelir kaynağı olarak Sinop gümrüğü de inşanın hatırı sayılır finansman kaynaklarındandı<sup>242</sup>. Tokat voyvodalığı ve Kastamonu avarız ve nüzul vergileri de Sinop'ta kalyon inşası için sevkedilen gelir kaynaklarından olsa da buralardan havale edilen parayı tahsil etmek

---

<sup>239</sup> BOA, C. BH. 11529.

<sup>240</sup> İlgili buyuruldunun 8 Ca. 1175/5 Aralık 1761 tarihli tezkiresi: BOA, C. BH. 9201.

<sup>241</sup> *Canik muhassıllarının zimmetlerinde olan ocaklık teli bahasından verilmektedir*: BOA, C. BH. 3757; BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 2.

<sup>242</sup> BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 2.

oldukça güç oldu<sup>243</sup>. Anadolu'nun daha iç kısımlarında ve Sinop'a uzak kalan yerlerinden de Sinop için havale yapılabilmekteydi. 18. yüzyılın başındaki bir inşada Erzurum ve Sivas cizyelerinden yapılan havaleyi tahsil etmek Bina Emininin adamları için oldukça zor oldu. Hava şartlarının müsait olmaması sebebiyle İstanbul'dan Sinop'a kara yoluyla gelmek zorunda kalan Bina Emmini Hüseyin Ağa'nın 3 adamı için Üsküdar-Sinop arası için menzil hükmü yazıldı. Ayrıca Sivas'a ve Erzurum'a gidip geri gelecek olan üçer adamı için de ayrı ayrı menzil hükümleri yazıldı<sup>244</sup>. Yolculuğun meşakkati ve masrafı bir tarafa İstanbul'dan havale verilmişinden bu paranın tamamen tahsil edilip Sinop'ta Bina Emininin eline geçmesi arasında bazen aylar geçtiği tahmin edilebilir.

**Tablo 11:** Sinop'ta 1756-1761 Arasında İnşa Edilen İki Kalyon ve Bir Tombaz İçin Verilen Havale Tezkireleri<sup>245</sup>

Tezkire Verilen Tarih		Kuruş	Oran (%)	Havale Kaynağı
Hicrî	Miladî			
15 Ra. 1169	01.02. 1756	7.500	4,71	Canik muhassıllarının 1164-68/1750-55 yılları arasındaki Fatsa teli bahası
1 C. 1169	03.03. 1756	10.000	6,28	Canik muhassıllarının 1164-68/1750-55 yılları arasındaki Fatsa teli bahası
15 N. 1169	13.06. 1756	10.000	6,28	Canik muhassıllarının 1164-68/1750-55 yılları arasındaki Fatsa teli bahası
15 Z. 1169	10.09. 1756	15.000	9,42	Canik muhassıllarının 1164-68/1750-55 yılları arasındaki Fatsa teli bahası
15 S. 1170	09.11. 1756	6.000	3,77	Canik muhassıllarının 1164-68/1750-55 yılları arasındaki Fatsa teli bahası
1 B. 1170	22.03. 1757	5.000	3,14	
		1.000-	0,61	Badrem Sancağı 1170 yılı mukataası
		870,5-	0,53	Badrem mustahfizları Sancağı 1170 yılı mukataası
		3.129,5-	1,91	Canik muhassıllarının 1164-1170/1750-57 yılları arasındaki Fatsa teli bahası

<sup>243</sup> BOA, C. BH. 4686; Sinop Beylerbeyine hitaben 26 M. 1177/6 Ağustos 1763 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 8067.

<sup>244</sup> Ücretiyle menzil ahkâmının verilmesi için 24 Cemaziyelevvel 1111/12 Haziran 1700 tarihli buyuruldu: BOA, İE. BH. 916.

<sup>245</sup> BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 2.

15 N. 1170	03.06. 1757	15.000	9,42	1170 yılı Erzurum cizyesi
15 Za. 1170	01.08. 1757	12.500	7,85	1171 yılı Sinop gümrüğü
15 M. 1171	31.10. 1757	20.000	12,56	Canik muhassıllarının 1164-1170/1750-57 yılları arasındaki Fatsa teli bahası
15 Ca. 1172	14.01. 1759	5.799	3,64	Canik Sancağı'nın 1164-1170 yılları arasındaki tel ve ham kendir bedeli
15 M. 1173	08.09. 1759	8.000	5,03	1172 yılı Sinop gümrüğü
1 Ş. 1173	19.03. 1760	<u>5.000</u>	<u>3,14</u>	
		1.000-	0,61	1173 yılı Sivas bedeliyesi
		3.000-	1,88	1173 yılı Sivas avârızı
		1.000-	0,61	1173 yılı Sivas zecriyesi
15 R. 1174	24.11. 1760	11.900	7,47	1174 yılı Trabzon cizyesi
15 L. 1174	20.05. 1761	7.500	4,71	Hazine'den nakit
15 Z. 1174	18.07. 1761	5.000	3,14	1175 yılı Sinop gümrüğü
1 S. 1175	01.09. 1761	5.000	3,14	Hazine'den nakit
		<b>149.199</b>	93,72	
1 M. 1174	13.08. 1760	1.000	0,63	Defterdâra ödenen
		<b>148.199</b>	93,09	
İnşadan sonra havale olunan		11.000	6,91	
<b>Toplam havale</b>		<b>159.199</b>		

Tablo 12: Sinop'ta İnşa Edilen 51 Zirâlık Kalyon İçin Havale Edilen Para, Demir ve Telin Miktar ve Kaynağı <sup>246</sup>

Havale Tezkiresi Tarihi		Havale Tutarı (Kuruş)	Ham Demir		Tel	
Hicri	Miladi		Kan tar	Tedarik Yeri	Kan tar	Tedarik Yeri
13 B. 1174	18.02. 1761	5.000				

<sup>246</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 6.

15 B. 1174	20.02. 1761				1.000	Canik Muhassılığı
15 B. 1174	20.02. 1761	10.000				
6 N. 1174	11.04. 1761	5.000				
27 L. 1174	01.06. 1761		1.000	Cebelhâne-i Âmire		
21 S. 1175	21.09. 1761	5.000				
8 Ca. 1175	05.12. 1761	2.500				
7 Ş. 1175	03.03. 1762	10.000				
7 Ş. 1175	03.03. 1762	5.000				
10 N. 1175	04.04. 1762		500	Cebelhâne-i Âmire		
15 Z. 1175	07.07. 1762		500	Cebelhâne-i Âmire		
15 Z. 1175	07.07. 1762				1.000	Canik Muhassılığı
15 Z. 1175	07.07. 1762	5.000				
15 Z. 1175	07.07. 1762	5.000				
15 S. 1176	05.09. 1762		500	Cebelhâne-i Âmire		
13 Ş. 1176	27.02. 1763	10.000				
25 Z. 1176	07.07. 1763	2.000				
<b>Ara Toplam</b>		<b>64.000</b>				
27 Z. 1176	09.07. 1763	3.000				
<b>Toplam</b>		<b>67.000</b>	<b>2.500</b>	<b>Cebelhâne-i Âmire</b>	<b>2.000</b>	<b>Canik Muhassılığı</b>

### 1.5.2.2. Rodos'a Mahallinden Kaynak Havalesi

Rodos'un kendi tezgahlarında inşa edilen kalyonların masraflarını büyük ölçüde adanın kaynaklarından karşılayabildiği görölmekteydi. Bu kaynakların içinde kalyonların inşası için finansman olarak kullanılanı ise Rodos cizyesiydi. Müslüman

idarelerde Gayrimüslim tebaa himaye edilmelerinin bedeli olarak cizye vergisi ödemekte ve *zimmî* statüsüne kavuşmaktaydı. Zimmî statüsü kazanmış gayrimüslimlerin can, mal ve din güvenlikleri ise tebaası oldukları İslâm Devleti'nin teminatı altındaydı<sup>247</sup>. Cizye olarak ve bu Gayrimüslimlere zimmî statüsü vererek Osmanlı Devleti de bu teminatın gereğini yerine getirme vazifesini üstlenmiş oluyordu. Nitekim uygulamada bunu yerine getirdiği de görülmekteydi. Rodos'ta bilhassa Akdeniz sahil ve adalarını muhafaza görevi üstlenen kalyonların inşası için büyük ölçüde Rodos cizyesi kullanıldı. Rodos cizyesinin de neredeyse tamamen deniz işlerine tahsis edildiği anlaşılıyor<sup>248</sup>. Rodos'ta 2 kalyon inşa eden Ahmed Bey'e 28 Eylül 1757-12 Nisan 1758 arasında havale edilen meblağ 1172 yılı Rodos cizyesinin maaş ve ocaklık harici mevcudunun %86,6'sına tekabül etmekteydi. Büyük ölçüde donanma ile ilgili işler için kullanılan Rodos cizyesi de bu sırada Tersâne-i Âmire kethüdası Salih Bey'in uhdesindeydi. 1172 yılı Rodos cizyesinde maaş ve ocaklık harici mevcut olan 22.304 kuruş bu sırada Rodos'ta inşa edilmekte olan 41,5 ziralık 2 kalyonun kereste ücretlerinin 2/3'sini karşılayacak bir meblağ idi<sup>249</sup>.

Rodos'ta inşa edilen kalyonlar için bir önemli finansman kaynağı da Sakız cizyesiydi. 1174/1760'ta Rodos'ta inşası emredilen 41 ziralık 2 kalyon için Rodos ve çevresinden kesilip nakledilecek 18.038 adet ve 41.502 kuruş tutarındaki çeşitli kereste için 23 Aralık 1760'ta Sakız ve Rodos cizyelerinden havale olarak 10.000 kuruş hazine tezkiresi verildi. Ancak tahsilinin 4-5 ay süreceği için Ahmed Bey inşanın ertelenmemesi ve halka peşin olarak verebilmek için doğruca Hazine'den 30.000 kuruş verilmesini talep etmekteydi. Bunun üzerine 27 Aralık 1760'ta keresteler için 5.000 kuruş daha gönderilmesi emredildi<sup>250</sup>.

---

<sup>247</sup> Ahmet Tabakoğlu, **İslâm İktisadına Giriş**, 4. bs., İstanbul, Dergâh, 2016, s. 387.

<sup>248</sup> BOA, C. BH. 931; BOA, AE. Mustafa III 3088.

<sup>249</sup> BOA, AE. Mustafa III 3088.

<sup>250</sup> BOA, C. BH. 8235.

**Tablo 13:** Rodos'ta 1757-60 Arasında İnşa Edilen İki Kalyon İçin Hazine'den Verilen Tezkireler (Kuruş)<sup>251</sup>

Havale Tezkiresi Tarihi		Gün farkı	Kereste ücretleri	İşçi ücretleri vs.	Ham Demir <sup>252</sup>		Havale toplamı nda yüzdesi	Kendi içinde yüzdesi	Finansman Kaynağı
Hicri	Miladi				Kantar	Bedeli			
14 M. 1171	28.09.1757	196	12.000				12,78%	35,81%	1172 yılı Rodos Cizyesi (mahsup) <sup>253</sup>
3 Ş. 1171	12.04.1758	34	7.310				7,78%	21,81%	
8 N. 1171	16.05.1758	74	7.500 <sup>254</sup>				7,98%	22,38%	
23 Za. 1171	29.07.1758	107			300 <sup>255</sup>		-	10,91%	Cebehâne
<b>Yarısından fazlası bitirilmiş<sup>256</sup></b>									
12 Ra. 1172	13.11.1758	1			400 <sup>257</sup>		-	14,55%	Cebehâne
13 Ra. <sup>258</sup> 1172	14.11.1758	1	5.000				5,32%	14,92%	1172 yılı Rodos Cizyesi <sup>259</sup>
14 Ra. 1172	15.11.1758	29		5.000			5,32%	13,20%	1172 yılı Rodos Cizyesi <sup>260</sup>
13 R. 1172	14.12.1758	38		2.000			2,13%	5,28%	
22 Ca. 172	21.01.1759	9			500	2.566,67	2,73%	18,18%	
1 C. 1172	30.01.1759	128		9.577			10,20%	25,28%	

<sup>251</sup> BOA, C. BH. 10944.

<sup>252</sup> Satın alınanların toplam bedeli için: BOA, C. BH. 8235. Tezkire tarihleri için: BOA, C. BH. 1881.

<sup>253</sup> BOA, AE. Mustafa III 3088

<sup>254</sup> BOA, C. BH. 1881; BOA, C. BH. 699. BOA, C. BH. 931'de kayıt sureti 7.000 kuruş ve 5 N. 1171 olarak çıkarılmış.

<sup>255</sup> Rûmî kantar olduğu zikrediliyor: BOA, AE. Mustafa III 2855.

<sup>256</sup> Arzıhal 9 Ra. 1172/10 Kasım 1758'den öncedir: BOA, C. BH. 931; BOA, C. BH. 11208.

<sup>257</sup> BOA, C. BH. 11208; BOA, C. BH. 1881.

<sup>258</sup> BOA, C. BH. 10944'te "N" (Ramazan) olarak görünüyor ancak BOA, C. BH. 931 ve BOA, C. BH. 1881 ile mukayesede "Ra" (Rebiülevvel) olması gerektiği, suretin yanlış çıkarıldığı anlaşılmıştır.

<sup>259</sup> 12 Rebiülevvel 1172/13 Kasım 1758 tarihinde verilen buyuruldu: BOA, C. BH. 931.

<sup>260</sup> BOA, C. BH. 11208.

11 L. 1172	07.06.1759	0		5.000			5,32%	13,20%	
11 L. 1172	07.06.1759	69			800	4.106,67	4,37%	29,09%	
21 Z. 1172	15.08.1759	6			500	2.566,67 <sup>261</sup>	2,73%	18,18%	1173 yılı Rodos Cizyesi <sup>262</sup>
27 Z. 1172	21.08.1759	213		7.500			7,98%	19,80%	
3 Ş. 1173	21.03.1760	4			250	1.283,33	1,37%	9,09%	1173 yılı Rodos Cizyesi <sup>263</sup>
7 Ş. 1173	25.03.1760	140		1.500			1,60%	3,96%	
<b>1. kalyonun denize indirilişi<sup>264</sup></b>									
29 Z. 1173 <sup>265</sup>	12.08.1760	22			350	1.796,67	2,15%	12,73%	1174 yılı Rodos Cizyesi
<b>2. kalyonun denize indirilişi<sup>266</sup></b>									
22 M. 1174	03.09.1760			5.000			5,32%	13,20%	1174 yılı Rodos Cizyesi <sup>267</sup>
İnşa sonrası havale <sup>268</sup>			1.700				1,81%	5,07%	1174 yılı Rodos Cizyesi
			2.300				2,45%	6,07%	
					121 <sup>269</sup>	665,5 <sup>270</sup>			

<sup>261</sup> 410.666 çürük/308.000 sağ akçe olarak hesap edilen havale Rodos cizyedârı Salih Bey tarafından Yahudilerin cizyesinden verilmiştir: BOA, AE. Mustafa III 20368.

<sup>262</sup> BOA, C. BH. 11149; BOA, C. BH. 11155.

<sup>263</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 205.

<sup>264</sup> Arzıhal 17 Z. 1173/31 Temmuz 1760'tan öncedir: BOA, C. BH. 1881.

<sup>265</sup> BOA, C. BH. 1881.

<sup>266</sup> Arzıhal 13 M. 1173/25 Ağustos 1760'tan öncedir: BOA, C. BH. 699.

<sup>267</sup> BOA, C. BH. 699.

<sup>268</sup> Arzıhal 25 S. 1174/6 Ekim 1760'tan öncedir: BOA, C. BH. 10944.

<sup>269</sup> Kantar başına 616 akçe ile 44 akçe navlun bedeli ile birlikte 79.860 akçe/665,5 kuruş tutan bu demirin ne zaman ve nereden temin edildiği belirtilmemiştir: BOA, MAD. d. 10364, s. 205-6.

<sup>270</sup> Demirciler tarafından işlenmiş ancak havaleler hesabına dahil edilmemiş gözükyor: BOA, MAD. d. 10364, s. 204-207. Emsal alınmak üzere bir sonraki inşada bu inşanın demir sarfiyatı sorulduğunda Baş Muhasebe'den gelen 17 Ca. 1174/25 Aralık 1760 tarihli derkenarda da bu 121 kantar demire ait kayıt yoktur: BOA, C. BH. 8235.

29 M. 1175	30.08.1761				10.225 <sup>271</sup>	10,89%		1175 yılı Rodos Cizyesi
Havale Toplamı		33.510	37.877	3.221	12.320	93.932		
Oran		35,67%	40,32%		13,12%			

<sup>271</sup> İnşanın tamamlanmasından neredeyse bir yıl sonra görülen hesapta Ahmed Bey'in mahsûb kalan 20.070,5 kuruş 9 akçesinden 4.362,5 kuruş 7 akçe fazla ödenen bedeller olarak indirildi. 1775 kuruş tutan nüzul sırasında verilen inamlar, giydirilen hilatler ve kesilen kurbanlar mahsûb edilmesine gerek olmadığı belirtilip 3.708 kuruş da devlet tarafından indirilerek kalan 10.225 kuruş Rodos cizyesinden havale edildi: BOA, MAD. d. 10364, s. 207.



### 1.5.2.3. Midilli'ye Mahallinden Kaynak Havalesi

Midilli'nin yerel kaynakları Sinop ve Rodos ile kıyaslandığında nispeten kısıtlı görünmektedir. Midilli'de kalyon inşaları esnasında öncelikle ada içerisindeki kaynaklardan havale yapılmakta ancak kifayet etmediği için buna çevre ada ve sahil bölgelerinden başka kaynaklar da ilave edilmekteydi. Belgelerde çoğu zaman açıkça zikredilmemekteyse de Midilli'ye havale edilen para genellikle Midilli cizyesinden olmaktadır. Buradaki kalyon bina eminleri paranın genellikle *münâsib emvâl-i mîriyeden* ve *serî'ü'l-husûl emvâlden* havale olunmalarını isterlerken bazen açıkça Midilli cizyesinden verilmesi taleplerini dile getirmekteydiler<sup>272</sup>. Midilli cizyesine ilaveten adanın zeytinyağı mukataası ve Midilli nezareti gelirleri de kalyon inşası için aktarılabilmekteydi. 1733-1736 arasında Midilli nazırı İbrahim Ağa tarafından inşa ettirilen 2 kalyon için 12.265 kuruş uhdesindeki 1147 (1734-35) yılı Midilli nezareti mâlından verilecek iken 2.365 kuruş yine uhdesindeki adanın 1147 yılı zeytinyağı mukataasından ve 12.735 kuruş da Midilli'nin 1148 (1735-36) yılı cizye gelirlerinden havale edildi<sup>273</sup>.

Midilli'ye ada dışından tahsis edilen kaynakların başında ise bazen Rodos'a da finanman sağlayan Sakız cizyesi gelmekteydi. 1759 yılında vefat eden ağabeyinin yerine kalyonların Bina Emni olan Hacı Ömer Ağa'ya ilk havale 1173 (1759-60) yılı Sakız cizyesinden 5.000 kuruş olarak yapıldı<sup>274</sup>. Aynı inş için kaynak aktarılan diğer yerler İzmir, Bozcaada ve Bergama oldu. Hacı Ömer Ağa 20 Aralık 1759-27 Kasım 1761 arasında havaleleri tahsil ettirmek için 2 kere İzmir'e ve birer kere de Bozcaada ve Bergama'ya çukadar yolladı<sup>275</sup>.

---

<sup>272</sup> BOA, C. BH. 11353.

<sup>273</sup> BOA, C. BH. 4105.

<sup>274</sup> BOA, AE. Mustafa III 5941; Midilli kadısına, nazırına ve Hacı Ömer'e yazılan 12 S. 1173/5 Ekim 1759 tarihli hüküm: BOA, AE. Mustafa III 5941; Midilli kadısına ve Hacı Ömer'e 29 S. 1173/22 Ekim 1759 tarihinde yazılan hüküm: BOA, C. BH. 414.

<sup>275</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 35; D. BŞM. d. 2150, s. 230.

**Tablo 14:** Midilli’de 1758’de İnşasına Başlanan Kalyon İçin Tamamlanana Kadar Gönderilen Havale ve Ham Demir Miktarı<sup>276</sup>

Bina Emini	Havale Tezkiresi Tarihi	Havale Tutarı-Kuruş	Ham Demir		
			Bedeli	Kantar	Tedarik Yeri
Hacı Ali Ağa zamanı	27.09.1757	5.000			
	09.06.1758	5.000			
	28.08.1758			300	Cebehâne-i Âmire
	03.09.1758	5.000			
	28.11.1758	3.000			
	02.12.1758			300	Cebehâne-i Âmire
	27.03.1759	4.004			
	25.04.1759	5.000			
<b>Toplam</b>		<b>27.004</b>		<b>600</b>	
Hacı Ömer Ağa zamanı	31.10.1759	5.000			
	02.06.1760	5.000			
	12.06.1760			300	Cebehâne-i Âmire
	04.09.1760	5.000			
	05.10.1760		4.950 <sup>277</sup>	1.500	Kavala, Pravişte, Siroz ve havalileri nden satın alınan
	12.02.1761	5.000			
	05.04.1761	8.000			
	12.09.1761	3.000			
	16.10.1761	4.494			
	19.11.1761	3.000			
	22.12.1761	5.000			
	25.07.1762	4.000			
	11.10.1762	4.000			
	29.03.1763	2.500			
<b>Toplam</b>		<b>53.994</b>	<b>4.950</b>	<b>1.800</b>	
<b>Genel Toplam</b>		<b>80.998</b>	<b>4.950</b>	<b>2.400</b>	

<sup>276</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 2.

<sup>277</sup> Kıyyesi 9 akçeden ve Rûmî kantar (44 kıyye) hesabı ile.

**Tablo 15:** Midilli’de Seyyid Ali Ağa Tarafından İnşa Ettirilen 45,5 Zirâlık Kalyon İçin Gönderilen Para ve Ham Demir Miktarı<sup>278</sup>

Havale Tezkiresi Tarihi		Havale Tutarı (Kuruş)	Ham Demir	
Hicrî	Miladî		Kantar	Tedarik Yeri
13 Ş. 1174	20.03.1761	10.000		
14 Ş. 1174	21.03.1761	10.000		
8 M. 1175	09.08.1761		1.000	Cebehâne-i Âmire
11 B. 1175	05.02.1762	5.000		
11 B. 1175	05.02.1762	5.000		
21 S. 1176	11.09.1762		1.000	Cebehâne-i Âmire
22 S. 1176	12.09.1762	7.500		
28 Ş. 1176	14.03.1763	10.000		
15 L. 1176	29.04.1763	2.500		
<b>Ara Toplam</b>		<b>50.000</b>		
8 M. 1177	19.07.1763	2.000		
<b>Toplam</b>		<b>52.000</b>	<b>2.000</b>	

### 1.5.3. Malzeme Temin Bölgesinden Sağlanan Finansman

Kalyon inşalarının finansmanında bazen Bina Eminini inşa sahasına yakın bölgelere sevk etmek yerine malzemenin satın alındığı yerdeki bir gelir kaynağından doğrudan ödeme yapılması sağlanmaktaydı. 17. yüzyılın sonlarında Sinop’ta inşa edilen kalyonlar için Samakov havalisinden Bergos iskelesine nakledilecek olan ham demirin masrafı 1108 (1696-97) yılı Ahyolu cizyesi malından ödettilirdi<sup>279</sup>. 1760’ta Midilli’de inşa edilmekte olan 51,5 zirâlık kalyonun Bina Emini Hacı Ömer arzıhalinde 2.000 kantar demirin Tersâne-i Âmire’den gönderilmesini rica etmekteydi. Merkezden gelen yazıda mirî fiyatı 4.950 kuruş olan 1.500 kantar ham demirin Selanik gümrük emini tarafından Balkanlardan satın alınıp uygun bir gemiye yüklenerek hızlı bir şekilde Midilli’ye ulaştırılması, ne kadar navul verilirse daha sonradan uhdesindeki Selanik gümrüğü mukataasından borç ve mahsûb olarak kadı tarafından hüccet verilmesi ve bedeli olan 4.950 kuruşun da 1174 senesi Selanik cizyesinden gayri nakit olarak havale olunmak üzere tezkiresi ve suretleri ile gereğine göre emri yazılması

<sup>278</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 4.

<sup>279</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 376.

buyuruldu<sup>280</sup>. Esasında demirin tedarikinin zaten İstanbul'dan halledilmesi beklenmekteyken merkezin taşra tezgahlarına bizzat İstanbul'dan göndermesi ile Balkanlardan temin ettirip oradaki kaynaklardan mahsûb ettirmesi arasında ciddi bir fark bulunmamaktaydı. Bir finansman şekli daha vardı ki örneğine nadiren rastlanmaktaydı. Bu ödeme inşa tamamlanıp hesap görüldükten sonra nakit ya da havale yoluyla para olarak değil, aynî malzeme olarak yapıldı. 1738-1741 arasında Sinop'ta 2 kalyon inşa eden Saatçibaşızâde Mustafa Bey'in hesabı görüldükten sonra 25.000 kuruş alacağı kalmaktaydı. Ancak bu meblağı para olarak ödeme yerine Tokat'taki devlete ait bakırdan kıyyesi 1 kuruş olmak üzere 25.000 kıyye almasına izin verilmesi tercih edildi<sup>281</sup>.

## 1.6. Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşa Masrafı

Başlangıçta kadirga modeli örnek alınarak yapılan kalyonların<sup>282</sup> yalnızca yelken ile hareket etmesi ve daha yüksek bir güverteye sahip olması, mürettebatının sayısını ve çeşidini arttırdığı gibi en pahalı savaş gemisi olma özelliğini de beraberinde getirmekteydi. Osmanlıların kalyonu tercih ettikleri 17. yüzyıl ortalarında zamanın standart kalyonları olan bir burtun inşası için kadirga masrafının 3-4 misli sarfedilmekteydi<sup>283</sup>. Kalyonlarla birlikte Osmanlı donanması giderek sayıca daha az ama daha iri savaş gemilerine sahip bir profil çizmeye başladı. Bu durumun beraberinde artık tek bir savaş gemisi inşasının önceki devirlere kıyasla daha önemli olmasını getirmesi beklenirdi. Osmanlı yönetiminin zirvesindekilerin bu konuda duyarlı oldukları ve kalyon inşasına dair faaliyetlerin bilhassa Tersâne'de daha düzenli işlemesi için çaba sarfettikleri bilinmektedir. Ancak 18. yüzyılın ilk çeyreğindeki ciddi ve ısrarlı düzenlemelere rağmen istenilen sonuç bir türlü alınamadı. 1707'de Liman resiliğinin ihdası ve 1711'de hesapları kontrol etmek ve düzenlemek üzere eski Şikk-ı Evvel defterdârının Tersâne Emâneti'ne getirilmesi de işleri ağır ilerlemekten ya da engellenmekten kurtaramadı. 1718 Düzenlemesi'nin yapıldığı sıralarda ise kayda

---

<sup>280</sup> BOA, C. BH. 5120.

<sup>281</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 84-85.

<sup>282</sup> İdris Bostan, "Kadirgadan Kalyona", s. 198.

<sup>283</sup> Kara Çelebi-zâde Abdülaziz Efendi, **Ravzatü'l-Ebrâr Zeyli: Tahlil ve Metin 1732**, haz. Nevzat Kaya, Ankara, TTK, 2003, s. 266.

değer iyileşmeler görülmeye başlamaktaydı. 1717-1754 yılları arasında Tersâne'nin yıllık bütçelerine dair mevcut bulunan defter yüzyılın devamında kayıt işlerinin rayına girdiğini göstermektedir<sup>284</sup>. Ancak bu defter de Tersâne'nin tümü ile ilgili genel bir mâliyeyi yansıttığından kalyon inşası ile ilgili müstakil bir kayıt yine mevcut görünmemektedir. Tersâne-i Âmire'de kalyonlar inşa edilirken halihazırda düzenli olarak çalışan personelin kullanılmış olması ve diğer bazı masrafların da mutad olarak veriliyor olması zaten burada tamamı kalyonlara ait olabilecek masraf kalemlerinin önüne en baştan önüne set çekmişti.

**Tablo 16:** 1132-1167/1718-1754 Arasında Diğer Tersâne-i Âmire Giderleri ile Birlikte İstanbul'da İnşa Edilen Bazı Kalyonların Masrafları (Kuruş)<sup>285</sup>

Sene		Kalyon uzunluğu		Kalyonun cinsi	İstanbul Esnafından Satın Alınan	Toplam Masraf
Hicrî	Miladî	Zirâ	Metre			
1165	1752	61,5	46,60	Üç ambarlı	84.191	352.380
1162	1749	55,5	42,05		39.930	255.323
1163	1750	55,5	42,05	Üç kantarlı	44.792	276.443,5
1142	1729/30	53,5	40,54		78.552,5	151.927,25
1132	1719/20	51,5	39,02			131.503
1160	1747	47,5	35,99		72.517	365.018,5
1154	1741/42	45,5	34,48			131.892
1136	1723/24	43,5	32,96		40.289,75	182.504
1144	1731/32	42	31,83			296.688,5
1167	1753/54	41,5	31,45	Karavele	152.818,5	468.033
1150	1737/38	39,5	29,93		33.415,5	251.957
1159	1746	39,5	29,93	Karavele	61.071,5	270.955

İstanbul'un merkezî tersâne oluşunun böyle bir dezavantajı varken, taşra tezgahlarındaki inşaların kontrol edilmesi zarureti, bu tezgahlarda üretilen kalyonlara dair müstakil inşa kayıt defterlerinin mevcudiyetini temin etti. 18. yüzyılda kalyon inşasının gerekleri hakkında detaylarına inilebilmesini ve aşamaların kısmen takini sağlayan bu defterler ve diğer evrak sayesinde taşradaki inşayı hakkında gerçekçi bir tablo resmedebilmek İstanbul'dakilere göre çok daha mümkün olmaktadır.

<sup>284</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 74-78.

<sup>285</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14650, s. 4-15.

Taşra tezgahlarındaki kalyonların inşa kayıtları belli noktalarda standartlaşmışken hesap defterlerinin bazılarının münferid olarak varlığını bilhassa bina eminlerinin ve kâtiplerinin tasarruflarını ön plana çıkarmaktadır. Genel olarak kalyon inşa kayıtları üç ana masraf kalemi etrafında toplanmaktadır. Bunlardan birincisi *mübâyaât* olup kereste kesim ve nakil ücretleriyle zift, katran, muhtelif yağlar gibi mühimmat masraflarını ihtiva eder. Bilhassa kerestenin bu kalemde bulunmasıyla tüm masrafların ortalama 1/3'üne hatta bazen yarısına kadar ulaşabilmiştir. İkinci masraf kalemi olarak *icârât* gelmektedir. Bizzat kalyonun inşasında çalışan marangoz, burgucu, kalafatçı gibi tüm işçi sınıflarının ücretleri ile mimar, burgucubaşı gibi daha yüksek mertebeli personel ve inşanın çeşitli aşamalarında çalışan görevlilerin ücretleri bu kalem altında kaydedilmiştir. Son olarak ise *ihracât* gelmektedir. Başta kalyonun Bina Eminin maaşı ile kalyon kaptanının tayinatı dahil olmak üzere bilumum harcırahlar, menzil ücretleri, bahşişler, gemi navlunu gibi çeşitli giderler bu masraf kalemi altında değerlendirilmekteydi. Ekstra harcamalar olduğunda ise ihracâtın devamında yerini almakta ve kalyon masraflarına dahil edilmekteydi.

Kalyon inşa defterlerinin olmazsa olmazı ise fiyat kırmalar idi. Bilhassa malzemelerin fiyatı ya da işçilere verilen ücretlerde mirî fiyatların üzerinde bir harcama yapılmış ise, Baş Muhâsebe'deki yetkililer tarafından bunlar tespit edilidiğinde derhal *ziyâde-i fiyât* olarak not düşülür tenzil edilirdi. Bu şekilde tüm bir inşa masrafı bazında fiyat fazlası olarak yapılan indirimler küçümsenmeyecek boyutlarda idi. Ancak aksi bir durum olduğunda yani Bina Emininin mirî fiyatından daha ucuza malzeme temin etmesi ya da işçilere daha düşük bir ücret vermiş olması durumunda devlet aradaki farkı Bina Eminine iade etmez ve aradaki fark Hazine'ye kalmış olurdu. Fiyat fazlasının dışında kadı defteri hatası ya da Kaptanıderyanın ilamı gibi Bina Emni'ne yapılacak olan ödemeyi budayan başka indirimler de yapılabilmekteydi. Ancak standart hale gelmiş bir uygulama daha vardı ki o en son hesap görülürken yapılmaktaydı. Bir kalyon tamamlanıp Tersâne'ye getirildikten sonra Bina Emininin işi bittiğinden hesabı görülmek üzere inşa boyunca yapılan masrafları gösteren defter, temessük, hüccet ve kaime gibi tüm ilgili evrakı ortaya dökülüp incelemeye alınırdı. Baş Muhâsebe'deki kayıtlarla da mukayesenin yapıldığı bu sürecin sonunda bir icmâl hazırlanır ve sadarete sunulurdu. Tüm *îrâd* ve *masârîfât* derc edildikten sonra Bina Emininin ne kadar *matlûbu* kaldığı ortaya çıkardı. Yine

çeşitli yerlerden havale yoluyla ödenecek olan Bina Emininin alacağından son bir kez bâ-fermân-ı Âlî bir kesinti daha yapılarak küsüratı atılarak 5'in katları olan düz bir hesap haline getirilirdi. *Rü'yet-i hesâb*'dan sonra kalyon bina eminlerinin devlete borçlu çıkması da sözkonusu<sup>286</sup> olmakla birlikte umumiyetle Bina Emmini inşanın o zamana kadarki masraflarının bir kısmını kendi cebinden karşılamış ve Hazine'den alacaklı olurdu<sup>287</sup>. Bilhassa bina eminleri tarafından üretilmiş olan defterlerde kâtiplerin ciddi hesap hataları bulunmaktaydı. Bunlar Baş Muhâsebe'de icmal edilirken tekrar gözden geçirilip düzenlense de orada da -büyük sayılmayacak- hesap hataları yok değildi. Misalen genel toplamlardaki hatalara ilaveten ara toplamlardan elde edilen toplamlar da üçüncü bir genel toplam gelebilmekteydi. Bu çalışma içerisinde genellikle defterlerde yazılmış olan hesaplar ve yekûnleri kullanılmış olmakla birlikte ilgili yerlerde bunlardaki hatalar da belirtilmekten geri durulmamıştır.

---

<sup>286</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 83.

<sup>287</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 237.

**Tablo 17:** 1757-1760 Arasında Rodos'ta İnşa Edilen 41,5 Zirâlık (31,46 mt.) İki Kalyonun Mübâyaât (Satın Alım) Masrafları<sup>288</sup>

Satın alımlar (El-mübâyaât)		Tutar (Bina Emini)	Toplam İndirim	Mirî Tutar	Asıl Masraf	Kuruş	+Akçe	Toplam masrafa oranları
Kereste bedeli	Reel Hesap	4.038.600	13.920	4.024.680	4.024.680	33.539		35,51%
	Deftere göre	4.012.680	13.920	3.998.760	3.998.760	33.323		35,48%
Kereste nakil navılları	Reel Hesap	980.880		980.880	980.880	8.174		8,66%
	Deftere göre	980.880		980.880	980.880	8.174		8,70%
Mühimmat	Reel Hesap	2.087.026	183.100	1.903.926	1.903.926	15.866	6	16,80%
	Deftere göre	2.087.025	179.560	1.907.465	1.907.465	15.895	65	16,92%
<b>Toplam</b>	<b>Reel Hesap</b>	<b>7.106.506</b>	<b>197.020</b>	<b>6.909.486</b>	<b>6.909.486</b>	<b>57.579</b>	<b>6</b>	<b>60,97%</b>
	<b>Deftere göre</b>	<b>7.080.585</b>	<b>193.480</b>	<b>6.887.105</b>	<b>6.887.105</b>	<b>57.392</b>	<b>65</b>	<b>61,10%</b>



**Tablo 18:** 1757-1760 Arasında Rodos'ta İnşa Edilen 41,5 Zirâlık (31,46 mt.) İki Kalyonun İcârât (İşçi Ücretleri) Masrafı<sup>289</sup>

Ücretler (El-icârât)	Tutar (Emin)	Fiyat fazlası indirimi	Harku' n-nâr	Toplam İndirim	Mirî Tutar	Asıl Masraf	Kuruş	Toplam masrafa oranları
Marangozlar, tahtacılar, burgucular, kalafatçılar vd.	2.010.000				2.010.000	2.010.000	16.750	17,74%
Demirciler	724.725	48.315	72.510	120.825	603.900	603.900	5.032,5	5,33%
Aylakçılar	270.000				270.000	270.000	2.250	2,38%
Dağ ustası	148.800	9.300		9.300	139.500	139.500	1.162,5	1,23%
Bekçiler	72.000				72.000	72.000	600	0,64%
Dağ ustaları	68.637	4.857		4.857	63.780	63.780	531,5	0,56%
Mimarlar	118.800	59.400		59.400	59.400	59.400	495	0,52%
Kâtipler	108.000	54.000		54.000	54.000	54.000	450	0,48%
Mutemetler	72.000	18.000		18.000	54.000	54.000	450	0,48%
Malzeme taşıyan işçiler	40.380				40.380	40.380	336,5	0,36%
Burgucubaşı	59.400	29.700		29.700	29.700	29.700	247,5	0,26%
Baltacılar	24.000				24.000	24.000	200	0,21%
Oymacılar	9.900				9.900	9.900	82,5	0,09%
<b>Toplam</b>	<b>3.726.642</b>	<b>223.572</b>	<b>72.510</b>	<b>296.082</b>	<b>3.430.560</b>	<b>3.430.560</b>	<b>28.588</b>	<b>30,27%</b>

<sup>289</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

**Tablo 19:** 1757-1760 Arasında Rodos'ta İnşa Edilen 41,5 Zirâlık (31,46 mt.) İki Kalyonun İhracât Masrafları<sup>290</sup>

İhracât	Tutar (Emin)	Fiyat fazlası indirimi	Toplam İndirim	Mirî Tutar	Ferman ile indirilen	Asıl Masraf	Kuruş	+ Akçe	Toplam masrafa oranları
Kalyon nazırı maaşı	957.120			957.120	444.960	512.160	4.268		4,52%
Kalyon kaptanları ücreti	72.000			33.748		33.748	281	28	0,30%
Mühimmat nakliyatı için gemi navlunu	64.992	12.322,5		52.669,5		52.669,5	438	109,5	0,46%
Mimar, dağ ustası vs. harcırahı	79.680	45.960		33.720		33.720	281		0,30%
Çuka bedeli	11.100	2.100		9.000		9.000	75		0,08%
Kalfa ve işçilere inâmlar	85.698	40.818		44.880		44.880	374		0,40%
Mühimmat mahzeni levhaları bedeli	36.072			36.072		36.072	300	72	0,32%
Kalyonların indirilişi sırasındaki harcamalar	213.000			0		0			
<b>Reel Hesap</b>	<b>1.519.662</b>	<b>101.200,5</b>	<b>314.200,5</b>	<b>1.167.209,5</b>	<b>444.960</b>	<b>722.249,5</b>	<b>6.018</b>	<b>89,5</b>	<b>6,37%</b>
<b>Deftere göre</b>	<b>1.519.662</b>	<b>139.430</b>	<b>352.430</b>	<b>1.167.232</b>	<b>444.960</b>	<b>722.272</b>	<b>6.018</b>	<b>112</b>	<b>6,41%</b>
<b>Ekstra Masraf</b>	<b>232.020</b>			<b>232.020</b>		<b>232.020</b>	<b>1.933</b>	<b>60</b>	<b>2,05%</b>
Kalyonların İstanbul'a nakli	81.300			81.300		81.300	677	60	0,72%
Süveyş kerestesi nakli	150.720			150.720		150.720	1.256		1,33%

<sup>290</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206-207.

**Tablo 20:** 1757-1760 Arasında Rodos'ta İnşa Edilen 41,5 Zirâlık (31,46 mt.) İki Kalyonun Masraflarının Genel Dökümü<sup>291</sup>

<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>Ana kalemler toplamı</b>	<b>Defter genel toplamı</b>	Kalyonların inşa masrafı	Çeşitli diğer masraflar	<b>Reel hesap</b>
<b>Tutar (Emin)</b>	<b>12.558.909</b>	<b>12.453.309</b>	9.710.007	2.743.302	<b>12.584.830</b>
<b>Fiyat fazlası indirimi</b>	<b>628.992</b>	<b>523.507</b>	208.640	314.862	<b>594.302,5</b>
<b>Mahsûb olup indirilen</b>	<b>213.000</b>	<i>213.000</i>		213.000	<b>213.000</b>
<b>Toplam İndirim</b>	<b>841.992</b>	<b>736.507</b>	<i>208.640</i>	<i>527.862</i>	<b>807.302,5</b>
<b>Tutar (Mîrî)</b>		<b>11.929.802</b>	9.501.367	2.428.440	
	<b>11.716.917</b>	<i>11.716.802</i>	<i>9.501.367</i>	2.215.440	<b>11.777.527,5</b>
<b>Fermanla İndirilen</b>	444.960	444.960			444.960
<b>Asıl Masraf (Akçe)</b>	<b>11.271.957</b>	<b>11.271.842</b>			<b>11.332.567,5</b>
<b>Kuruş</b>	<b>93.932</b>	<b>93.932</b>			<b>94.438</b>
<b>+Akçe</b>	<b>117</b>	<b>2</b>			<b>7,5</b>

Tersâne-i Âmire'de düzenli bir kalyon inşa defteri tutulamayışı Osmanlı Devleti'nin yöneticilerini bu konuda *sâbık* kayıtlara sevketmekteydi. Taşrada ilk kalyonun inşa edildiği tezgah olan Sinop'ta maliyet tahmini için -diğer masraflar ile beraber- Tersâne-i Âmire'de inşa edilen kalyonlar için tutulan dağınık hesap kayıtları baz alınmaktaydı. Ancak bilhassa 17. yüzyıl sonlarından itibaren taşra tezgahlarında kalyon inşa masrafına dair hatırı sayılır miktarda örneğin oluşmaya başlaması ve devam etmesi ile geçmiş inşalara dair veriler 18. yüzyıl boyunca kümülatif bir kaynak haline geldi.

Taşra tezgahlarından birinde bir kalyon inşa edileceği zaman masrafının ve ana malzemelerinin miktarını tahmin edebilme imkânı 18. yüzyıl boyunca giderek mümkün hale gelmeye başladı. Bir tezgahta devam eden inşada Bina Emini masraflar için para ya da malzeme istediğinde Baş Muhâsebe'den öncelikle daha önce ne miktarda para ve malzeme verildiğinin kaydı çıkarılır ve ardından aynı tezgahta inşa edilen bir önceki kalyonların hesabı çıkartılarak ne kadar istihkakının kaldığı belirlenirdi. Ancak çoğu zaman geçmiş hesaplarla birebir örtüşme sağlanamazdı. Demir ve kereste gibi malzemeleri aynıyle temin etme imkânı her zaman mümkün olamayacağı gibi eşit çalışma şartları ve performansını sağlamak da mümkün değildi.

Sinop'ta 1756'da 51,5 zirâlık (39,02 mt.) 2 kalyon ve 1 tombaz inşasına başlamış olan Süleyman Ağa'dan 3 yıl sonra istenen hesap defterinde havale edilmiş olan 106.799 kuruş *îrâdından* 105.928,5 kuruşunu tahsil ettiği ve 105.744 kuruşluk da harcama yaptığı kartlıydı. Süleyman Ağa'ya ne kadar para gönderilmesi gerektiği ile ilgili bir önceki inşanın kayıtlarına bakıldığında 1737-41 arasında Sinop'ta inşa edilen 53,5 zirâlık (40,55 mt.) 2 kalyonun 125.000 kuruşa mâl olduğu görülmüştü. Bunun üzerine Süleyman Ağa'ya 8.000 kuruş verilmesi için buyuruldu ve tezkiresi verildi<sup>292</sup>. Rodos'ta ise 1760 sonlarında 41 zirâlık 2 kalyon inşasına başlayan Kızılhisarlızâde Ahmed Bey'in 1.000 kantar demir talep etmesi üzerine 3 yıl önceki aynı boyutlara sahip kalyonların inşasında ne kadar demir kullanıldığı gözden geçirildi. Aslında bahsedilen önceki inşayı gerçekleştiren de Ahmed Bey'den başkası değildi. Önceki inşada toplamda 3.100 kantar ham demir sarfiyatı görüldüğünden Ahmed Bey'e istediği 1.000 kantar ham demiri satın alabilmesi için 5.133 kuruşun tezkiresi

---

<sup>292</sup> BOA, C. BH. 860, 20 Muharrem 1173/13 Eylül 1759.

verildi<sup>293</sup>. Midilli’de ise 1758’de inşasına başlanmış olan 51,5 (39,02 mt.) zirâlık kalyonun Bina Emini olan Hacı Ömer Ağa 5 yıl sonra kalyonun denize indirilebilmesi için gerekli malzemeler ile 4.500 kuruş gönderilmesini talep ettiğinde yine kendisine gönderilenlerin ve önceki inşa masrafinin kayıtları çıkarıldı. Buna göre toplam havaleleri 78.498 kuruşa ulaşmaktaydı. Midilli’de daha önce 1733-1736 arasında inşa edilmiş olan 2 kalyonun masrafinin ise 89.931 kuruş olduğu görüldüğünden görüşü sorulan Tersane Emini tarafından *Beytü’l-mâl-i Müslimîn’i itlâf* ile suçlanmaktaydı. Ancak yine de kalyonun denize indirilebilmesi için 2.500 kuruş gönderilmiş ve hesabı görüldüğünde fazladan yaptığı harcamaların mutlaka kendisinden tahsil edileceği ihtar edildi<sup>294</sup>. Esasında inşası uzun süren bu kalyonun teftişinde 52.500 kuruşa inşa edilebileceğinin tahmin olunduğunu kadı ilam etse<sup>295</sup> de sonunda Bina Emininin harcadığı para bunun iki katını buldu. Nihayetinde tüm kesintiler yapıldıktan sonra bile bu kalyonun devlete maliyeti 96.218 kuruşu bulmuştu ki mukayese edildiği iki kalyondan bile daha pahalıya gelmiş oluyordu<sup>296</sup>.

Mukayese için her zaman aynı tezgahta üretimin yapılması şartı aranmamaktaydı. Farklı bir taşra tezgahında benzer özelliklerde yakın zamanda bir inşa yapılmışsa doğruca oradaki masraflar da mukayese olarak kullanılabilmekteydi. 1761 yılında Midilli’de üç senedir devam eden kalyon inşası için yapılacak havalelerden birinden önce Baş Muhâsebe’ye daha evvel 51 zirâlık kalyonların inşası için toplamda ne kadar masraf yapıldığı sorulmaktaydı. Gelen derkenârda daha önce inşa edilen 51 zirâlık kalyonun inşa masrafı 66.384 kuruş olarak kayıtlıydı<sup>297</sup>. Her ne kadar yeri ve tarihi belirtilmese de muhtemelen Sinop’ta gerçekleşen önceki inşalardan birine ait bu kayıt, kalyonların uzunlukları ve masrafları arasında orantılı bir standart yakalama eğiliminin de tezahürü idi.

---

<sup>293</sup> BOA, C. BH. 8235.

<sup>294</sup> BOA, C. BH. 6455.

<sup>295</sup> BOA, C. BH. 11353.

<sup>296</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>297</sup> BOA, C. BH. 608.

**Tablo 21:** 1756-1763 Arasında Sinop, Midilli ve Rodos'ta İnşa Edilen Kalyonların Masraf ve Tenzilât Mukayeseleri<sup>298</sup>

İnşa yeri	Sinop	İndirim oranı	Midilli	İndirim oranı	Rodos	İndirim oranı
İnşa tarihleri	1756-61		1758-63		1757-60	
Kalyon adedi	3		1		2	
Kalyon uzunluğu (zirâ)	2*51,5 + 33,5		51,5		2*41,5	
<b>Toplam Masraf</b>	<b>21.052.467</b>		<b>13.321.680</b>		<b>12.558.909</b>	
Mübayaâttan indirim	159.996	0,76%	23.664	0,18%	193.480	1,54%
İcârâttan indirim	1.107.648	5,26%	1.001.339	7,52%	296.082	2,36%
İhrâcâttan indirim	456.385	2,17%	258.330	1,94%	352.430	2,81%
Elde kalan malzemeler	72.380	0,34%				
Fermanla indirilen	152.178	0,72%	492.187	3,69%	444.960	3,54%
<b>Toplam İndirim</b>	<b>1.948.587</b>	<b>9,26%</b>	<b>1.775.520</b>	<b>13,33%</b>	<b>1.286.952</b>	<b>10,25%</b>
Asıl masraf (akçe)	<b>19.103.880</b>		<b>11.546.160</b>		<b>11.271.957</b>	
Asıl masraf (kuruş)	<b>159.199</b>		<b>96.218</b>		<b>93.933</b>	

298 BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 10; BOA, C. BH. 12417; BOA, MAD. d. 10364, s. 204-207.

1756-1763 arasında Osmanlı taşrasının en aktif tezgahları olan Sinop, Rodos ve Midilli'deki birer inşaya ait olan bu kayıtlar aynı sıralarda 3 tezgahta devam eden bir inşa sonucunda oluşan tabloyu göstermektedir. Birbirine çok yakın bulunan veya aynı uzunluğa sahip kalyonların inşasında dahi değil standartlaşma gerek maliyette gerekse inşa süresinde neredeyse diğerini katlayacak derecede fark oluşabildiği ortadadır. Ulaşılan inşa masraflarının Osmanlı maliyesi için tam olarak ne ifade ettiğini bulmaya çalışmak ise ekstra bazı bulgulara da ulaştırmaktadır. 1761/62 yılının Osmanlı bütçesinde giderlerin 14.064.788,5 kuruş olduğu<sup>299</sup> düşünülürse devletin bir yıllık toplam giderinin %1,13'ünün 1756-61 arasındaki Sinop'taki inşaya, %0,68'inin 1758-63 arasındaki Midilli'deki inşaya ve %0,67'sinin de 1757-60 arasındaki Rodos'taki kalyon inşasına harcandığı görülmektedir. Ancak bunlar inşa edildikleri yıl sayısına bölüldüğünde ve tek bir kalyon baz alındığında daha gerçekçi ve mukayeseye elverişli bir tablo ortaya çıkacaktır. Böylelikle Midilli'de 1758-63 arasında 5,5 yılda inşa edilen 51,5 zirâlık ortalama boyutta bir kalyon ile Rodos'ta 1757-60 arasında onun yarı süresinde inşa edilen 41,5 zirâlık karavele kalyonun her birinin maliyetinin devletin yıllık giderlerinin %0,123'üne denk geldiği anlaşılır ki ortalama 17.300 kuruşa tekabül etmektedir. Hazîne-i Âmire'den her yıl ortalama bu kadar meblağ tamamlanana kadar bu 2 inşa için aktarılmıştı. Sinop'taki inşa için Hazine'den yıllık aktarılan ortalama meblağ ise bunun iki katına yakındı ve %0,206'ya tekabül ediyordu.

---

<sup>299</sup> Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, 8. bs., İstanbul, Ötüken, 2012, s. 223.

**Tablo 22:** Taşra Tezgahlarında İnşa Edilen Bazı Kalyonları Toplam Masrafları

Tarih	Yer	Adet	Zirâ	Metre	Emînin Masrafı	Toplam İndirim	%	Akçe	Kuruş
1704-1705	Sinop	1	39	29,55	7.159.682	368.431	5,15	6.791.251	56.593,75 <sup>300</sup>
		1	40	30,31					
1706-1712	Sinop	1	51	38,64	29.534.580	734.580	2,49	28.800.000	240.000 <sup>301</sup>
		1	53,5	40,54					
		3	55	41,68					
		1	57,5	43,57					
1732-1735	Sinop	2	53,5	40,54	14.429.387	1.519.727	10,53	12.909.660	107.580,5 <sup>302</sup>
1738-1741	Sinop	2	53,5	40,54	15.803.040	1.584.300	10,03	15.000.000	125.000 <sup>303</sup>
1755-1757	Rodos	2	41,5	31,45	8.532.924	309.084	3,62	8.223.840	68.532 <sup>304</sup>
1756-1761	Sinop	2	51,5	39,02	21.052.467	1.948.587	9,26	19.103.880	159.199 <sup>305</sup>
		1	33,5	25,38					
1757-1760	Rodos	2	41,5	31,45	12.453.309	1.181.469	9,49	11.271.840	93.932 <sup>306</sup>
1758-1763	Midilli	1	51,5	39,02	13.321.680	1.775.520	13,33	11.546.160	96.218 <sup>307</sup>
1761-1764	Sinop	1	51,5	39,02	11.648.388	1.208.388	10,37	10.440.000	87.000 <sup>308</sup>
		1	35	26,52					
1784-1786	Midilli	1	45	34,10					67.500 <sup>309</sup>

<sup>300</sup> BOA, MAD. d. 212, vr. 8b-9a.

<sup>301</sup> BOA, MAD. d. 3142, s. 102-103.

<sup>302</sup> BOA, MAD. d. 10325, s. 29-30; BOA, D. BŞM. d. 1740, s. 2.

<sup>303</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 19-20.

<sup>304</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 86-87.

<sup>305</sup> BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 10

<sup>306</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 204-207.

<sup>307</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>308</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 31-32.

<sup>309</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 215, 235.



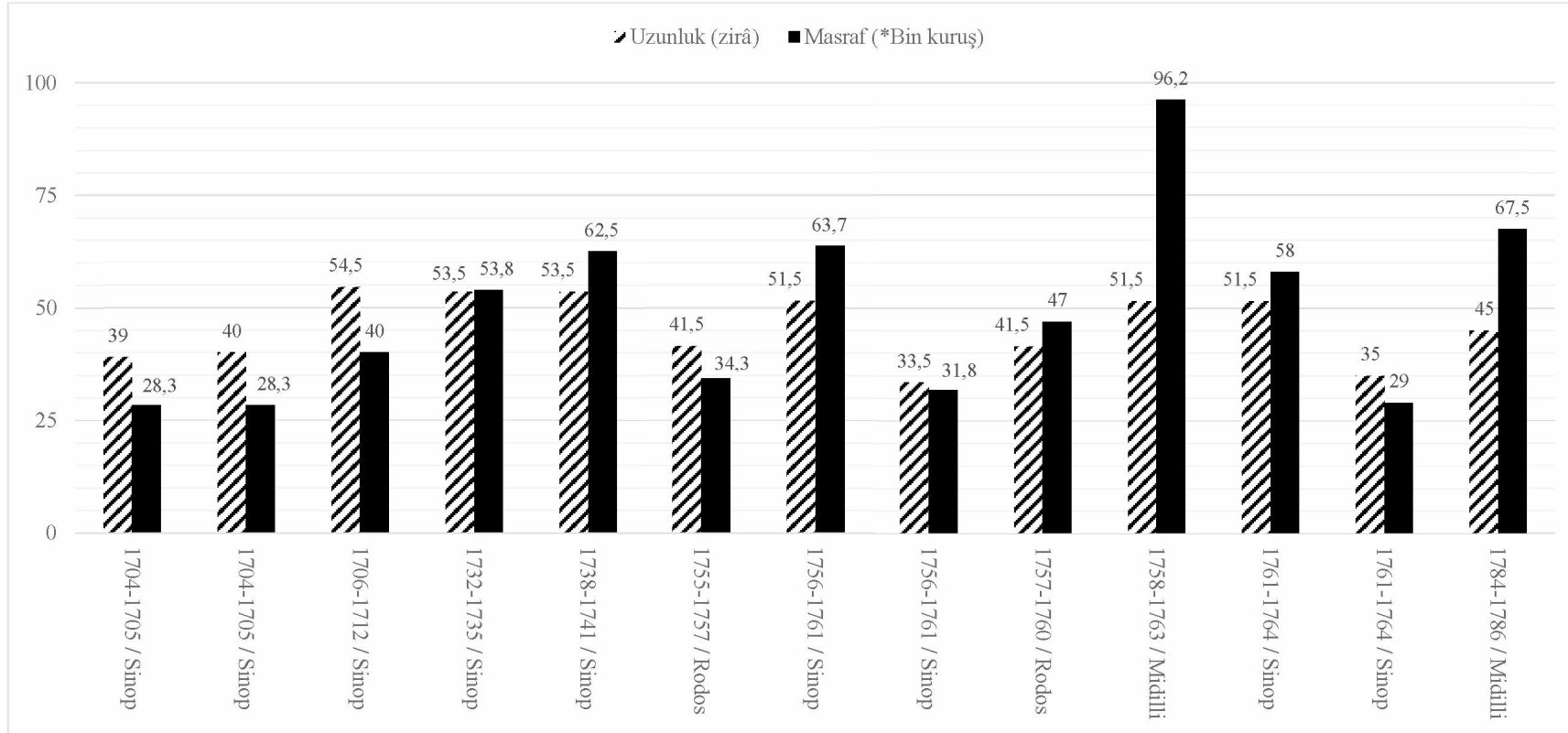
**Tablo 23:** Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşa Masraflarının Tüm Osmanlı Giderlerine Oranı<sup>310</sup>

Yıl	Kalyon İnşası		Kalyon Masrafları		Tüm Giderlere Oranı ‰	
	Yer	Adet	Toplam	Yıllık Ort.	Bütçe	Ruznâmeçe
1704/5	Sinop	2	56.594	56.594	5,22	5,49
1706/7	Sinop	6	240.000	40.000		4,95
1707/8				40.000		5,51
1708/9				40.000		5,38
1709/10				40.000		4,75
1710/11				40.000	4,80	4,03
1711/12				40.000		
1732/33	Sinop	2	107.580,5	35.860		1,57
1733/34				35.860		1,74
1734/35				35.860		1,86
1738/39	Sinop	2	125.000	41.667		3,55
1739/40				41.667		1,69
1740/41				41.667		2,75
1784	Midilli	1	67.500	22.500	1,42	
1785				22.500	1,20	
1786				22.500		

18. yüzyılın tamamında olmasa da belli zaman aralıklarında yoğunlaşan taşra tezgahlarındaki kalyon inşalarının devletin giderleri arasında ciddi sayılacak bir yer işgal ettiği ortadadır. Yüzyılın başlarında gerçekleşen Sinop'taki 6 kalyon inşası, henüz aktif halde başka taşra tezgahı olmadığı için bütün üretimi tek başına kendi bölgesinde gerçekleştirmişti. 1706-12 yıllarındaki bu inşa Hazine giderlerinin 6 yıl boyunca ortalama %0,5'ini toplamda ise %3'ünü kendisine çekti. Bundan sonra 1732-42 arasında gerçekleşen yoğun sayılabilecek inşada Sinop'ta 2 Midilli'de 1 ve Rodos'ta 1 inşa tamamlandı. Hepsine dair tatmin edici bir liste bulunmaz ancak yalnızca Sinop'taki inşalar toplamda yıllık giderin %1,32'sine erişmekteydi.

<sup>310</sup> Bütçe ve Ruznâmeçeler için bkz.: Ahmet Tabakoğlu, **Osmanlı Mâfi Tarihi**, s. 311, 312, 316; Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, s. 223.

**Grafik 7:** 18. Yüzyılda Taşra Tezgahlarında İnş Edilen Kalyonların Uzunluklarının ile Masraflarının Mukayesesi<sup>311</sup>



<sup>311</sup> Midilli'deki inşalar haricinde listedeki hiçbir kalyon tek başına inşa edilmediğinden ortalamaları alınarak verilmiştir. 1706-12 arasındaki inşadaki kalyonlar 51, 53,5, 55 ve 57,5 zirâlık olup ortalamaları alınmıştır. Sinop'ta inşa edilen tombazlar diğer kalyonlara ½ nispetiyle bölünerek hesaplanmıştır.

Taşra tezgahlarında inşa edilen kalyonların uzunlukları ile masrafları arasında yakın bir orantı bulunmakla beraber inşa tezgahına, tarihe ve kalyonun diğer özelliklerine göre belirgin bir farklılık olduğu da aşikardır. Bu şekilde 18. yüzyılın ortalarında otalama bir kalyonun devlete maliyetinin 50-60 bin kuruş civarında olduğu söylenebilir.

18. Yüzyılın en azından ilk üç çeyreği için ise bu hesapları alt üst edebilecek başka bir faktör söz konusudur ki o da *techîz* malzemeleridir. Genel olarak kalyonun hareket etmesini -ya da etmemesini- sağlayan yelken, demir ve diğer seyir malzemeleri büyük ölçüde İstanbul'dan gönderilmekteydi. *Kuyûd-ı Mühimmât* kayıtlarında bunların isimleri ve miktarları yazmakla birlikte fiyatlarına dair genel ya da özel bir bilgi not edilmemiştir. Bunların bedeli Bina Emininden de talep edilmediğinden aslında ulaşılan masrafların kalyonun yalnızca inşa masrafı olduğunu söylemek daha doğru olur. Örnek olarak Rodos'ta 1757-60 arasında inşa edilen 2 kalyon için Tersâne-i Âmire'nin çûb mahzeninden gönderilenlerin mirî değerinin 3.220 civarında olduğu anlaşılmaktadır. Sürb mahzeninden gönderilen kalabalık liste arasından ise yalnızca lengerler, katran ve Boğaz kirpasının değeri 4.743,5 kuruş tutarındadır. Ayrıca inşa masrafları içinde olan başta ham demir ve Fatsa teli gibi malzemelerin bedeli de İstanbul'dan gönderildiğinde Bina Emininin parasal masraflarına dahil edilmemekteydi. Bu şartlarda aslında bu masrafların inşanın bile tamamını yansıttığını söylemek güç olacaktır. İnşası yaklaşık 94 bin kuruşa mal olan bu 2 kalyon için İstanbul'dan gönderilip masraflara parasal olarak yansımayan malzemelerin toplamının bunun yarısını bulacağı ise ihtimal dahilindedir. Yüzyılın son çeyreği içinde ise *techîz* malzemelerinin de masraflar hesabına dahil edildiği görülmektedir. Midilli'de 1784-1786 arasında inşa edilen 45 zirâlık (34,11 mt.) kalyonun 67.500 kuruş tutan toplam masrafından 24.982,5 kuruş 43 akçesinin kirpas, lenger ve diğer *techiz* malzemeleri olduğu hesap edilmiyordu<sup>312</sup>.

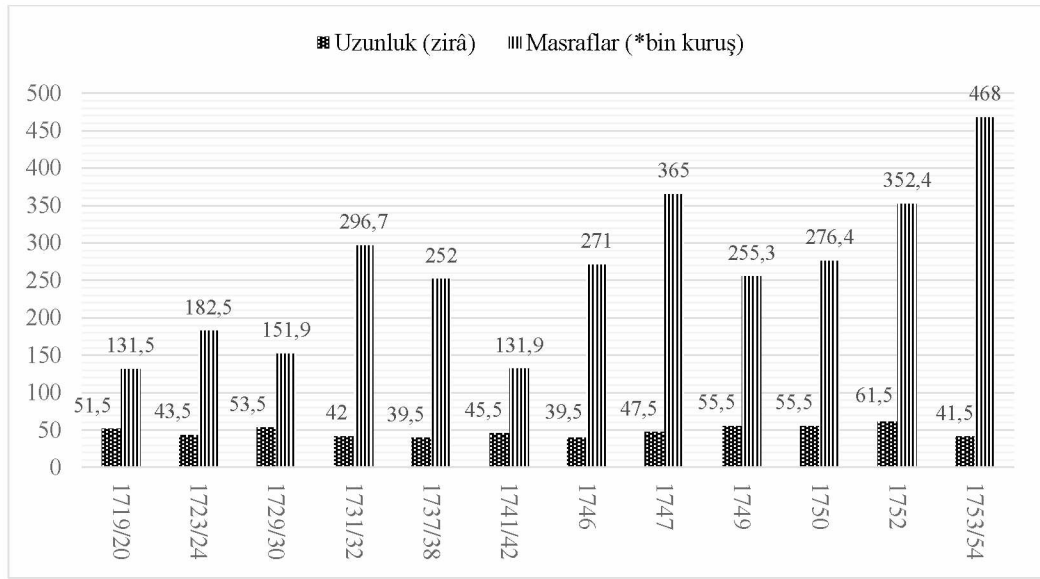
Her kalyonla birlikte inşa edilen iki küçük deniz vasıtası daha vardı ki onlar da sandal ve filuka idi. Uzunluğu ne kadar olsun bir kalyonda genellikle birer sandal ve filuka bulunması gerekirdi ve onlar da kalyonla birlikte inşa edilip yerleştirilirdi. Aslında askerî filukaların en büyüğü olan sandal 7-12 çift kürekli ve uzunluğu 12,75-

---

<sup>312</sup> BOA, C. BH. 2963.

13,5 mt. olan bir kayıktı. Filuka ise kürek ya da yelkenle hareket ettirilen güvertesiz bir kayık türüydü<sup>313</sup>. Sinop'ta birbirinden 6 kalyonun her biri için birer sandal ve filuka da inşa edildi<sup>314</sup>. Bazı kalyonlar için 2'den fazla sandal ya da filuka da yapılabilirdi. 1732-1735 arasında Sinop'ta inşa edilen 53,5 zirâlık (40,54 mt.) 2 kalyon için 17'şer zirâlık (12,88 mt.) 3'er sandal inşa edildi<sup>315</sup>. Kalyon için tedarik edilen malzeme ve paranın cüzî de olsa bir kısmı aslında bu iki kayık için sarfedilmekteydi. 1738-41 arasında Sinop'ta inşa edilen 53,5 zirâlık (40,54 mt.) 2 kalyonun 2 sandalı için 438 kıyye ve 2 filukası için 300 kıyye demir gerekmişti. Bu da kalyonlara harcanan demirin %0,3'ünde denk gelmekteydi<sup>316</sup>.

**Grafik 8:** 1719-1754 Arasında Tersâne-i Âmire Giderleri ile Birlikte İstanbul'da İnşa Edilen Bazı Kalyonların Masrafları<sup>317</sup>



Her ne kadar yalnızca kalyonların inşasına ait masraflara dair net bilgiler olmasa da aynı sıralarda Tersâne-i Âmire'de inşa edilen kalyonların taşradakilere nispetle daha pahalıya mal olduğunu söylemek yanlış sayılmayacaktır.

<sup>313</sup> Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 121-122.

<sup>314</sup> BOA, MAD. d. 3142, s. 102-103.

<sup>315</sup> BOA, D. BŞM. d. 1740, s. 2.

<sup>316</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 16-17.

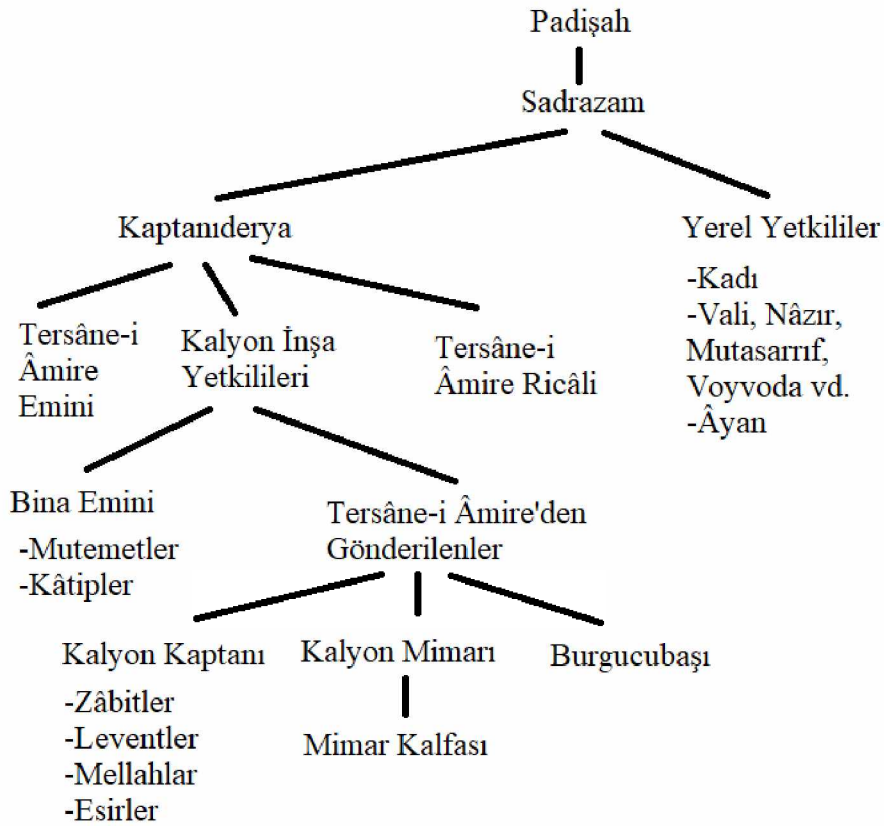
<sup>317</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14650, s. 4-15.

## İKİNCİ BÖLÜM

### PERSONEL

Taşra tezgahlarında kalyon inşasını gerçekleştiren personeli idari personel ve çeşitli işçi sınıfları olarak iki ana grupta incelemek mümkündür. İnşa edilecek kalyonun niteliği, nerede ve kimin uhdesinde bu işin yapılacağı merkezi idare tarafından belirlendikten sonra inşa organizasyonunun planlaması işi uhdesinde bulunduran idari personel tarafından gerçekleştirilmekteydi. İnşa için istihdam olunan çeşitli işçi sınıfları ile malzeme temini ve diğer aşamalarda çalışan diğer gruplar ise ikinci sınıfı teşkil etmekteydi.

**Şekil 7:** Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşa Organizasyonunun Görevlileri Arasındaki Hiyerarşi



## 2.1. İdari Personel

Taşrada kalyon inşasından idarî olarak sorumlu olan kişiler arasında öncelikle Bina Emini ve ardından ilgili bölgenin kadısı idi. Devlet muhatap olarak öncelikle bu ikisini ve ilaveten bazı yerel yetkilileri kabul ediyordu. Bazı örneklerde işçiler üzerinde cezaî yaptırım yetkisi olduğu anlaşılan kalyon kaptanı da idarî personel arasında zikredilebilir. Ancak kalyon kaptanının asıl işi inşa tamamlanıp seyre çıkabildikten sonra başlamaktaydı. Çalışanlar üzerinde doğrudan bir tasarrufu olmamakla birlikte kalyonun fiziken inşasını planlayan ve gerçekleştirilmesine nezaret eden kalyon mimarı da inşa personeli arasında önemli bir mevkiyi işgal ediyordu. İşçiler üzerinde önemli bir konumda bulunan yetkililerden biri de burgucubaşıydı.

### 2.1.1. Bina Eminleri

Taşra tezgahlarında kalyon inşasını gerçekleştirecek kişi İstanbul'dan tayin edilmekteydi. Bina Eminleri ya bizzat İstanbul'dan gönderilir ya da mahallinden bu işe uygun bir kişi görevlendirilirdi. Taşrada kalyon inşasının organizatörü olan Bina Eminleri'nin merkezden müdahale olmadıkça üzerlerinde inşa boyunca kimse bulunmamaktaydı. Bunların görevi kalyon inşası için gereken tüm işçileri ve malzemeleri temin edip inşanın salimen gerçekleşmesini sağlamaktı.

**Tablo 24:** 18. Yüzyılda Taşra Tezgahlarında İnşa Edilen Bazı Kalyonların Bina Eminleri<sup>1</sup>

İnşa Tarihi	A det	Uzunluğu		İnşa Yeri	Bina Emini	
		Zirâ	Metre		İsmi	Görevi
1704-1705	1	39	26,56	Çayağzı (Sinop)	Hacı Hüseyin Ağa	Kapıcıbaşı
	1	40	30,32			
	1	51	38,66	Sinop	Mehmed Efendi	Eski Mevkûfâtçı

<sup>1</sup> Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, İstanbul, Küre, 2011, s. 72-74, 84, 86; Şenay Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", **Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası**, Ed. Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş, M. Ziya Köse, İstanbul, Yeditepe, 2011, s. 214-215; BOA, C. BH. 10944; BOA, C. BH. 8235; BOA, C. BH. 4190; BOA, D. BŞM 2150, s. 30; BOA, C. BH. 9202.

1706-1712	1	53,5	40,55			
	3	55	41,69			
	1	57,5	43,58			
1723-1725	2	55	41,69	Sinop	Canım Hoca Mehmed Paşa	Eski Kaptanıdeya
1732-1735	2	53,5	40,55	Sinop	Hacı Ebubekir Ağa	Kapıcıbaşı
1733-1736	2			Midilli	1. Hacı İbrahim	Midilli Nâzırı
					2. Mehmet Efendi	Tersâne-i Âmire eski emini
1738-1741	2	53,5	40,55	Sinop	Saatçibaşızâde Mustafa Bey	Kapıcıbaşı
1755-1757	2	37,5	28,42	Rodos	Hacı Ali Ağa	
1757-1760	2	41,5	31,46	Rodos	Kızılhisarlızâde Ahmed Bey	
1756-1761	2	51,5	39,02	Sinop	Süleyman Ağa	Dergâh-ı Âlî kapıcıbaşısı
	1	33,5	25,39			
1760-1761	1	41	31,08	Rodos	Kızılhisarlızâde Ahmed Bey	
1761-1762	2	43,5	32,97	Rodos	Süleyman Paşa	Eski Kaptanıderya, Rodos mutasarrıfı
1758-1763	1	51,5	39,02	Midilli	1. Hacı Ali Ağa	
					2. Hacı Ömer Ağa	Hacı Ali'nin kardeşi
1761-1764	1	51,5	39,02	Sinop	Hacı Ahmed Ağa	
	1	35	26,52			
1761-1764	1	45,5	34,49	Midilli	Seyyid Ali Ağa	Dergâh-ı Âlî gediklilerinden
1770-1771	2	45,5	34,49	Midilli	Halil Ağa	Midilli mütesellimi
1774-1781	1	51,5	39,02	Midilli	Ömer	Dergâh-ı Muallâ kapıcıbaşısı Midilli Nâzırı
					Halil	Midilli (mütesellim) Alaybeyi
1782	1	51,5	39,02	Midilli	Seydi Ali	Dergâh-ı Âlî kapıcıbaşısı
1784-1786	1	45	34,11	Midilli	Osman Ağa	Midilli Nâzırı
1784-1787	1	43	32,59	Midilli	Süleyman Ağa	Midilli Nâzırı
1791-1793	1	45	34,11	Midilli	Kalonyalı Ebubekir Ağa	Dergâh-ı Âlî kapıcıbaşısı
					İsmail	Dergâh-ı Muallâ kapıcıbaşısı Midilli Nâzırı

1793	1	53	40,17	Midilli	İsmail	Dergâh-ı Muallâ kapıcıbaşı Midilli Nâzırı
					Mehmed Sadık	Midilli Nâzırı

### 2.1.1.1. Bina Emininin Diğer Unvanları

Tersâne-i Âmire’de gemilerin gelir ve giderlerinden sorumlu olup gemilerin inşası, tamiri ve alım-satım işleri ile gerekli tüm mühimmat ve malzemelerin teminini sağlayan, ayrıca mahzenlerde bulunan eşyaları ve ayniyat defterlerinin inceleme ve kontrolünü gerçekleştiren kişi Tersâne Emîni idi<sup>2</sup>. İstanbul dışında kalyon ve umumen gemi inşası için bu çerçevede gerekli organizasyondan ve inşa sürecinden sorumlu olacak kişilere de “Binâ Emîni” denilmekteydi. Tersâne-i Âmire’de inşa edilecek kalyonlar için bir kalyonlar nâzırı tayin edilmekteydi. Kalyonlar nâzırlığı görevini de normalde zaten bu tür işlerle uğraşmakta olan Tersâne Eminine havale edilmişti<sup>3</sup>. Buna benzer bir şekilde taşrada kalyon inşasından sorumlu kişilere “Kalyon Nâzırı” olarak da hitap edilebilmekteydi. Merkezdeki yetkililer Bina Emîni’nden bahsederken ve ona hitap ederken genellikle “memûr-ı inşâ” ya da “mübâşir” sanını kullanmayı tercih etmekteydi. Devletin çeşitli birçok işte görevliler için kullanmayı tercih ettiği *mübâşir* nitelemesi kalyon inşa organizasyonu esnasında bilhassa kereste kesim ve nakli için görevlendirilen kişiler için de kullanıldığından, bizzat kalyon inşasından sorumlu olan kişi için de daimî olarak kullanımını sakıncalı hale getirmekte, genelleştirilebilmesi mahzurlu bir unvan profili çizmektedir. *Kuyûd-ı Mühimmât Defterleri*’ndeki kayıtlarında niteleme ile arzıhallerinde bizzat kendilerinden bahsederken kullandıkları terimler kalyon inşasını organize eden kişiler için hangi unvanı kullanmamızın daha uygun olacağı konusunda konuya açıklık getirmektedir. Bina Eminleri imzalarında kendilerini çoğunlukla *Emîn-i Binâ-i kalyon* olarak takdim ederlerdi. Bu çalışmada da taşra tezgahlarında kalyon inşasını organize eden bu görevliler için unvan olarak genellikle “Bina Emîni” seçeneği tercih edilmiştir.

<sup>2</sup> İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler**, 3. bs., İstanbul, Küre, 2010, s. 79.

<sup>3</sup> İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. yüzyılda Tersâne-i Âmire**, 2. bs., Ankara, TTK, 2003, s. 47.



**Tablo 25:** Taşra Tezgahlarında Kalyon İnşasından Sorumlu Olan Görevliler İçin Kullanılan Unvanlar

Unvan	Sinop	Rodos	Midilli
<b>Binâ Emîni</b>	Nisan 1764 <sup>4</sup>	Kasım 1757 <sup>5</sup> Temmuz 1760 <sup>6</sup>	Mart 1759 <sup>7</sup> Eylül 1760 <sup>8</sup> Haziran 1776 <sup>9</sup> Mart 1777 <sup>10</sup>
<b>Kalyon Emîni</b>	Mart 1762 <sup>11</sup> Nisan 1770 <sup>12</sup>	Ağustos 1759 <sup>13</sup> Ağustos 1760 <sup>14</sup>	Şubat 1761 <sup>15</sup> Ocak 1762 <sup>16</sup> Eylül 1762 <sup>17</sup>
<b>Kalyon Nâzırı</b>	1737-1741 <sup>18</sup> Mart 1762 <sup>19</sup> Mart 1775 <sup>20</sup>	1757-60 <sup>21</sup> Mart 1758 <sup>22</sup> Ağustos 1759 <sup>23</sup> Nisan 1771 <sup>24</sup>	Mart 1763 <sup>25</sup> Ocak 1771 <sup>26</sup> Eylül 1776 <sup>27</sup> Kasım 1787 <sup>28</sup>
<b>[Kalyon İnş] Mübâşiri</b>	Mart 1707 <sup>29</sup>	Haziran 1756 <sup>30</sup> Eylül 1757 <sup>31</sup> Ekim 1760 <sup>32</sup>	Eylül 1757 <sup>33</sup>

<sup>4</sup> BOA, C. BH. 7249

<sup>5</sup> BOA, C. BH. 931.

<sup>6</sup> BOA, C. BH. 188.

<sup>7</sup> İlgili *Kuyûd-ı Mühimmât Defteri*'ndeki kayıt: BOA, MAD. d. 10364, s. 208; Aynı tarihlerdeki arzıhalinde Hacı Ali de kendisini "*emîn-i binâ-i kalyon*" olarak takdim eder: BOA, C. BH. 12359.

<sup>8</sup> BOA, C. BH. 5120.

<sup>9</sup> BOA, C. BH. 3725.

<sup>10</sup> BOA, C. BH. 6103.

<sup>11</sup> "*emîn-i mûmaileyh*": BOA, C. BH. 10973.

<sup>12</sup> Belgede geçen ifade "*Bir emîn kulları*" şeklindedir: BOA, AE. Mustafa III 4350.

<sup>13</sup> BOA, C. BH. 11149; BOA, C. BH. 11155.

<sup>14</sup> BOA, C. BH. 699.

<sup>15</sup> BOA, C. BH. 608.

<sup>16</sup> BOA, C. BH. 383.

<sup>17</sup> BOA, C. BH. 527.

<sup>18</sup> BOA, C. BH. 860.

<sup>19</sup> BOA, C. BH. 10973.

<sup>20</sup> BOA, C. BH. 8627.

<sup>21</sup> İlgili *Kuyûd-ı Mühimmât Defteri*'ndeki kayıt: BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>22</sup> BOA, AE. Mustafa III 3088.

<sup>23</sup> BOA, C. BH. 11155.

<sup>24</sup> BOA, AE. Mustafa III 7670.

<sup>25</sup> BOA, C. BH. 6455.

<sup>26</sup> BOA, C. BH. 4107.

<sup>27</sup> BOA, C. BH. 4168.

<sup>28</sup> BOA, C. BH. 11722.

<sup>29</sup> BOA, İE. BH. 1463.

<sup>30</sup> BOA, C. BH. 7611.

<sup>31</sup> BOA, C. BH. 10559.

<sup>32</sup> BOA, C. BH. 10944.

<sup>33</sup> BOA, C. BH. 10570.

### 2.1.1.2. Bina Emîni Seçilme Kriterleri

Bina Emîni olacak kişinin öncelikle güvenilir olması ve kalyon inşa organizasyonunu gerçekleştirebilecek kudret ve yetenekte olması gerekiyor ve bekleniyordu<sup>34</sup>. Her ne kadar Ege'deki kalyon inşalarında da örneklerine rastlansa da<sup>35</sup> Bina Emînleri'nin İstanbul'dan gönderilmesi daha çok Sinop'taki inşalar için söz konusu idi. Sinop'ta bina emînleri genellikle Dergâh-ı Âlî kapıcıbaşlarından seçilerek İstanbul'dan gönderilmekteydiler. Saray görevlilerinden olup dışarıda bilhassa güvenin ön planda olduğu işlere gönderilen kapıcıbaşlar taşra tezgahlarına gemi inşası gibi merkezin kontrol etmesi gereken işlerde tercih edilen bir kesim idi<sup>36</sup>.

Taşra tezgahlarına yüksek rütbeli eski donanma ve Tersâne-i Âmire mensupları da atanabilmekteydi. 1723-25 arasında Sinop'ta inşa edilen iki kalyonun Bina Emîni eski Kaptanıderya Canım Hoca Mehmed Paşa idi<sup>37</sup>. Rodos'ta da Kaptanıderyalıktan sonra arpalık olarak kendisine Rodos mutasarrıflığı verilen Süleyman Paşa'yı 1761'de Rodos'ta inşa edilen kalyonların Bina Emîni olarak görmekteyiz<sup>38</sup>. Eski Tersâne-i Âmire Emînleri de İstanbul'daki görevlerinden sonra benzer görevi taşra tezgahlarında ifa etmeye devam etmekteydiler. 1735'te Midilli'de devam eden inşanın Bina Emîni vefat ettiği yerde yerine eski Tersâne Emîni Mehmed Efendi atandı<sup>39</sup>. Bazen de tam tersine taşra tezgahlarında görev yapan bina emînleri daha sonra Tersâne-i Âmire emîni olarak atanabilmekteydi. 1706-12 arasında Sinop'ta 6 kalyon inşasını gerçekleştiren Bina Emîni İstanbul'dan gönderilmiş olan eski Mevkûfâtçı Mehmed Efendi idi. Taşradaki bu görevinden sonra ise Tersâne-i Âmire emînliğine getirilmişti<sup>40</sup>. Bazı bina emînlerinin ise bizzat kendisinin bir vazifesi tespit edilememiş

---

<sup>34</sup> 1760'ta Rodos'ta 2 kalyonun inşasına memur edilecek kişinin "...*taraf-ı devlet-i aliyyeden sadâkatkâr ve kârgüzâr bir kulları bu husûsa hâssaten tayîn ve me'mûr...*" kılınması beklenmekte ve istenmekteydi: BOA, C. BH. 11085. Yine aynı yıl Midilli'ye Bina Emîni tayinine "...*taraf-ı devlet-i aliyyeden mu'temed ve sadâkatkâr bir kimesnenin ta'yîn ve me'mûr kılınması lâzım...*" geldiği belirtilmekteydi. *Emr-i ehemmi ve hizmet-i âzam olan bu vazifeye sâir hademe-i devlet-i aliyye miyânında seçilmekteydiler*: BOA, MAD. d. 10364, s. 208.

<sup>35</sup> 1758'de Midilli iskelesinde bir adet kalyon inşası için Hacı Ali Ağa İstanbul'dan tayin edilip gönderilmişti: BOA, MAD. d. 10364, s. 208.

<sup>36</sup> Mehmet Ali Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, Ankara, TTK, 2014, s. 367; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Saray Teşkilâtı**, 3. bs., Ankara, TTK, 1988, s. 404-407.

<sup>37</sup> BOA, C. BH. 4686.

<sup>38</sup> BOA, C. BH. 4190.

<sup>39</sup> Özdemir Gümtüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 205.

<sup>40</sup> BOA, MAD. d. 3142, s. 102-103.

olup özellikleri yalnızca bina eminlerinin kardeşleri olmalarıydı. 1759'da Midilli'de kalyon inşası sürerken vefat eden Bina Emni Hacı Ali Ağa'nın yerine kardeşi Hacı Ömer Ağa atanmıştı. Hacı Ömer Ağa'nın tayin sebebine dair belgelerde belirtilen merhumun kardeşi olması hasebiyle tayin edildiği idi<sup>41</sup>. Vefat eden eminin zimmet işleri de işin bir parçası olduğundan bu işlerle kardeşinin ilgilenmesi tercih edilmişti. 1771 yılında ise Rodos'ta 3 kalyon inşasıyla görevlendirilen Ahmed Bey için kullanılan niteleme merhum Rodos mutasarrıfı Cafer Paşa'nın kardeşi olması idi<sup>42</sup>.

Taşra tezgahlarına yüksek rütbeli eski donanma ve Tersâne-i Âmire mensupları da atanabilmekteydi. 1723-25 arasında Sinop'ta inşa edilen 2 kalyonun bina emini eski Kaptanıderya Canım Hoca Mehmed Paşa idi<sup>43</sup>. Rodos'ta da Kaptanıderyalıktan sonra arpalık olarak kendisine Rodos mutasarrıflığı verilen Süleyman Paşa'yı 1761'de Rodos'ta inşa edilen kalyonların bina emini olarak görmekteyiz<sup>44</sup>. Eski Tersâne-i Âmire Eminleri de İstanbul'daki görevlerinden sonra benzer görevi taşra tezgahlarında ifa etmekteydiler. 1735'te Midilli'de devam eden inşanın bina emini vefat ettiği yerde yerine eski Tersâne Emni Mehmed Efendi atandı<sup>45</sup>. Bazen de tam tersine taşra tezgahlarında görev yapan bina emini daha sonra Tersâne-i Âmire emini olarak atandığı örnekler vardır. 1706-1712 arasında Sinop'ta 6 kalyon inşasını gerçekleştiren bina emini İstanbul'dan gönderilmiş olan eski Mevkûfâtçı Mehmed Efendi idi. Taşradaki bu görevinden sonra Mehmed Efendi Tersâne-i Âmire eminiliğine getirildi<sup>46</sup>. Bazı bina emininin ise bizzat devlette bir vazifesi bulunmayıp bina emininin kardeşleri oldukları durumlar vardı. 1759'da Midilli'de kalyon inşası sürerken vefat eden bina emini Hacı Ali Ağa'nın yerine kardeşi Hacı Ömer Ağa atanmıştı. Hacı Ömer Ağa'nın tayin sebebine dair belgelerde belirtilen merhumun kardeşi olması hasebiyle tayin edildiği idi<sup>47</sup>. Vefat eden eminin zimmet işleri de işin bir parçası olduğundan bu işlerle kardeşinin ilgilenmesi tercih edilmişti. 1771 yılında ise Rodos'ta 3 kalyon

---

<sup>41</sup> Kaptanıderya Hacı Abdülkerim Paşa'ya 26 L. 1173/11 Haziran 1760 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 9049.

<sup>42</sup> 1 Rebiülevvel 1184/25 Haziran 1770'te Cafer Paşa'nın ölümüyle Rodos Mutasarrıflığı ile beraber kalyonların inşa görevi de kardeşi Ahmed Bey'e devretmişti: BOA, D. BŞM. d. 4521, s. 2.

<sup>43</sup> BOA, C. BH. 4686.

<sup>44</sup> BOA, C. BH. 4190.

<sup>45</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 205.

<sup>46</sup> BOA, MAD. d. 3142, s. 102-103.

<sup>47</sup> Kaptanıderya Hacı Abdülkerim Paşa'ya 26 L. 1173/11 Haziran 1760 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 9049.

inşasıyla görevlendirilen Ahmed Bey için kullanılan niteleme merhum Rodos mutasarrıfı Cafer Paşa'nın kardeşi olmasıdır<sup>48</sup>.

Taşra tezgahlarına mahallinden tayin edilen kişiler ise genellikle oranın idari-malî mekanizmasını kontrol eden kişilerdi. Midilli'de yüzyılın sonlarına kadar tayin edilen kalyon bina eminlerinin çoğu Midilli Nâzırı görevini yürütmekteydiler. Nâzır adanın esas yöneticisi olan ve daha çok İzmir'de ikamet eden mutasarrıfın muhtemelen yerel ayan arasından Midilli'de yerine vekil olarak atadığı kişiydi. Her ne kadar mutasarrıfa bağlı olsa da adada kendine ait güçlü bir iktisadi sahası olduğu ortadaydı<sup>49</sup>. Midilli'de ilk kalyon inşasına başlayan İbrahim Ağa, Midilli nazırı idi ve zeytinyağı mukataası da uhdesindeydi<sup>50</sup>. Bir sonraki kalyon inşası için de önce dönemin Midilli nâzırı Mehmed Ağa tayin edilmişse de azledildiğinden yerine başkası getirildi<sup>51</sup>. Yüzyılın sonlarına kadar Dergâh-ı Âlî kapıcıbaşısı Seydi Ali Ağa'nın haricindeki diğer tüm bina eminlerinin de Midilli nâzırları olduğu görülmektedir. 1792'de inşa edilmekte olan kalyona yeni bina emini seçiminde Kaptanıderya "...kalyon-ı mezkûrun inşâsına fi'l-cümle iktidâr ve irâdesi olduğundan gayrı Midilli nezâreti dahi uhdesine ihâle olunmuş olması kendiye suhûleti müceb olacağı..." için Midilli nazırı İsmail Ağa'yı önermişti<sup>52</sup>.

Bazı bina eminlerinin ise birden fazla kez kalyon inşası ile görevlendirildiği anlaşılmaktadır. Sinop'taki inşalarda bu duruma pek rastlanmazken Rodos ve bilhassa Midilli'de yüzyılın son çeyreğinde bu duruma çokça şahit olunmaktadır. Midilli'de 1761-64 arasında 45,5 (34,48) zirâ uzunluğunda bir kalyon inşa eden Seydi Ali Ağa'ya 18 yıl sonra tekrar bir kalyon inşası vazifesi tevdi edildi. Adada 1791-93 arasında 45 zirâlık (34,1 mt.) bir kalyon inşa eden Midilli nazırı İsmail Ağa'ya ise hemen akabinde 53 zirâlık (41,16 mt.) bir kalyon inşa görevi daha verildi<sup>53</sup>. Rodos'ta ise 1755-57 arasında 2 kalyon inşasını tamamlayan Hacı Ali'nin ismi hemen bir sonraki inşada zikredilmekle beraber daha sonra vazgeçildi. 1757-60 arasındaki bu göreve

<sup>48</sup> 1 Rebiülevvel 1184/25 Haziran 1770'te Cafer Paşa'nın ölümüyle Rodos Mutasarrıflığı ile beraber kalyonların inşa görevi de kardeşi Ahmed Bey'e devretmişti: BOA, D. BŞM. d. 4521, s. 2.

<sup>49</sup> Levent Payzın, **XVIII. Yüzyılda Midilli Adası**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ayten Can Tunali, Aydın, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008, s. 36-40.

<sup>50</sup> BOA, C. BH. 4105.

<sup>51</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 208.

<sup>52</sup> BOA, C. BH. 2335; Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 204.

<sup>53</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 214-215.

Kızılhisarlızâde Ahmed Bey getirilirken Hacı Ali boş kalmayarak bunun akabinde Midilli’de başlayacak olan inşanın bina emini olarak atandı. Ahmed Bey ise 1760’ta inşayı tamamlamasının ardından tekrar yeni bir inşa için bina emini olmaya devam etti<sup>54</sup>. Örneğine çok nadir rastlanmakla birlikte aynı inşa için iki bina emininin görevlendirildiği de oldu. Midilli’de 1777’de inşa edilen kalyon için Midilli nazırı Ömer ile Midilli mütesellimi Halil birlikte görevlendirildiler<sup>55</sup>.

### 2.1.1.3. Bina Emininin Yetki ve Sorumlulukları

Taşra tezgahlarında kalyon inşası üstesinden gelinmesi daha zorlu bir organizasyonu içerdiğinden Tersâne-i Âmire’dekilere kıyasla daha teferruatlı bir süreçti. Tersâne Eminleri İstanbul’da buldukları için görevleri ile ilgili konularda daha etkin olmaları ve problemleri çözme hususunda daha efektif davranmaları beklenebilir. Taşra tezgahlarında kalyon inşasıyla görevli olan kimseler ise özellikle maddi imkanlarla ilgili durumlarda merkezden uzak olmanın sıkıntısını yaşamışlardır. Aslında taşra tezgahlarında kalyon inşasını organize edeceklerin öncelikle yeterince maddi imkana sahip kişiler olmasına dikkat edilmekteydi.

Kalyon inşasında çalışanların ücretleri ile yeme-içme bedelleri Bina Emini tarafından karşılanmaktaydı<sup>56</sup>. Yine başta kereste olmak üzere diğer malzemenin satın alımı da Bina Emini tarafından gerçekleştirilmekteydi. Her ne kadar İstanbul’dan bunlar için para talebinde bulunsa da kimi zaman nakit sıkıntısı yaşayabilmekteydiler. Bu gibi durumlarda bina emininin bu zorlukları ilk etapta kendisi karşılamaktaydı<sup>57</sup>. Şüphesiz bina emininin uhdesine yeni kaynaklar verilmesi de bu konuda elini rahatlatmakta ve inşaya olumlu tesir etmekteydi. Örneğin Midilli’de 1733 yılında kalyon inşasına başlayan Midilli nazırı İbrahim Ağa’nın tasarrufunda ayrıca zeytinyağı mukataası da bulunmaktaydı ve havale kaynakları arasında yerini almıştı<sup>58</sup>. Rodos’ta

<sup>54</sup> BOA, C. BH. 10559; BOA, AE. Osman III 1036; BOA, C. BH. 8235.

<sup>55</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 205.

<sup>56</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 219.

<sup>57</sup> BOA, AE. Mustafa III 4350, 23 Zilhicce 1183/19 Nisan 1770.

<sup>58</sup> BOA, C. BH. 4105.

ise kalyon inşası için en büyük havale kaynağı olan Rodos cizyesi 1760 yılında doğrudan Bina Emine Kızılhisarlızade Ahmed Bey'in tasarrufuna geçti<sup>59</sup>.

Bina eminelerinin kalyonun inşasıyla ilgili belli sınırlar olmak kaydıyla oldukça fazla tasarrufu sözkonusuydu. Örneğin 1706'da Sinop'ta 6 kalyon inşa etmesi emredilen Mehmed Efendi çevresindeki kereste cinslerinin bolluğunu ve Sinop'ta kullanıma uygun kereste bulunmadığını öne sürerek inşa tezgahının Küplüağzı olarak değiştirilmesini İstanbul'a kabul ettirdi<sup>60</sup>. Bina Emine bir yere kalyon inşası için atandığı zaman onunla birlikte ilgili tüm yerel yetkililere de hususi ferman gönderilmekteydi. Başta kadı ve ayanlar olmak üzere kalyon inşası esnasında Bina Emineye yardım etmeleri emredilen bu yetkililer kendilerinden istenen şekilde davranmadıkları takdirde uyarılmakta hatta ceza görebilmekteydiler. Bu şekilde bina eminelerinin konumu yerel yöneticilerin kontrolünün dışında ve kısmen onları kendisine yardımcı edinmiş bir pozisyondaydı. Bina Emine'den inşa sırasında beklenenler ise kerestenin geciktirilmeden kesilip nakledilmesini sağlaması, kalyonun inşasına bir an önce başlaması, işçileri günde iki kere yoklaması ve mevcut olanlar ile olmayanları ayırıp boş günlerini ve diğer masrafları güzelce yazıp kaydetmesi, kalyonu seyre uygun zamanda tamamlamaya çalışması idi. Ayrıca bu işlemleri gerçekleştirirken kimsenin bir akçesini bile kesmemesi, gönderilen paraları boşa harcamaktan çekinmesi ve işlerine müdahale edenleri bildirmesi konusunda uyarılmaktaydı<sup>61</sup>.

Kendisi için belirli bir hareket alanı ve tasarruf hakkı bırakılan Bina Emine'nin İstanbul'dan gelen her türlü emre uyması ve geciktirmeden uygulaması esastı. İnşa ile ilgili atılacak önemli adımlarda muhakkak merkezi bilgilendirmesi ve gelecek direktiflere göre hareket etmesi şarttı. Divan'da inşa ile ilgili konular esas muhatap olarak genellikle Tersâne-i Âmirine emineye havale edilir ve Tersâne ricali ile de yapılan müzakere ve istişarelerin ardından ilettikleri görüşler sadrazam tarafından emir olarak gönderilirdi<sup>62</sup>. Osmanlı Devlet yönetiminin kalyon inşası ile ilgili karar alma

<sup>59</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 204-205.

<sup>60</sup> BOA, C. BH. 3998.

<sup>61</sup> "bir ferdin bir akçe hakkını ketm ve kat' eylemekden ve beytü'l-mâl-i Müslimîne irâs-ı hasâretden tehâşi ve mücânebet ve umûr-ı me'mûrene müdâhale edenleri dahi arz ve i'lâma mübâderet eyleyesin!": BOA, MAD. d. 10364, s. 208.

<sup>62</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 207.

mekanizması bu şekilde işlerken Bina Emmini de en azından ihtiyacı olan her türlü malzeme ile paranın tedariki için İstanbul'a arzıhal göndermeye devam ederdi.

#### 2.1.1.4. Bina Emininin Aldığı Ücret

Taşra tezgahlarında kalyon inşası görevini yerine getiren bina eminleri, bu görevleri karşılığında devletten maaş almaktaydılar. 18. yüzyılın üçüncü çeyreğinde kalyon bina eminlerinin maaşı günlük 8 kuruştu<sup>63</sup>. Bina eminleri İstanbul'dan tayin edilmişlerse ortalama bir aylık maaşları tutarındaki harcırahları da devlet tarafından karşılanırdı. Örneğin Rodos'ta kalyon inşası ile görevlendirilen Kızılhisarlızade Ahmed Bey'e 30 Kasım 1760'ta 250 kuruşluk harcırah tezkiresi verildi<sup>64</sup>. Bina emininin maaşı ise diğer kalyon masrafları için yapılan havalelerden karşılanıyordu. Nitekim Kızılhisarlızade'nin sâlyanesi 1172 yılı Rodos cizyesinden tahsis edilmiş olup 3.525 kuruş olarak kayıtlıydı<sup>65</sup>. Başka bir örnekte 29 Aralık 1757-21 Eylül 1760 arasında 997 gün bina eminliği yapan Ahmed Bey'e günlük 8 kuruştan toplamda 7.976 kuruş verilmişti<sup>66</sup>. Toplam maaşı hesaplamada bu şekilde her gün müstakil olarak sayılabilirken her ayın standart olarak 30 gün kabul edilip buna göre yapılan ödeme şekli de mevcuttu. İkinci şekilde bina emininin reel yevmiyesi biraz daha fazla olmaktaydı.

**Tablo 26:** Midilli'de 1758-1763 Tarihleri Arasında İnşa Edilen 51 Zirâ (38,66 Mt.) Uzunluğundaki Kalyonun Nâzırlarının Tayinât Bedelleri (Kuruş)<sup>67</sup>

Bina Emmini	Tarih Aralığı		Gün*	Reel Gün	Yev miye	Tutar
	Hicri	Miladî				
Hacı Ali Ağa	1 B. 1171-29 Z. 1172	11.03.1758-24.08.1759	540	531	8	4.320
Hacı Ömer Ağa	1 R. 1173-29 Ra. 1177	22.11.1759-08.10.1763	1.440	1.416	8	11.520
<b>Toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>1.980</b>	<b>1.947</b>	<b>8</b>	<b>15.840</b>

<sup>63</sup> BOA, C. BH. 12417; BOA, C. BH. 6091.

<sup>64</sup> BOA, AE. Mustafa III 6231.

<sup>65</sup> BOA, C. BH. 931.

<sup>66</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>67</sup> BOA, C. BH. 12417.

\* Her ay standart olarak 30 gün kabul edilerek hesaplanmaktaydı.

Kalyonların inşası tamamlandıktan ve kontrol edildikten sonra görülen hesapta ferman ile kesilen bir miktar para aslında doğruca bina eminlerinin gelirinden eksiltmiş olmaktadır. Örneğin 1758-63 Midilli inşasında 1.900.800 akçeye tekabül eden kalyon nazırlarının toplam maaşından hesap görülürken fermanla 492.127 akçe kesilmişti ki bu reel yevmiyenin 6 akçenin de altında tahakkuk etmiş olması anlamına geliyordu. Ancak tüm kesintilerden sonra bile kalan 1.408.673 akçe tüm inşaa masraflarının %12,2'sini oluşturmaktaydı.

Belli bir ortalama da seyreden kalyon inşalarında bina eminlerinin yevmiyesi 8 kuruş iken Sinop'ta 1756-61 arasında 2 kalyon ile bir tombaz inşaa eden Süleyman Ağa'ya yevmiye 10 kuruş ödendi. Bu hesapta da her ay 30 gün kabul edilmişti ve Süleyman Ağa'nın maaşı da yine toplam masrafların 1/8'ine tekabül etmekteydi<sup>68</sup>. Bu oran bina eminlerinin toplam maaşları için sık yakalanan bir orandı.

### 2.1.1.5. Bina Eminleri ve İnşaa Bütçesi Denkliği

Bina Emni paranın kifayet etmediği ya da malzeme gerektiği zamanlarda İstanbul'un kapısını çalmaktaydı. Gönderdiği adamları vasıtasıyla farklı zamanlarda işçi ücretleri, kereste bedelleri ya da demir gibi diğer malzemeleri nakdî ya da aynı olarak talep ederdi. Bu talepler bazen yalnızca biri için olurken merkezden para ve malzeme gönderimi birlikte yapılabilmekteydi<sup>69</sup>.

Bina Emni malzeme ya da para talep ettiğinde yapacağı masraflar ile daha önce verilen paraların kayıtları Mevkufat'tan ve Baş Muhasebe'den çıkarılır, verilecek meblağ da Bina Emininin istediği miktardan ziyade bu hesaplara göre tespit edilirdi<sup>70</sup>. Her ne kadar tamamının gönderildiği münferit örneklere rastlansa da bu suretle merkezden gönderilen meblağ çoğu zaman Bina Emininin talebinin altında olurdu. 1757-60 arasında Rodos'ta gerçekleşen inşadaki muamelattan verilen örnekler bu konuda daha detaylı bir tablo sunabilecektir.

---

<sup>68</sup> BOA, C. BH. 860.

<sup>69</sup> BOA, C. BH. 10944; BOA, C. BH. 10559; BOA, AE. Osman III 1036.

<sup>70</sup> BOA, AE. Mustafa III 3088; BOA, C. BH. 10944.



1757 yılı sonunda Rodos'ta inşasına başladığı 2 kalyonun kereste kesim ve nakil masrafları için Kızılhisarlızâde Ahmed Bey'e 12.000 kuruş verilmişti. Toplamda 33.511 kuruş tutması planlanan bu masraf karşısında ise Ahmed Bey ancak Mart 1758 ayına kadar idare edebilmişti. 1172 yılı Rodos cizyesinde kalan tüm paranın kendisine havalesini istemesi üzerine çıkarılan kayıtlardan 7.310 kuruş kaldığı anlaşılmış ve kendisine bu tutar havale edilmişti. Ancak arzıhal tarihiyle tezkire verilmiş tarihi arasındaki bir ay<sup>71</sup> ile gidiş geliş süreleri ve paranın bizzat tahsil edilme süreleri de Ahmed Bey'in matlubuna ermesi için bekleyeyeceği süreye ilave edilmelidir. Bu ise bazen birkaç ay sürebilmektedir. 6 ay sonraki arzıhalinde ise Rodos'ta inşa ettirdiği 2 kalyonun yarısından fazlasının tamamlanmış olduğunu bildirip kereste kesim ve nakil ücretlerinin henüz tamamının verilmediğini, işçi yevmiyeleri ile kendisi ve iki kaptan için tayin edilen yemekliklerin borç alınarak verildiğini bildirmiş ve Rodos cizyesinden 20.000 kuruş havale edilmesini istemişti. Ancak kereste için 7.201 kuruş hakkı kaldığı belirtilip 5.000 kuruş kereste ücretleri için, 5.000 kuruş da işçi ücretleri için 1172 yılı Rodos cizyesinden havale edilip Mevkufat'a kaydedilmesi ve ayrı ayrı kaime verilmesi buyuruldu<sup>72</sup>. Ahmed Bey Ağustos 1759'daki arzıhalinde işçi ücretleri, tayinatlar ve diğer gerekli masraflar için 1173 yılı Rodos cizyesinden 10.000 kuruş istemekteydi ancak 7.500 kuruş havale edildi<sup>73</sup>. Mart 1760'ta kalyonların denize indirilmelerinin yaklaştığını bildiren Ahmed Bey gerekli 600 kantar demir ile diğer masraflar için 10.000 kuruş verilmesini istemekteydi. Daha önce toplamda 2.500 kantar demir ile kereste kesim ve nakli bedelleri, işçi ücretleri ve sair masraflar için 60.887 kuruş havale edildiği çıkarılan kayıtlarda gösterilmekteydi. Kalyonların ilkbahara kadar denize indirilmesi istenip 250 kantar ham demiri Selanik, Rodos ve havalilerinden kendisinin satın alması için bedeli olan 1.283 kuruş ile inşa masrafları için 1.500 kuruşun uhdesindeki 1173 yılı Rodos cizyesinden havale olunması emredildi<sup>74</sup>. Her ne kadar bu talebiyle 600 kantarlık ham demir ücretinin ancak 250 kantarlık kısmı verildiyse de birkaç ay sonraki talebinde istediği 350 kantarlık ham demir ücretinin tamamı kendisine iletilmiş olduğundan Ahmed Bey başta istediği

<sup>71</sup> 2 Receb 1171/12 Mart 1758 tarihli arzıhal ve 2 Şaban 1171/11 Nisan 1758 tarihli buyuruldu: BOA, AE. Mustafa III 3088; 3 Şaban 1171/12 Nisan 1758 tarihli Hazine tezkiresi: BOA, C. BH. 10944.

<sup>72</sup> BOA, C. BH. 931, 12 Rebiülevvel 1172/13 Kasım 1758.

<sup>73</sup> BOA, C. BH. 11155, 27 Z. 1172/21 Ağustos 1759.

<sup>74</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 204-205, 3 Şaban 1173/21 Mart 1760 ve 7 Şaban 1173/25 Mart 1760.

meblağın tamamını bu şekilde elde etti<sup>75</sup>. Ağustos 1760'ta kalyonların tamamlanıp denize indirildiğini, verilecek işçi ücretleri ve diğer masraflar için şimdilik acilen 7.500 kuruşa ihtiyacı olduğunu bildiren Ahmed Bey'e 1174 yılı Rodos cizyesinden 5.000 kuruş havale edildi<sup>76</sup>. Ekim 1760'taki arzında ise Ahmed Bey kalyonların techîz edildiğini ve İstanbul'a gelmek üzere olduğunu bildirmekte, kalyonların inşası için ödenen işçi ücretleri, kereste kesim, nakil ve satın alma bedelleri ile bazı mühimmat bedelleri sebebiyle hizmet sahiplerine 10.000 kuruşu aşkın vereceği olup borçlandığını dile getirip 10.000 kuruş istemekteydi. Baş Muhâsebe'den yapılan 6 Ekim 1760 tarihli derkenârda ise 1.701 kuruş kereste bedellerinden ve 2.300 kuruş da işçi ücretleri için alacağı kaldığı görüldüğünden toplamda 4.000 kuruşun 1174 yılı Rodos cizyesinden tek seferde havale edilmesine karar verildi (19 Ekim 1760)<sup>77</sup>. İnşanın tamamlanmasından neredeyse bir yıl sonra görülen hesapta kalyonları inşa eden Ahmed Bey'in 20.070,5 kuruş alacağı olduğu hesaplanmış ancak 4.362,5 kuruş *tenzîlât-ı ziyâde-i fiyât* olarak indirilip 1.775 kuruşun da mahsûbu gerekmediği belirtilmiş ve son olarak 3.708 kuruş da *tenzîlât-ı bâ-telhîs ve fermân-ı 'âlî* olarak indirildikten sonra kalan 10.225 kuruş havale edilmiştir<sup>78</sup>.

Rodos'taki 1757-60 inşasında her ne kadar kalyon sayısı ve büyüklükleri farklı olsa da daha geriden gelen farklı tezgahlardaki inşalara da muamelat aşamaları açısından emsal gösterildiği görülmektedir. Midilli'de inşa edilen 51 zirâlık kalyonun Bina Emini Hacı Ali arzıhalinde çoğu kısmı bitip tamamlanmak üzere olan kalyonun marangoz, burgucu, bıçkıcı, demirci işçilerinin ücretleri ile gerekli olan katran, zift ve kömür satın alımına ve kaptan ve mimarlar için bulunduğu bölgeden 15.000 kuruş havale ve sâlyâne olunmasına ihtiyacı olduğunu bildirmekteydi. Daha önce kereste kesim ve nakli için verilenlerin dökümü çıkarılıp 4.004 kuruş alacağı kaldığı hesaplanıp mukayese için aynı sıralarda Rodos'ta inşa edilmekte olan 41,5 zirâlık 2 kalyonun nâzırına yapılan ödemelerin dökümü çıkarıldığında kereste bedeli için 2.201 kuruş alacağı kaldığı, işçi ücretleri ve sair masraflar için ise henüz 5.000 kuruş havale yapıldığı görülmekteydi. Bu veriler baz alınarak Hacı Ali'ye kereste bedeli için kalan

<sup>75</sup> 29 Z. 1173/12.08.1760 tarihli tezkire kaydı: BOA, C. BH. 1881.

<sup>76</sup> BOA, C. BH. 699.

<sup>77</sup> BOA, C. BH. 10944

<sup>78</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 207; D. BŞM. d. 2150, s. 89/ek: 1-a, 1-b.

4.004 kuruşu için ayrı ve işçi ücretleri için de 5.000 kuruşluk ayrı birer kaime verilmesine karar verildi<sup>79</sup>. Aynı inşasının bir sonraki Bina Emini Hacı Ömer Ağa 10 Şubat 1761'tan önceki arzıhalinde inşa masrafları için 10.000 kuruş istemiş ancak bunun yarısı tutarında havale alabildi<sup>80</sup>. Hacı Ömer'in Aralık 1761'deki 15.000 kuruşluk talebine ise 5.000 kuruş havale edilerek cevap verildi<sup>81</sup>. Eylül 1762'de ise Donanma ricalinin kalyon üzerinde yaptığı keşif sonrası denize indirilmesi için gerekli parayı 12.500 kuruş olarak belirlediklerini aktaran Hacı Ömer Ağa muhtemelen bu meblağın gönderilmeyeceğini bildiğinden 4.000 kuruş istemiş bu tutar kabul edilmiştir<sup>82</sup>. Mart 1763'te kalyonun denize indirilmesi için gerekli malzemeler yanında 4.500 kuruş isteyen Hacı Ömer Ağa'ya 4-5 kese (2.500-3.125) akçe ile bu işin hallolacağı bildirilip Midilli nazırı tarafından harcanmak üzere 2.500 kuruş havale edildi<sup>83</sup>. Ayrıca eski Kaptanıderya Mehmed Paşa ile diğer donanma ricalinin bir önceki yıl yaptığı keşifte toplam masraflar 105 kese akçe (65.625 kuruş) olarak tahmin edilmiş olup bu inşa için halihazırda 78.498 kuruş gönderildiği anlaşıldığından bu son verilen paranın yalnızca denize indirilme işleri için harcanıp ve donanmanın gelişine kadar hazırlıkların tamamlanması istenmekte, bir daha para istememesi konusunda da ikaz edilmekteydi<sup>84</sup>.

Malzeme temini ya da işçi ücretleri ödemesinde Bina Emininin mirî fiyatın altında yaptığı ödemelerden kalan fark da kendisine bir fayda sağlamıyor ve Hazine'ye kalıyordu. Midilli'de 1758-1763 arasında 51 zirâlık kalyon inşası sırasında Bina Emini Hacı Ömer Ağa mirî yevmiyeleri 30 akçe olan aylakçıları 20 akçe yevmiye ile çalıştırmış ve kendi döneminde 1.895 kuruş, önceki Bina Emini Hacı Ali Ağa döneminden de 1.920 kuruş olmak üzere bu suretle toplamda 3.815 kuruş devletin kasasına kalmıştı ki sırf bu bile tüm inşa masrafının neredeyse 1/20'si idi<sup>85</sup>.

<sup>79</sup> BOA, C. BH. 5973, 25 Receb 1172/24 Mart 1759.

<sup>80</sup> "...kerestelerin kat'ıyye ve nakliyyelerine ve zift ve katran ve sâ'ir masârifât-ı kalyon-ı hümâyûna akçenin tarafımıza lüzûmu nümâyân ve kemâl-i eşedd-i ihtiyâc ile muhtâc olduğumuz ma'lûm-ı Devlet-i 'Aliyye'leri buyuruldukda ... merâm-ı kulları olan meblağ-ı mezbûrun tahsîli eshel olacak mahallerden kalyon lâzimesi olan masârifâtlarımızı sarfa on bin guruş havâle..." Kalyon emini Ömer Ağa'nın arzıhalinden kesit: BOA, C. BH. 608.

<sup>81</sup> BO, C. BH. 777.

<sup>82</sup> BOA, C. BH. 11353.

<sup>83</sup> BOA, C. BH. 6455.

<sup>84</sup> BOA, C. BH. 7071.

<sup>85</sup> BOA, C. BH. 12417.

Kalyon inşasının en mühim malzemelerinden olan demirin temini de merkez ile yapılan görünmez bir pazarlıkla sağlanabiliyordu. Bu konuda da genelde bina eminlerinin taleplerinin altındaki meblağlar karşılanmaktaydı. Midilli iskelesi'nde 51 zirâlık kalyonun inşasına memur olan Ali Ağa'nın Temmuz 1758'de kalyonun inşası için 500 kantar ham demir isteğine karşılık Cebhane'den 300 Rûmî kantar demir verilmesi yönünde karar çıktı<sup>86</sup>. Kendisinin vefatıyla yerine geçen Bina Emîni Hacı Ömer ise Eylül 1760'taki arzıhalinde kalyonun demir malzeme için ihtiyaç duyduğu 2.000 kantar ham demirin Tersâne-i Âmire'den gönderilmesini rica etmekteydi. Ancak merkezden gelen cevapta 1.500 kantar ham demiri satın alması için mirî fiyatı üzerinden bedeli olan 4.950 kuruş havale edildiği yazılmaktaydı<sup>87</sup>. Sinop'da ise durum bir parça farklı tezahür etmekteydi. Sinop'ta kalyon inşasına memur olan Süleyman Ağa'dan gelen kağıtların 25 Ağustos 1756 tarihli hülasasında inşanın ilerlemekte olduğu ve ham demire çok ihtiyaç olduğunu, Samako'dan Abdurrahim Bey vasıtasıyla tertibi ferman buyurulan demirden henüz gelen olmadığından şimdiye kadar kendi bölgesinden 1.000 kuruşluk ham demir satın ve 500 kantar borç yoluyla tedarik ettiğini haber vermektedir. Ayrıca bu demirin de harcandığı ve çevre bölgelerden daha fazla demir tedarik etmesinin imkânsız olduğunu bu sebeple inşaya devam edilemediğini bildirmektedir. Tersane Emîni'nin şimdilik Tersâne-i Âmire mevcudundan 300 kantar verilip gönderilmesinin uygun olacağını önermesi üzerine bu minvalde emir çıktı<sup>88</sup>. Demiri mahallinden temininin çok sınırlı olması sebebiyle Sinop'tan gelen taleplere daha müsamahakâr davranıldığı gözlemlenmektedir. Sinop'ta en son Haziran 1762'de kendisine 500 kantar demir gönderilmiş olan Bina Emîni Hacı Ahmed demirin saf edilip tekrar gerekmesi durumunda kışın tedarikinin mümkün olamayacağını düşündüğünden Ağustos'ta 500 kantar ham demir daha talep etmekteydi. Hacı Ahmed'in isteği aynıyle ve *deryâ mevsimi geçmeden* yerine getirildi<sup>89</sup>. Sinop'ta Fatsa telinin tedarikinde de benzer durumlar yaşanmaktaydı. Sinop'ta Şubat 1756'da kalyon inşalara başlayan Süleyman Ağa verilen 2.600 kantar Fatsa telinin 24.08.1759'a kadar kullanıldığını yazıp 1.000 kantar Fatsa teli talep etmekteydi. Bir önceki inşada 2.500

---

<sup>86</sup> BOA, AE. Mustafa III 2856.

<sup>87</sup> BOA, C. BH. 5120.

<sup>88</sup> BOA, C. BH. 3594.

<sup>89</sup> Sinop iskelesinde mirî kalyonlar inşasına memur Hacı Ahmed'e hitaben 15 S. 1176/5 Eylül 1762 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 7243.

kantar Fatsa teli kullanıldığına dair çıkarılan hesabın görülmesinin etkisiyle sınırı aştığı düşünülmüş olsa da Sadrazama sunulan arzıhalde 500 kantar verilmesi önerilmekteydi. Diğer isteklerinin yanında Süleyman Ağa'ya gönderilen bu seferki emir Fatsa teline dair bir hüküm içermiyordu<sup>90</sup>.

Malzeme ve para tedariki için epey çabalaması gereken bina eminleri bu sebeple –mazeret olma özelliği saklı kalmak kaydıyla- sık sık borçlandıklarını dile getirmekteydiler. Hakikat payı da olmak üzere bunun tam olarak ne boyutta olduğunu anlamak ise zordur. 1781’de Midilli’de inşası bitmek üzere olduğunu belirttiği kalyon için Bina Emni Seydi Ömer 50.000 kuruştan fazla masraf yaptığını ve borçlandığını, ayrıca 3 aydır işçi ücretlerini de ödeyemediğini dile getirdiğinden kendisine 10.000 kuruş gönderildi<sup>91</sup>. Bina Emininin varlık durumuna dair elde resmî bir veri olarak inşa sırasında vefat etmiş olan bina eminlerinin muhalefat kayıtları vardır. Bunların içinde ise elimizde güzide bir örnek bulunmaktadır. 1755-57 arasında Rodos’ta 2 karavele kalyonu inşa eden Hacı Ali Ağa 1758’de de Midilli’de bir kalyonun inşasına başladı. Ancak kalyonun inşası devam ederken bir yıl sonra vefat etti. Günlük maaşının 8 kuruş olduğunu bildiğimiz Hacı Ali Ağa Rodos’taki 1,5 yıllık inşada ve bir o kadar da Midilli’deki inşada yaptığı görevden toplamda 8 bin kuruş civarında gelir elde etmişti. Ayrıca son kalyonun havalelerinden masraflar çıkarıldığında yaklaşık bir o kadar meblağın daha cebinde kaldığı anlaşılmaktaydı. Ancak Ali Ağa’nın muhalefatı bunun 1/10’ünün de altında ve 1.515,5 kuruş oldu.<sup>92</sup>

### 2.1.1.6. Bina Eminlerinin Görev Değişimindeki Sebepler

Taşra tezgahlarında kalyon inşa edilirken bina eminliği vazifesi kolay kolay el değiştirmemekte idi. Merkezi idare muhtemelen işlerin aksamasına mahal vereceğinden böyle bir değişikliğe mecbur kalmadıkça başvuruyordu. Bina Emininin bir sebeple değişmesi durumunda yeni Bina Emininden işin ehli olanlar ve

<sup>90</sup> 20 M. 1173/13 Eylül 1759 tarihli buyuruldu: BOA, C. BH. 860.

<sup>91</sup> Şenay Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, **Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası**, Ed. Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş, M. Ziya Köse, İstanbul, Yeditepe, 2011, s. 236.

<sup>92</sup> BOA, AE. Mustafa III 5941; BOA, C. BH. 414.

kadı ile birlikte incelemede bulunup inşanın halihazırdaki durumu ve gerekenler ile ilgili bir rapor göndermesi istenmekteydi<sup>93</sup>.

### 2.1.1.6.1. Vefat

Çok sık yaşanmasa da kalyon inşaları devam ederken vefat eden bazı bina eminleri olmuştu. Örneğin böyle bir durum Midilli’de 1735’te meydana geldi. 1733’te 2 kalyon inşasına başlayan Midilli nazırı İbrahim Ağa inşanın büyük kısmı tamamlanıp kalyonların denize indirilmeleri yaklaşmışken vefat etti. Bu durumdan merkez haberdar olduğunda eski Tersane Emni Mehmed Efendi’yi onun yerine görevlendirildi. Yaklaşık bir aylık boşlukta merkezden gönderilen emir doğrultusunda kalyonlar ile Midilli mutasarrıfı İsmail Paşa ilgilendi<sup>94</sup>. Yine Midilli’de 51 ziralık kalyonun inşasına memur olan Hacı Ali öldüğünde yerine kardeşi Hacı Ömer tayin edilmişti. Midilli kadısı, Midilli nazırı ve ehl-i vukuf ile Hacı Ömer’e kalyonun ne kadarının inşa edildiğini ve tamamlanması için ne kadar daha malzeme gerektiğini, gönderilen malzemelerin ne kadarının sarf edildiğini ve Hacı Ali’nin muhallefatının ne olduğunu İstanbul’a bildirmeleri emredilmekteydi. Bunun üzerine İstanbul’a gönderilen defterlerde 308 adet yerine konulmamış kerestenin olduğu, iki seferde gönderilen 600 kantar demirden 459,5 kantarının ayrıca 14 kantar da kesilmiş çeşitli çivinin mevcut olduğu, çekeleve ve sandal inşa masrafı, tayinat pahaları, marangoz ve sair işçi ücretleriyle 19.100 kuruş masraf olunduğu ve Hacı Ali’nin muhallefatının 1.515,5 kuruş olduğu bildirildi. Hacı Ali’ye gönderilen havalelerin 27.004 kuruş tuttuğu tespit edildiğinden Hacı Ömer’in hesabına ilk etapta merhumun varislerinden alacağı aradaki 7.904 kuruş ve 1173 yılı Sakız cizyesinden havale edilen 5.000 kuruş ile toplamda 12.904 kuruş aktarıldı<sup>95</sup>. Hacı Ali’ye son gönderilen havalenin tarihi 28 Ş. 1172/26.04.1759, Hacı Ömer’in inşaya memur kılınmasının emredildiği tarih de 29

<sup>93</sup> BOA, AE. Mustafa III 5941. BOA, C. BH. 414.

<sup>94</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 206.

<sup>95</sup> Midilli kadısına, nazırına ve Hacı Ömer’e yazılan 12 Safer 1173/5 Ekim 1759 tarihli hüküm: BOA, AE. Mustafa III 5941. Bundan önce aynı minvalde bir hüküm daha yazılıp gönderildiği de belirtilmektedir; Midilli kadısına ve Hacı Ömer’e 29 S. 1173/22 Ekim 1759 tarihinde yazılan hüküm: BOA, C. BH. 414. Hacı Ali’ye son gönderilen havalenin tarihi 28 Şaban 1172/26.04.1759, Hacı Ömer’in inşaya memur kılınmasının emredildiği tarih de 29 Safer 1173/22 Ekim 1759’dur: BOA, C. BH. 11353.

S. 1173/22 Ekim 1759'dur. Vefat durumunda zimmet işlerinin de mevzubahis olması sebebiyle eğer liyakati varsa Bina Emini olarak vefat edenin kardeşi de atanabilmekteydi. 1771'de inşa edilmekte olan 3 kalyonun Bina Emini olan Rodos mutasarrıfı Cafer Paşa vefat ettiğinde ve yerine uhdesindeki iki vazife için de kardeşi Ahmed Bey tayin edildi<sup>96</sup>.

### 2.1.1.6.2. Başarısızlık ve Azil

Osmanlı idaresinin taşra tezgahlarına kalyon inşa etmek üzere tayin ettiği bina eminlerinden tek beklentisi kalyonları kusursuz bir şekilde ve vakit geçirmeden inşa etmeleri idi. 18. yüzyılda kalyon inşası sırasında merkezin çeşitli sebeplerden dolayı ihtar etmek zorunda kaldığı pek çok Bina Emini olsa da başarısız sayılıp azledilenlerin sayısı çok azdır. Nispeten daha az inşanın gerçekleştiği Midilli'de bu tür bir olay vâki değildi<sup>97</sup>. Yalnızca 1758'de inşası emredilen kalyon için tayin edilen Midilli nazırı Hacı Mehmed Ağa henüz inşasına başlayamadan nazırlıktan azledilip İstanbul'a gitmişti<sup>98</sup>. 1775'te Midilli Nezaretinden azledilen Ömer Bey'in ise bina eminliği görevine dokunulmadı<sup>99</sup>. Rodos'ta ise 2,5 yıllık inşanın ardından 2 karavele kalyonu tamamlayan Kızılhisarlızade Ahmed Bey'e 3 ay sonra 2 kalyon daha inşa etmesi emredilmişti. Ancak birkaç ay geçtikten sonra inşa etmiş olduğu kalyonlarda kusurlar tespit edildiğinden henüz başlamadığı bir kalyonu inşa görevi aynı anda Rodos'ta 2 kalyon inşasına devam eden Süleyman Paşa'ya devredildi (26 Mayıs 1761). Ahmed Bey'e ise inşasını yürüttüğü tek kalyonu 23 Temmuz'da tamamladıktan sonra bir daha görev verilmedi<sup>100</sup>. 1770'te Rodos'ta 3 kalyon inşasına memur edilen Rodos mutasarrıfı Ahmed Bey 5 yıl geçtiği halde inşanın bitmediği üstelik uzun süre beklemekten kerestesinin de büyük ölçüde kötü olduğu haberleri üzerine iki görevden de azledilip hesabı görülmek üzere Kaptanıderya tarafından donanmanın Akdeniz seferinden dönüşünde İstanbul'a getirilmiş ve birkaç gün de hapsedildi. Kalyon inşası

<sup>96</sup> BOA, D. BŞM. d. 4521, s. 2.

<sup>97</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 205.

<sup>98</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 208.

<sup>99</sup> BOA, C. BH. 5789; BOA, C. BH. 7701.

<sup>100</sup> BOA, C. BH. 4190, 17 Safer 1175/17 Eylül 1761. BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 9; BOA, MAD. d. 3168, vr. 114a.

görevi Murâbitzâde Hüseyin Kaptan'a devrederken mutasarrıflık görevi de bir başkasına verildi. O zamana kadar yapılan çeşitli masrafların ve gemilerin ne durumda olduğunun tespiti için bizzat yerinde inceleme yapmak üzere Kaptanıderya ve *erbâb-ı vukûf* kişiler görevlendirildi. Devlete zararı olabileceği ve yürürlükteki uygulamalara da aykırı olacağı hasebiyle Ahmed Bey'in kendi takrir ve defterlerine de bağlı kalınmadı<sup>101</sup>.

### 2.1.1.6.3. Proje Değişimi

Bazı kalyonların inşa planı henüz tam olarak başlamadan ya da inşa devam ederken çeşitli sebeplerle değiştirilebiliyordu. Bir inşada plan değiştiği zaman ise genellikle mevcut Bina Emininin görevine de son verilmekteydi. Midilli'de ilk olarak 28 Eylül 1757'de inşası emredilen 45,5 zirâ (34,48 mt.) uzunluğunda bir kalyonun kereste listesi Tersane tarafından tertip edilmiş ve 5.000 kuruşluk da havale yapılmış olduğu halde 4,5 ay sonra kalyonun ebatları değiştirildi. Donanma ricalinin müzakeresi ile kalyonun yeni uzunluğunun 51 zirâ (38,65) olmasına karar verildi. Henüz inşasına başlanmamış olan kalyonun ilk Bina Emni Midilli nazırı Hacı Mehmed Ağa nazırlıktan da azledildiğinden yeni ölçülerle inşa edilecek kalyonun bina eminliği için Hacı Ali Ağa tayin edildi<sup>102</sup>. Yine Midilli'de inşası devam eden 51 zira uzunluğundaki bir kalyon donanmanın 1792 seferinde adaya uğrayan Kaptanıderya'nın muayenesi sonrasında kerestesinin zayıf olduğuna karar verilip uzunluğu 45 zirâyâ düşürüldü<sup>103</sup>.

### 2.1.2. Mimarlar

Kalyonun Bina Emni gerekli malzemeleri ve işçileri tedarik ederken bunların özelliklerini ve miktarını tespit eden kişi kalyon mimarıydı. Geminin teknik olarak

---

<sup>101</sup> BOA, C. BH. 5675, 10 Rebiülevvel 1189/11.05.1775. Yapılacak tahkikatla ilgili Kaptanıderya Hasan Paşa'ya, Rodos kadısına, Murâbitzâde Hüseyin Kaptan'a ve diğer yerel görevlilere yazılmış fermanın sureti için bkz.: BOA, C. BH. 5830, 10 Rebiülevvel 1189/11.05.1775.

<sup>102</sup> 14 Muharrem 1171/28 Eylül 1757 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 10570; 1 Cemaziyelahir 1171/10 Şubat 1758 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 8820; BOA, MAD. d. 10364, s. 208.

<sup>103</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 208.



nasıl inşa edileceğe dair planı kalyon mimarı yapar ve inşa boyunca uygulardı. Kalyon inşasının farklı aşamalarında gereken farklı malzeme ve işçilerin lüzumunu Bina Eminine önceden bildirir ve temin edildiğinde de gereğini yerine getirirdi<sup>104</sup>. Taşra tezgahlarında kalyon inşaları için görevlendirilen mimarlar 18. yüzyıl boyunca Tersâne-i Âmire mimarlarından seçilip gönderildi<sup>105</sup>. İstanbul'dan gönderilen bir mimarların 100 kuruş tutarındaki harcırahı ise devlet tarafından karşılanmaktaydı<sup>106</sup>. Taşra tezgahlarına gönderilen mimarın yanında bazen bir de mimar halifesi olurdu. Bunlar Tersâne'den verilen çaplara göre kerestelerin uygun şekilde kesilmesine nezaret edebilirlerdi. Bunun için mimarlar bazen bizzat diğer görevliler ile birlikte kereste temin edilen dağlara girmekteydiler<sup>107</sup>. Rodos'ta 1757-60 arasında inşa edilen 2 kalyonda 60 akçe yevmiye ile 1 Ca. 1171-30 M. 1173/11 Ocak 1758-11 Eylül 1760 arasında 33 ay görev alan iki mimarın aylık toplam ücreti 3.600 akçe oldu. Bu inşa süresince kalyon mimarlarına verilen toplam ücret ise 118.800 akçe/990 kuruş oldu. Ancak devlet bunun yarısını fazla kabul edip bu ücretlerin ancak yarısını Bina Eminine verdi<sup>108</sup>. Aynı inşada ayrıca kereste kesimi için 2 mimara, dağ ustalarına ve diğerlerine toplamda 664 kuruş verilmişken mirî fiyat 281 kuruş olarak kabul edildi<sup>109</sup>. Kalyon mimarına Bina Emine tarafından ödenen tayinat miktarı günlük 5 çift ekmek ile 2 kıyye et olmaktaydı<sup>110</sup>. Taşra tezgahlarına kalyon inşası için gönderilen kalyon mimarlarına ödenen meblağlar İstanbul'da aldıklarının aynısı idi ve hak kaybı olmamasına çalışılmaktaydı<sup>111</sup>.

---

<sup>104</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 203, 216, 217; Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 381.

<sup>105</sup> BOA, AE. Mustafa III 4350, 23 Z. 1183/19 Nisan 1770.

<sup>106</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 208; Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 219.

<sup>107</sup> Sinop'ta inşa edilecek 51 zirâlık 2 kalyon. BOA, AE. Mustafa III 4350, 23 Zilhicce 1183/19 Nisan 1770; 14 Muharrem 1171/28 Eylül 1757 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 10559; Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 381.

<sup>108</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>109</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

<sup>110</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 220;

<sup>111</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 94-95, 97.

**Tablo 27:** Süleyman Ağa Tarafından Sinop'ta İnşa Edilen Kalyonların Mimâr ve Kalfalarına 02.02.1756-24.08.1759 Arasında Ödenen Ücretler<sup>112</sup>

	<b>Ay</b>	<b>Yevmiye (akçe)</b>	<b>Aylık (kuruş)</b>	<b>Tutar (kuruş)</b>	<b>Tutar (Akçe)</b>
Mimâr Nikol'ün mutad aylığı	44	140	35	1.600	192.000
Diğer Mimâr Toma(?) Yorgi'nin mutad aylığı	34	140	35	1.190	142.800
Birkaç kere İstanbul'dan tayin edilen Yorgi Kalfa'nın aylığı	4	60	15	60	7.200
Tâbilere, mutâd üzere kalyon hizmetindekilere, mimârlara ve kâtiplere verilen îydiye				3.200	384.000

<sup>112</sup> BOA, C. BH. 860.

**Tablo 28:** 1758-1763 Arasında Midilli’de İnşa Edilen 51 Ziralık Kalyonda Çalışan Mimar Nikola’nın Hizmet Dökümü<sup>430</sup>

Tarih Aralığı		Aylık ort. İşçi sayısı	Ay	Aylık ort. iş günü	Toplam işçi sayısı (kişi*ay)	Toplam işgücü (kişi*gün)	Kişi başı ort. aylık		Yevmiye		Tutar (Emin)	Fiyat fazlası indirimi	Mahsûb olan	Mirî Tutar
Hicri	Miladî						Emin	Mirî	Emin	Mirî				
1 B. 1171-29 Ra. 1177	11.03.1758-08.10.1763	1	66	30	66	1.980	2.610	900	87	30	172.260	59.400	53.460	59.400
<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>1</u>	<u>18</u>	<u>30</u>	<u>18</u>	<u>540</u>	<u>2.610</u>	<u>900</u>	<u>87</u>	<u>30</u>	<u>46.980</u>	<u>16.200</u>	<u>14.580</u>	<u>16.200</u>
Ücret			18				1.800	900	60	30	32.400	16.200		16.200
Tayinât bedeli			18				810		27	0	14.580		14.580	0
<u>1 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759-08.10.1763</u>	<u>1</u>	<u>48</u>	<u>30</u>	<u>48</u>	<u>1.440</u>	<u>2.610</u>	<u>900</u>	<u>87</u>	<u>30</u>	<u>125.280</u>	<u>43.200</u>	<u>38.880</u>	<u>43.200</u>
Ücret			48				1.800	900	60	30	86.400	43.200		43.200
Tayinât bedeli			48				810		27	0	38.880		38.880	0

Tersâne-i Âmire’den gönderilen zimmî Mimar Nikola’ya inşa boyunca ödenen ücretler tüm masrafların %0,51’ine ulaşmaktaydı.

**Tablo 29:** 1758-1763 Arasında Midilli’de İnşa Edilen 51 Zirâlık Kalyonda Çalışan Mimar Kalfası Kara Yani’nin Hizmet Dökümü<sup>431</sup>

Tarih Aralığı		Aylık ort. İşçi sayısı	Ay			Aylık ort. iş günü	Kişi başı ort. aylık		Yevmiye		Tutar (Emin)	Fiyat fazlası indirimi	Mahsûb olan	Mirî Tutar
Hicri	Miladî		Toplam	Boş	Çalışılan		Emin	Mirî	Emin	Mirî				
1 B. 1171-29 Ra. 1177	11.03.1758-08.10.1763	1	38		34	30	1.920	900	64	30	65.280	20.400	14.280	30.600
1 B. 1171-29 Z. 1172	11.03.1758-24.08.1759	1	18	-	18	30	1.920	900	64	30	34.560	10.800	7.560	16.200
Ücret			18		18		1.500	900	50	30	27.000	10.800		16.200
Tayinât bedeli			18		18		420		14		7.560		7.560	0
1 Ş. 1175-29 Ra. 1177	25.02.1762-08.10.1763	1	20	4	16	30	1.920	900	64	30	30.720	9.600	6.720	14.400
Ücret			20	4	16		1.500	900	50	30	24.000	9.600		14.400
Tayinât bedeli			20	4	16		420		14		6.720		6.720	0

Tersâne-i Âmire’den gönderilen zimmî Yani Kalfa’ya inşa boyunca ödenen ücretler tüm masrafların %0,27’sine tekabül etmekteydi.

<sup>431</sup> Kara Yani kalfa'nın mühürlü temessüküne istinâden: BOA, C. BH. 12417. Kara Yani kalfanın Şaban 1175'ten 24 ay önce çalışmaya başladığı ve bu arada çalıştığı 21 ay için 44.100 akçe aldığına dair kayıt: D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 6-34.

### 2.1.3. Yerel Yetkililer

Kalyonu fiziken planlayıp inşa eden mimar ile tüm ihtiyaçların tedarikini organize eden Bina Emininden başka bizzat inşa yerinde ya da dışarısında bulunan çeşitli yerel yetkililer de kalyon inşa organizasyonunun önemli bir parçasıydılar. Çok çeşitli mevkilerde bulunan bu yetkililerin bizzat inşa mahallindekiler ile malzeme ve para temin edilen yerlerdeki yerel yetkililer olarak iki kısımda incelenmesi uygun görünmektedir.

#### 2.1.3.1. İnşa Mahallindeki Yerel Yetkililer

Kalyonların inşa edildiği yerdeki yerel yetkililer Bina Emni ile eşit olmasa da inşanın ilerleyişinden belli oranlarda mesuldüler. Bunlardan en önemlisi kalyonun inşa edildiği kazanın kadısı idi. Osmanlı taşra teşkilatının en önemli yetkililerinden biri olan kadıya kalyon inşası esnasında da büyük vazifeler düşmekteydi. Kadının bir kalyon inşasındaki görevi bazen daha Bina Emni tayin edilip gönderilmeden başlardı. İnşasına karar verilen kalyonun inşa edileceği yerin kadısına kereste temini için hazırlıklara başlaması emir gönderilirdi. Bina Emni tayin edilip geldiğinde de ilk muhatap olduğu kişi kadı olurdu. Bina Emni mahkemeye gelip yetki fermanını kadıya tescil ettirmekte ve ardından bu ferman orada bulunanların önünde açılıp okunmaktaydı<sup>432</sup>. Taşrada kalyon inşasının hemen tüm aşamalarında kendisine iş düşen kadı kalyonların Tersâne-i Âmire'ye ulaşmasının gecikmesi halinde görevini kaybetme tehlikesi bile mevcuttu<sup>433</sup>. Kalyon ve sair gemilerin inşa edildiği kazaların kadıları üstlenmek durumunda oldukları bu vazifenin ağırlığını kaldıracabilecek şekilde çevre bölgelere nazaran yüksek bir paye ile taltif edilmişlerdi. Bunlardan Sinop kadısına bu sebeple mevleviyet verildi. Merkezden kalyon inşası ile ilgili çoğu zaman doğrudan kadılara hitaben emirler gelmekte ve kadı da kalyonların inşası hakkında merkezi bilgilendirmekteydi. Kadıdan açıkça inşanın her aşamasında Bina Emnine yardımcı olması istenir ve beklenirdi<sup>434</sup>. Kadılara düşen en büyük görev ise kalyon

<sup>432</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 370-371.

<sup>433</sup> Ünal, **a.g.e.**, s. 400, 403.

<sup>434</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 208; BOA, C. BH. 10559; BOA, MAD. d. 10364, s. 204.

inşası için gerekli kerestelerin kesimi ve nakli idi<sup>435</sup>. Tertip defterine göre belirlenen kereste çeşit ve sayılarını uygun bir şekilde kazalara dağıtıp tevzî defteri hazırlama görevi de öncelikle kadının üzerindeydi<sup>436</sup>. Bina Emini değişimi durumlarında inşanın durumuyla ilgili yapılacak incelemede vazifelilerden biri de kadı idi<sup>437</sup>. Ayrıca bazen kalyonların durumunu muayene için gelen Kaptanıderya ve donanma ricalinin yaptıkları teftişe de katılırdı<sup>438</sup>. Kalyonun bilhassa seyirinde görev alacak kalyoncunun mahallinden tedarik edilmesinde de kadılara büyük görev düşmekteydi<sup>439</sup>. Kalyon inşası ile ilgili halkın bazı istekleri olduğunda onlar da kadı tarafından merkeze ilam edilmekteydi<sup>440</sup>.

Kadıdan sonra kalyon inşasına yardım etmek üzere mutasarrıf, nâzır ve âyân gibi bilhassa mali gücü olan yetkililer ile askerî güce sahip zâbitler, Yeniçeri serdarları, dizdarlar, kethüdayeri ve nefer ağaları gelmekteydi. Bina Eminine her türlü işte ve bilhassa kereste kesim ve nakli işlerinde dereceleri nispetinde yardımcı olma görevi onlara da verilmişti<sup>441</sup>. Kalyonun muayene zamanlarında vukufu olanlar ile birlikte bu muayenelere katılmaları bilhassa nazırdan da beklenmekteydi<sup>442</sup>. Daha çok kalyon bina eminlerinin kendi içlerinden seçildiği Rodos ve Midilli’de mutasarrıflar ile nâzırlar, Bina Emini olmadıkları zamanlarda da standart yardım emirlerine ilaveten bir süreliğine Bina Eminine neredeyse ortak olacak kadar müdahale etmeleri de istenebiliyordu<sup>443</sup>.

---

<sup>435</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 372-373.

<sup>436</sup> BOA, C. BH. 10570; BOA, C. BH. 8820; Midilli kadısına ve Hacı Ömer’e hitaben yazılan 29 Safer 1173/22 Ekim 1759 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 414.

<sup>437</sup> BOA, C. BH. 5830; BOA, C. BH. 414; BOA, MAD. d. 10364, s. 210; Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 209.

<sup>438</sup> BOA, C. BH. 11353.

<sup>439</sup> BOA, C. BH. 11444.

<sup>440</sup> Rodos halkının Rodos Mutasarrıf Kaymakamı ve Rodos’da inşa edilen kalyonların nazırı Ahmed Bey’in güvenliği sağladığı ve ahaliyi koruduğundan bahisle kendisinden memnun olduklarını ve işlerine dışarıdan bir kimsenin karışmamasına dair ferman verilmesini rica eden Rodos kadısı İlyas Efendi’nin 4 Muharrem 1185/19 Nisan 1771 tarihli ilamı: BOA, AE. Mustafa III 7670.

<sup>441</sup> “...kalyon-ı mezkûrun bir an akdem inşâ ve rû-yı deryâyâya nüzûlü matlûb-ı hümâyûnum olduğuna binaen ‘alâ-vechi’l-eshel ikmâl-i lâzime ve hitâm-ı inşâsı cümlemin uhdesinde müretteb bir keyfiyet olmağla...”, BOA, C. BH. 2143; BOA, MAD. d. 10364, s. 212; Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 372-374.

<sup>442</sup> Midilli kadısına, nazırına ve Hacı Ömer’e yazılan 12 Safer 1173/5 Ekim 1759 tarihli hüküm: BOA, AE. Mustafa III 5941; Midilli kadısına ve Hacı Ömer’e 29 Safer 1173/22 Ekim 1759 tarihinde yazılan hüküm: BOA, C. BH. 414. BOA, AE. Mustafa III 5941; BOA, MAD. d. 10364, s. 213.

<sup>443</sup> Midilli’te 1735’te Midilli nazırı İbrahim Ağa’nın vefatı ile tayin edilen Mehmed Efendi arasında yaklaşık 1 ay Midilli Mutasarrıfı İsmail Paşa Bina Emini olmayarak kalyonların inşasına nezaret etmişti: Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 205-206.

### 2.1.3.2. İnşa İçin Malzeme ve Para Temin Edilen Bölgelerdeki Yerel Yetkililer

Kalyonun inşası için çeşitli malzemelerin ve havale edilen paranın temin edildiği bölgelerdeki yerel yetkililerin de inşa sürecinde önemli payı vardı. Bunlar inşa bölgesindekiler gibi inşadan mesul tutulmuyordu ancak inşanın gidişatına tesirleri önemliydi. Malzeme ve para tedarik edilen bölgelerin yerel yetkililerinin unvan ve mevkileri de kalyon inşa mahallindekilerle aynı olmakla beraber, organizasyonda buldukları yere göre vazifeleri çeşitlenmekteydi.

İnşa mahalli dışında da bölge kadılarının ayrıca naiplerinin de yine önemli bir yer işgal ettikleri görülmüyordu. İnşa emri verildiği zaman ilgili sahil kadılıklarına işçi tedariki için emirler gitmekteydi. Hangi sınıf işçiden ne sayıda gerektiği bildirilen kadılar da inşa başlayana kadar bunları hazırlamaya çalışırdı<sup>444</sup>. Yine kalyon kerestesi temin edilen yerlerin kadı ve naiplerine zâbitler ve ayanlarla birlikte kerestenin kesilip kalyonun inşa edildiği iskeleye kadar nakledilmesinde görev almaları için emir gitmekteydi<sup>445</sup>. Ham demirin ana temin bölgesi olan Balkanlardan tedarikinde muamelatta Selanik kadısının hücceti gerekmekteydi. Bilhassa Sinop'ta istimal edilen kendir telinin tedarikinde de kadılara iş düşmekteydi. Gerekli miktardaki teli narh-ı cârî üzere tedarik etmeleri için Canik Sancağı kadıları görevlendirilmekteydiler<sup>446</sup>. Yine kalyon inşasının başlıca malzemelerinden olan katranın temininde Midilli çevresinde Tuzla, Bayramiç, Edremit ve Kemer kadılarına emir gitmekteydi<sup>447</sup>. Malzeme temininde kadıların daha çok malzemelerin mirî fiyat üzere alınmasını temin etmek olduğu anlaşılıyor. Kalyon inşası esnasında firar eden işçilerin yakalınıp geri gönderilmesi için ise yine kadıların ve voyvodalarla iletişime geçilirdi<sup>448</sup>. Son olarak

---

Midilli'de Bina Emini Hacı Ömer Ağa'nın inşa için haddinden fazla masraf yapması üzerine denize indirilme işlemi için gönderilen para Midilli nazırı elinden harcanmak üzere gönderilmişti: BOA, C. BH. 6455; BOA, C. BH. 7071. Rodos'ta 3 kalyonun Bina Emini olan Ahmed Bey 1771'de demir isteğini Rodos mutasarrıfı olan ağabeyi aracılığıyla iletmekteydi: BOA, AE. Mustafa III 3119.

<sup>444</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 371.

<sup>445</sup> Ünal, **a.g.e.**, s. 390; Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 227.

<sup>446</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 391.

<sup>447</sup> BOA, C. BH. 12359.

<sup>448</sup> BOA, C. BH. 5506.

Bina Emininin hesabının görülmesinde de yakın bölgelerdeki taşra kadılarının etkili olduğu müşahede edilmektedir<sup>449</sup>.

Malzeme ve para temin edilen bölgelerde âyan ve zabitlerle birlikte voyvodalara da önemli işler düştüğü görülmekteydi. Kereste kesim ve nakli, demir, katran gibi malzemelerin tedariki ve firar olaylarında voyvodalar da görev almaktaydılar<sup>450</sup>.

Taşra tezgahlarına demir temininde gümrük emine büyük görev düşmekteydi. Balkanlardan çoğunlukla mübaşirler tarafından tedarik edilen demiri Rodos'a ya da Midilli'ye naklettirme görevi Selanik Gümrük Emine'ne düşmekteydi. Kendi bölgesinde genellikle Selanik ya da Kavala iskelesine indirilen ve hazır tutulan demiri kiraladığı uygun bir gemiye yükletir ve navlununu da o verirdi<sup>451</sup>. İstanbul'dan gönderilecek demirin nakli için uygun bir gemi ayarlama görevi de İstanbul Gümrük Emine'ne aitti. Cebehane ya da Tersane'den verilen ham demiri Reisler kethüdası, Yiğitbaşı ve ihtiyarların da yardımlarıyla kiralanıp *kat'-ı pâzâr* edilen uygun bir gemiye yükleterek yola çıkarırdı<sup>452</sup>. Karadeniz bölgesindeki inşalarda Fatsa teli tedarikini sağlayan Canik muhassılları da kalyon inşasında önemli bir konumda bulunuyorlardı<sup>453</sup>. Kalyon inşa masrafları için havale edilen paraların tahsilinde ilgili bölge idarecilerine oldukça fazla görev düşmekteydi ve güçlerine ihtiyaç duyuluyordu. Sinop'ta inşa edilen kalyonlarda havalelerin büyük kısmı Canik muhassıllarının zimmetindeki tel bahasından yapılmaktaydı. Canik muhassıllarının bu konuda sorun çıkardıklarına pek rastlanmamaktaydı<sup>454</sup>. Havale edilen paranın tahsil edilememesi durumunda ilgili bölgenin üst düzey yöneticileri devreye sokulmaktaydı. Sinop'ta inşa edilen kalyonlar için 1136 (1724) senesi Kastamonu avârız ve nüzülü mâlından 10.000 kuruş havale olunmuş ve 6.000 kuruşu tahsil edilebilirken vergi tahsildarı 4.000 kuruşu zimmetinin o kadar olduğunu belirterek vermemişti. Muhasebe kayıtlarından

---

<sup>449</sup> 1757-60 arasında Rodos'ta 2 kalyon inşa eden Kızılhisarlızâde Ahmed Bey'in hesabının görülmesi için inşanın tamamlanmasından yaklaşık 11 ay sonra Aydın kadısı tarafından yazılmış mektup dikkate alınmış ve hesap görülmüştü: Aydın kadısından gelen 24 Muharrem 1175/25 Ağustos 1761 tarihli mektup: D. BŞM. d. 2150, s. 89/ek: 1-a.

<sup>450</sup> BOA, C. BH. 717; BOA, C. BH. 12359; BOA, C. BH. 5506; BOA, C. BH. 11004; BOA, AE. Mustafa III 3119.

<sup>451</sup> BOA, C. BH. 5120; BOA, C. BH. 7611.

<sup>452</sup> BOA, C. BH. 10777; BOA, C. BH. 7244.

<sup>453</sup> BOA, C. BH. 860;

<sup>454</sup> BOA, C. BH. 734.



zimmetinde hâla 5.940 kurul olduğu anlaşılması üzerine Kastamonu mutasarrıfı ve mütesellimi tahsildarı bulup parayı tahsil etmek ve Sinop Kalesi'ne kalebend yapmak üzere görevlendirildi<sup>455</sup>. Yine Sinop'ta 1757'de inşa edilmekte olan kalyonlar için Trabzon Sancağı'nda bulunan Bedrem Kalesi müstahfızları köyleri mukataasının 1170 senesi malından havale olunan 870,5 kuruşun voyvodadan Bina Emininin adamları tarafından tahsil edilememesi üzerine Trabzon Beylerbeyi devreye sokularak parayı tahsil edip Bina Eminine iletmesi ve voyvodayı azarlaması emredildi<sup>456</sup>.

## 2.2. Kalyon İnşasında Görevli İşçiler

Kalyonu bizzat inşa edecek olan işçiler uzmanlıkları ve sayıları kalyon mimarı tarafından belirlenir ve teminini de Bina Emini gerçekleştirirdi. Bina Emini ya da adamları tarafından sabah ve akşam olmak üzere günde iki kere yoklanıp mevcudiyetleri ve düzgün çalışıp çalışmadıkları kontrol edilirdi. Yine Bina Emini tarafından kusurlu işçilik meydana getirmeleri sebebiyle ücretlerinden kesinti yapılabilirdi. Kalyon işçilerini cezalandırmak için yetkili tek kişi ise kalyon kaptanı idi. Onun haricinde inşanın yapıldığı yerde Bina Emininin ya da askerî-idarî yetkililerin kalyon işçilerini alıkoyma ve hapsedmelerine izin verilmemekteydi<sup>457</sup>. Başlıca kalyon işçileri marangoz, burgucu, bıçkıcı, kalafatçı, demirci ve oymacı gibi sınıflar idi. Ayrıca kalyon etrafında bulunup bizzat inşada çalışmayan mutemed, kâtip gibi görevliler ile bekçi, imam gibi çeşitli vazifelerde istihdam edilenler de mevcuttu. Bir önceki yüzyılın Tersâne çalışanları<sup>458</sup> ile yapılan mukayesede 18. yüzyılda taşra tezgahlarında kalyon inşasında çalışan işçi sınıfları arasında yeni zuhur eden bir gruba rastlanmamıştır. Sinop'taki kalyon inşalarda işçilerin büyük kısmının Müslüman olduğu anlaşılırken Rodos ve Midilli'deki inşalarda imam dahi bulunmaması ve

---

<sup>455</sup> BOA, C. BH. 4686.

<sup>456</sup> BOA, C. BH. 9611.

<sup>457</sup> BOA, C. BH. 10525; BOA, MAD. d. 10364, s. 208; Şenay Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", **Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası**, Ed. Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertuş, M. Ziya Köse, İstanbul, Yeditepe, 2011, s. 216-217.

<sup>458</sup> İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. yüzyılda Tersâne-i Âmire**, 2. bs., Ankara, TTK, 2003, s. 66-81.

çoğunun Rum isimleri taşımaları hasebiyle Ege'deki kalyon inşalarında işçilerin kahir ekseriyetinin gayrimüslim olduğu anlaşılmaktadır<sup>459</sup>.

### 2.2.1. Ahşap Malzeme İşçileri

Kalyonlar tarihleri boyunca ahşaptan yapılan gemiler olduğundan inşalarında da en büyük pay bunlarla uğraşan ahşap işçileri idi. Başlıca kalyon işçileri olan marangozlar, burgucular, bıçkıcılar bu sınıfa dahildi.

#### 2.2.1.1. Marangozlar

Kalyon inşalarında çalışan en büyük işçi sınıfı marangozlar idi. Kalyonun esas ahşap işçiliğini yapan marangozlar taşra tezgahlarına yakın sahil ve adalar temin ediliyor<sup>460</sup> bir kısmı da İstanbul'dan gönderiliyordu<sup>461</sup>. Bina eminlerinin tuttuğu hesap defterlerine göre marangozlar inşa esnasında muhtemelen 5-10 kişilik gruplar halinde çalışıyorlardı ve her grupta en azında 2 usta ya da kalfa bulunuyordu<sup>462</sup>. Marangozlardan sorumlu olarak bir baş marangoz bulunur, bunun altında ise marangoz ustaları ve kalfaları yer alırdı. Belli bir deneyime sahip marangozların yanında inşanın yoğunlaştığı zamanlarda *şâgird* (çırak) konumunda marangozlar da çalıştırılmaktaydı<sup>463</sup>.

---

<sup>459</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-42; BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34; BOA, KK. d. 5714, s. 2-16.

<sup>460</sup> 1758'de Midilli'de inşasına başlanan kalyon için İzmir'den demircilerle birlikte marangozlar da getirildi: Midilli kadısı Salih Efendi'nin hüccetine istinaden: BOA, C. BH. 12417; BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 115. Yine Midilli'de 1775'te inşa edilmekte olan 51,5 ziralık kalyon'da çalıştırılmak üzere marangozlar Midilli, Bozcaada, İnöz ve Sakız'dan istendi: Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 218. Karadeniz'de marangozlar daha çok Bendereğli-Sinop hattından toplanmaktaydı: Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 381.

<sup>461</sup> İnşaları süren iki kalyonun inşasında ve liman temizliğinde çalıştırılmak üzere 1735'te kaptan, levent ve burgucularla birlikte Tersâne-i Âmire'den 30 marangoz gönderildi: Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 219.

<sup>462</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 31.

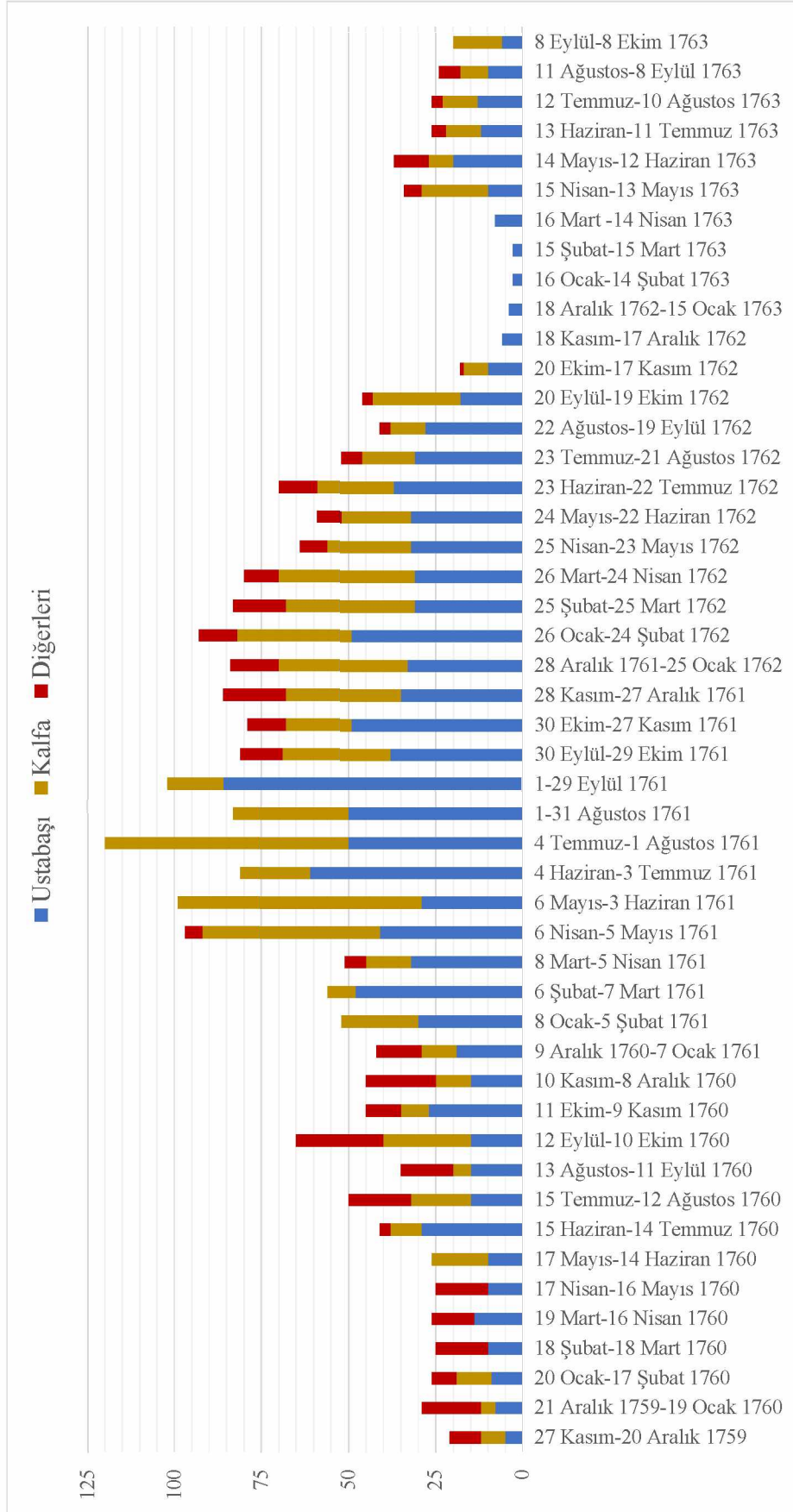
<sup>463</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

**Tablo 30:** 1758-63 Arasında Midilli’de 51 Zirâlık (38,65 mt.) Kalyonun İnşasında Çalışan Marangozların Hizmet Dökümü<sup>464</sup>

Tarih Aralığı	Aylık ort. İşçi	Ay			Aylık ort. iş günü	Toplam işçi sayısı (kişi*ay)	Toplam işgücü (kişi*gün)	Kişi başı ort. aylık		Yevmiye		Tutar (Emin)	Toplam İndirim	Tutar (Mirî)
		Toplam	Boş	Çalışılan				Emin	Mirî	Emin	Mirî			
<u>11.03.1758-24.08.1759</u>		<u>18</u>		<u>18</u>			<u>8.700</u>			<u>36</u>	<u>33</u>	<u>313.200</u>	<u>64.596</u>	<u>248.604</u>
-Ustabaşılar	<u>24,5</u>	48		48	24,5	1.177	28.872	957	810	39	33	1.126.008	173.232	952.776
-Kalfalar	<u>21,4</u>	48	8	40	24,5	856	20.977	882	735	36	30	755.172	125.862	629.310
-Çıraklar	<u>9,9</u>	48	14	34	24,6	336	8.267	812	591	33	24	272.811	74.403	198.408
<u>27.11.1759-08.10.1763</u>	<u>49,4</u>	<u>48</u>		<u>48</u>	<u>24,5</u>	<u>2.369</u>	<u>58.116</u>					<u>2.153.991</u>	<u>373.497</u>	<u>1.780.494</u>
<b>Toplam</b>	<b>66</b>	<b>66</b>				<b>2.369</b>	<b>66.816</b>					<b>2.467.191</b>	<b>438.093</b>	<b>2.029.098</b>

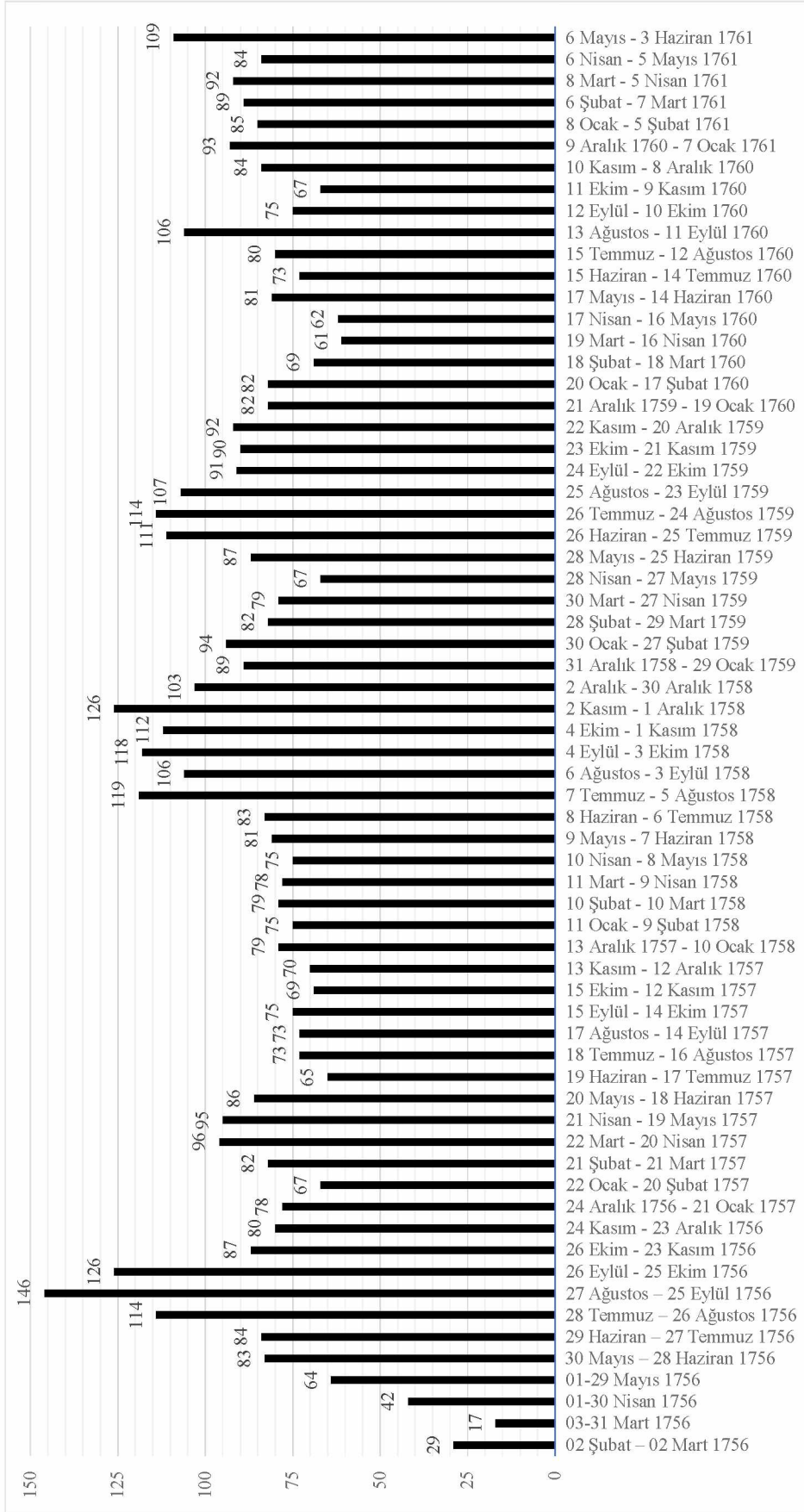
Bu inşada çalışan marangozlara verilen ücretler tüm inşa masraflarının %17,57’sini oluşturmaktaydı.

**Grafik 9:** Marangoz Mevcudu – Midilli, 1758-1763<sup>465</sup>



<sup>465</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 118-122.

**Grafik 10: Marangoz Mevcudu, Sinop, 1756-1761<sup>466</sup>**



<sup>466</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34.

### 2.2.1.2. Burgucular

Marangozlardan sonra kalyon inşası işçilerinin en kalabalık sınıfı burgucular idi. Marangozlar ile birlikte kalyon ile birlikte diğer gemilerin ahşap işçiliğinin asıl kısmını burgucular meydana getirmekteydi<sup>467</sup>.

Burgucuların başında âmir olarak bir burgucubaşı bulunurdu. Taşra tezgahlarına Tersâne-i Âmire'den atanan burgucubaşı tüm kalyon işçilerinin en kıdemlisi idi. Mimar, kalfa ve kalyon kaptanı gibi Tersâne'den gönderilen yüksek mevkide bir görevli ve daimî istihdam ediliyor olması<sup>468</sup> hasebiyle burgucubaşının ücretlerinden kesinti yapılmazdı<sup>469</sup>. Kalyon işçileri içinde en yüksek ücreti almakta olan burgucubaşının yevmiyesi Sinop'taki kalyon inşasının 1756-59 yılları arasında 52 akçe idi. Aylık 30 gün üzerinden yapılan 1.560 akçelik şehriyesi 13 kuruşa tekabül etmekteydi<sup>470</sup>. Rodos'ta 1757-60 arasında inşa edilen iki kalyonun 33 aylık inşa süresinde burgucubaşı 60 akçe yevmiye ile çalışmıştı. Bu suretle aylığı 1.800 akçe/15 kuruş olan burgucubaşıya yapılan toplam ödeme 495 kuruşu bulmuştu ki Bina Emininin yaptığı tüm inşa harcamalarının %0,48'ine tekabül ediyordu. Ancak devlet Bina Eminine yaptığı ödemede bunun yarısını kabul etmişti<sup>471</sup>. Midilli'de 1758-63 arasında görevlendirilen Burgucubaşı Yorgi'ye Bina Emininin verdiği yevmiye 24 akçe tutarındaki tayinatıyla birlikte 74 akçe idi. Ancak bu sıralarda burgucubaşının mirî yevmiyesi 30 akçe idi<sup>472</sup>. 1784 yılında Midilli'deki inşada görev alan burgucubaşının yevmiyesi ise 72 akçe idi<sup>473</sup>. III. Selim'in Nizâm-ı Cedîd devrinde ise Avrupalı uzmanların istihdamının artması ve onlara ödenen yüksek ücretlerin yerli usta ve mimarlara da yansıdığı anlaşılmaktadır. 1795'te Sinop'ta kalyon ve korvet inşası için görevlendirilenlerden Rum kökenli Burgucubaşı Anastas'ın yevmiyesi 2 kuruşa ve aylığı da 60 kuruşa gelmekteydi. Ayrıca günlük 8 adet *nân-ı azîz* tayinatı vardı<sup>474</sup>.

---

<sup>467</sup> Bostan, **Tersâne-i Âmire**, s. 71.

<sup>468</sup> BOA, C. BH. 2292.

<sup>469</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34.

<sup>470</sup> BOA, C. BH. 860.

<sup>471</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 204-207.

<sup>472</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>473</sup> BOA, C. BH. 2292.

<sup>474</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 384-386.

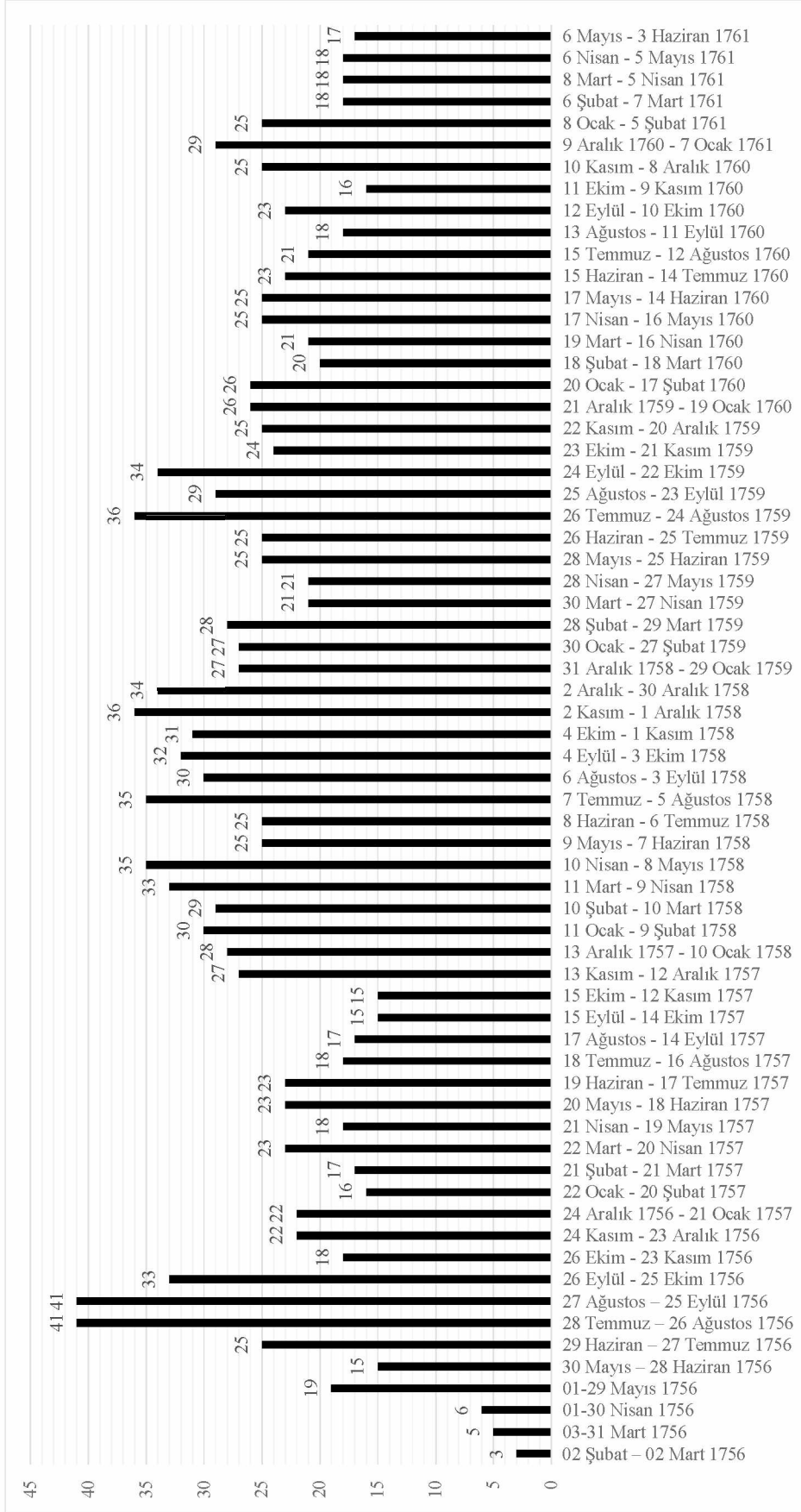
**Tablo 31:** Midilli’de 1758-1763 Arasında İnşa Edilen Kalyonda Burgucubaşı Olarak Çalışan Yorgi'nin Hizmet Dökümü<sup>475</sup>

Tarih Aralığı		Ay	Aylık ort. iş günü	Toplam işçi sayısı (kişi*ay)	Toplam işgücü (kişi*gün)	Kişi başı ort. Aylık		Yevmiye		Tutar (Emin)	Fiyat fazlası indirimi	Mahsûb olan	Mirî Tutar	Reel Hesap
Hicri	Miladî					Emin	Mirî	Emin	Mirî					
<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>18</u>	<u>30</u>	<u>18</u>	<u>540</u>	<u>2.220</u>	<u>900</u>	<u>74</u>	<u>30</u>	<u>39.990</u>	<u>10.800</u>	<u>12.960</u>	<u>16.230</u>	16.200
Ücret		18				1.500	900	50	30	27.000	10.800		16.200	
Tayinât bedeli		18				720		24	0	12.960		12.960	0	
<u>1 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759-08.10.1763</u>	<u>48</u>	<u>30</u>	<u>48</u>	<u>1.440</u>	<u>2.220</u>	<u>900</u>	<u>74</u>	<u>30</u>	<u>106.560</u>	<u>28.800</u>	<u>34.560</u>	<u>43.200</u>	
Ücret		48				1.500	900	50	30	72.000	28.800		43.200	
Tayinât bedeli		48				720		24	0	34.560		34.560	0	
<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>66</b>	<b>30</b>	<b>66</b>	<b>1.980</b>	<b>2.220</b>	<b>900</b>	<b>74</b>	<b>30</b>	<b>146.550</b>	<b>39.600</b>	<b>47.520</b>	<b>59.430</b>	<b>59.400</b>

Bu inşada Burgucubaşı'nın ücreti tüm inşa masrafının %0,51'ine denk gelmekteydi.

134 <sup>475</sup> Burgucubaşı Yorgi'nin mühürlü temessüküne istinaden: BOA, C. BH. 12417. Tersâne-i Âmire'den gönderilmiş olan Yorgi Giritli ve zimmî idi: BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 115.

**Grafik 11: Burgucu Mevcudu, 1756-1761/Sinop<sup>476</sup>**





Burgucu işçilerinin temin yerleri ve şekilleri de marangozlarınkiyle aynıydı. Midilli’de inşa edilen 51,5 zirâlık kalyonun ilk Bina Emini olan Hacı Ali zamanında 11.03.1758-24.08.1759 tarihleri arasında 18 ay çalışan burgucular toplamda 2.144 günlük işgücü meydana getirdiler. Yevmiyeleri 33 akçe olan burguculara bu süreçte Bina Emini tarafından toplam 70.752 akçe ödendi. Ancak kadı defterindeki 5.673 akçelik hatadan dolayı devlet bunun 65.079 akçesini karşıladı.<sup>477</sup>

### 2.2.1.3. Bıçkıcılar (Erre-keşân)

Bıçkıcılar kalyon inşası için kerestelerin istenilen ölçülerde kesilmesi işini yapmaktaydılar<sup>478</sup>. Bıçkıcılar iki kişinin karşılıklı olarak kullanabileceği bıçkı aletinin gerektirdiği şekilde birer usta ve kalfadan oluşan ikişerli gruplar halinde çalışmaktaydılar<sup>479</sup>. Diğer işçiler gibi yevmiye hesabıyla çalışan bıçkıcılara bazen kestikleri kereste kadar zirâ üzerinden de ödeme yapılabilmekteydi. Bu şekilde Sinop’ta 1756-61 arasında bıçkıcılar zirâ (75,7 cm.) başına 2 akçe almışlardı<sup>480</sup>. Bu sırada mirî yevmiyeleri ise 20 akçe olarak tespit edilmişti<sup>481</sup>. Midilli’ye kalyon inşası için bıçkıcı temini yakın adalardan olan Sakız’dan sağlanabilmekteydi<sup>482</sup>.

---

<sup>477</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>478</sup> Bostan, **Tersâne-i Âmire**, s. 75.

<sup>479</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34.

<sup>480</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

<sup>481</sup> BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 7.

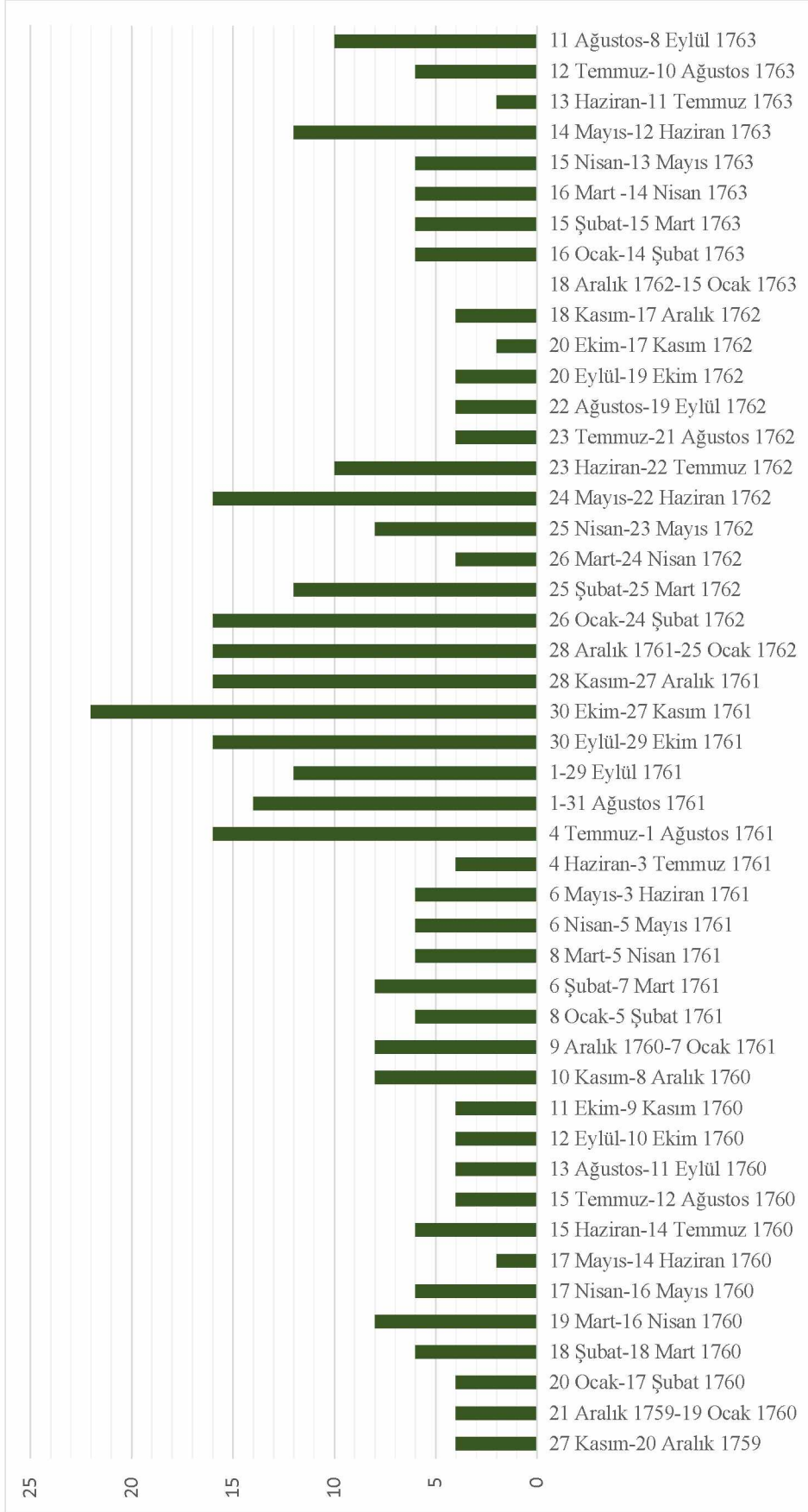
<sup>482</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 218.

**Tablo 32:** Midilli’de 1758-1763 Arasında İnşa Edilen 51,5 Zirâlık Kalyonda Çalışan Bıçkıcıların Hizmet Dökümü<sup>483</sup>

Tarih Aralığı	Aylık ort. işçi sayısı	Ay			Aylık ort. iş günü	Toplam işçi sayısı (kişi*ay)	Toplam işgücü (kişi*gün)	Kişi başı ort. Aylık		Yevmiye		Tutar (Emin)	Kadı defteri hatası	Fiyat fazlası indirimi	Mirî Tutar
		Toplam	Baş	Çalışılan				Emin	Mirî	Emin	Mirî				
<u>11.03.1758-24.08.1759</u>		<u>18</u>		<u>18</u>			<u>1.591</u>			<u>42</u>	<u>36</u>	<u>66.822</u>	<u>7.677</u>	<u>9.546</u>	<u>49.599</u>
<u>27.11.1759-08.09.1763</u>	<u>7,8</u>	<u>47</u>	<u>1</u>	<u>46</u>	<u>22,5</u>	<u>360</u>	<u>8.082</u>					<u>303.075</u>		<u>12.123</u>	<u>290.952</u>
-I	3,9	47	1	46	22,5	180	4.041	876	808	39	36	157.599		12.123	145.476
-II	3,9	47	1	46	22,5	180	4.041	808	808	36	36	145.476			145.476
<b>Toplam</b>		<b>65</b>		<b>64</b>			<b>9.673</b>					<b>369.897</b>	<b>7.677</b>	<b>21.669</b>	<b>340.551</b>

Bu inşada bıçkıcılara ödenen ücretler toplam masrafların %2,95’ine tekabül ediyordu.

**Grafik 12: Bıçkıcıların Mevcudu - Midilli, 1758-1763<sup>484</sup>**



<sup>484</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 124-126.

#### 2.2.1.4. Oymacılar

Kalyonların tezyinat işleriyle uğraşan oymacılar<sup>485</sup> Tersâne'den gönderilebilirken yakınlarda bulunan sahil kasabalarından da toplanabilmekteydi<sup>486</sup>. Midilli'de inşası devam eden kalyonun Bina Emîni Hacı Ömer 1760 sonlarında güverte başlanıldığını ve iki voltalılının gelmekte olduğunu haber verdikten sonra Tersâne-i Âmire oymacılarından Topal mimarın dâmâdı oymacı Ahi Yorgi'nin gönderilmesinin çok önemli olduğunu belirtmekteydi<sup>487</sup>. Rodos'ta 1757-60 arasında inşa edilen 2 kalyonda görev alan oymacılara verilen toplam ücret 9.900 akçe/82,5 kuruş tutmaktaydı<sup>488</sup>. Yine Rodos'ta 1777-78'de inşa edilen kalyon için oymacıbaşı ve ustalarına verilen ücret 42.000 akçe/350 kuruş idi<sup>489</sup>. 1758-63 arasında Midilli'de inşa edilen kalyonun oymacılarının mirî ücreti ise 118.03 akçeyi buluyordu. Bu inşada oymacılara verilen ücret tüm masrafların %1,02'sine tekabül etmekteydi<sup>490</sup>.

---

<sup>485</sup> Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 80.

<sup>486</sup> Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, s. 364.

<sup>487</sup> Sadrazama sunulan arz ve buyurulduca oymacılardan bahsedilmemekteydi: BOA, C. BH. 608.

<sup>488</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>489</sup> BOA, KK. d. 5714, s. 13.

<sup>490</sup> BOA, C. BH. 12417.

**Tablo 33:** 1758-1763 Arasında Midilli’de İnşa Edilen Kalyonda Çalışan Oymacıların Hizmet Dökümü<sup>491</sup>

Tarih Aralığı		Aylık ort. İşçi sayısı	Ay			Aylık ort. iş günü	Toplam işçi sayısı (kişi*ay)	Toplam işgücü (kişi*gün)	Kişi başı ort. Aylık		Yevmiye		Tutar (Emin)	Fiyat fazlası indirimi	Mirî Tutar
Hicri	Miladî		Toplam	Boş	Çalışılan				Emin	Mirî	Emin	Mirî			
<u>1 Z. 1174-29 Za. 1176</u>	<u>04.07.1761-11.06.1763</u>	<u>6,8</u>	<u>24</u>	<u>8</u>	<u>16</u>	<u>23,7</u>	<u>161</u>	<u>3.813</u>					<u>156.351</u>	<u>38.321</u>	<u>118.030</u>
-Ustabaşılar		0,7				22,8	16	364	1.365	910	60	40	21.840	7.280	14.560
-Diğerleri		6,1				23,8	145	3.449	927,7	713,6	39	30	134.511	31.041	103.470

### 2.2.1.5. Nakkâşlar

Nakkaşlar kalyonların boya ve nakış işlerini yapan sanatkârlar<sup>492</sup> olup boyacılarla aynı grup oldukları anlaşılmaktadır. Kalyon inşasının ilerleyen aşamalarında ve belli aralıklarda faaliyet gösterenmekteydiler. 1758-63 yılları arasında Midilli’de inşa edilen kalyonda boyacılar 1 Cemaziyelevvel 1175-29 Şevval 1176/28.11.1761-13.05.1763 arasındaki 18 ayın 6 ayında ve toplam 99 gün çalışmışlardı. Çalıştıkları aylar ise Hicrî 1175 yılında Cemaziyelevvel-Şaban ve Zilhicce ayları ile 1176 yılının Şevval ayı idi. Bu inşada nakkâşlara/boyacılara verilen ücret 22.275 akçe olup tüm inşa masraflarının %0,19’unu teşkil etmekteydi<sup>493</sup>.

**Tablo 34:** Midilli’de 1758-1763 Arasında İnşa Edilen 51 Zirâlık Kalyonda Çalışan Nakkâşların Hizmet Dökümü<sup>494</sup>

Tarih Aralığı		Aylık ort. İşçi Sayısı	Ay	Toplam İş Günü	Yev miye	Tutar
Hicri	Miladî					
<u>1 Ca. 1175-29 L. 1176</u>	<u>28.11.1761-13.05.1763</u>	<u>6</u>	<u>18</u>	<u>99</u>		<u>22.275</u>
-Ustabaşı		1		99	45	4.455
-Diğerleri		5		99	36	17.820

<sup>492</sup> Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 80.

<sup>493</sup> BOA, C. BH. 12417; BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 126.

<sup>494</sup> BOA, C. BH. 12417.

**Grafik 13: Boyacıların Çalışma Dönemleri - Midilli, 1758-1763<sup>495</sup>**



## 2.2.2. Kalafatçılar

Kalafatçılar kalyon inşasında geminin yüzeyinin ve parçalarının kalafatını yapmaktaydılar<sup>496</sup>. Kalafat işlemi başlamadan önce kerestelerin kurumuş olmaları gerekmekteydi. Üzerlerinde kalafat olarak kuruyan taze kesilmiş ağaçlara uygulanan kalafat tahtaların çekilip kalafat ketenini dışarı atması sebebiyle tutmamaktaydı<sup>497</sup>. Sinop'taki inşalar için kalafatçılar Karadeniz'in sahil kasabalarından tedarik edilebilirken<sup>498</sup> Ege'de bilhassa Midilli tezgahı kalyon inşası sırasında kalafatçıları Tersâne'den istemektedir. Midilli'de inşasının son yılına giren iki kalyon için 1735'te 30 kalafatçı gönderilmişti. Yevmiyeleri 30 akçe olan bu kalafatçılara 3 aylık ücretleri olan 675 kuruş peşin olarak verildi. Yine 1762'de Midilli'de denize indirilmesi yaklaşan kalyon için Kaptanıderya'nın 10 kalafatçı gönderilmesi talebi üzerine bunları Tersâne Emini hazırladı. 27 yıl sonra kalafatçıların mirî yevmiyesi hâla 30 akçe idi. Bu partide gönderilen 10 kalafatçıya peşin olarak 120 gün içinde 90 gün olan çalışma süreleri için 225 kuruş verildi<sup>499</sup>. 1776'ta Bina Emininin kalafatçı gönderilmesi talebi üzerine harcırahları ve yiyecekleri günlük birer ekmek tayinatları Bina Emini tarafından ödenmek üzere kalafatçıbaşı, kethüdarları ve liman reisi tarafından 20 üstad kalafatçı ve üzerlerine bir de kalfa tayin edildi. Kalfaya 30 ve diğerlerine 25 kuruş olarak toplamda 505 kuruş için harcırah tezkiresi 10 Haziran 1776'da verildi<sup>500</sup>. Kalafatçılar Bina Emininin muhasebe defterinde ilk olarak 18 Temmuz'da ve 23 kişi olarak görülmektedir<sup>501</sup>. Kalafat zamanı geldiğinde diğer iki kalafatçının da çevre bölgelerden bulunmuş olduğu anlaşılıyor. 1796'da Midilli'ye yine Tersâne'den gönderilen 30 kalafatçıdan kalafatçıbaşının yevmiyesi 180 akçe diğerlerinininki ise 120 akçe idi<sup>502</sup>.

---

<sup>496</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 217.

<sup>497</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 390.

<sup>498</sup> Ünal, **a.g.e.**, s. 364.

<sup>499</sup> BOA, C. BH. 11637; BOA, MAD. d. 10364, s. 213.

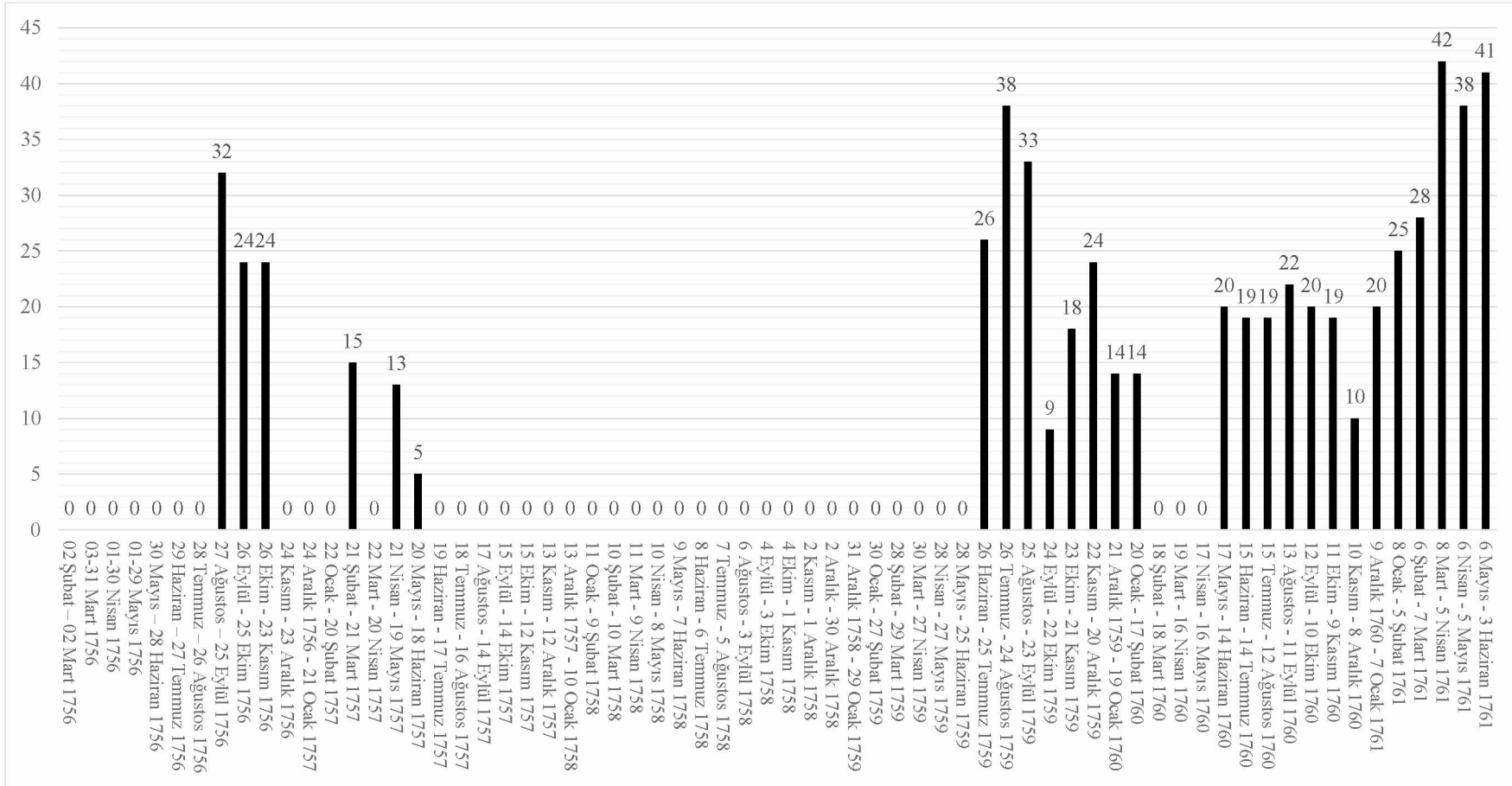
<sup>500</sup> BOA, C. BH. 3725.

<sup>501</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 15002, s. 22.

<sup>502</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 219.



**Grafik 14: Kalafatçı Mevcudu, 1756-1761/Sinop<sup>503</sup>**



### 2.2.3. Makaracılar

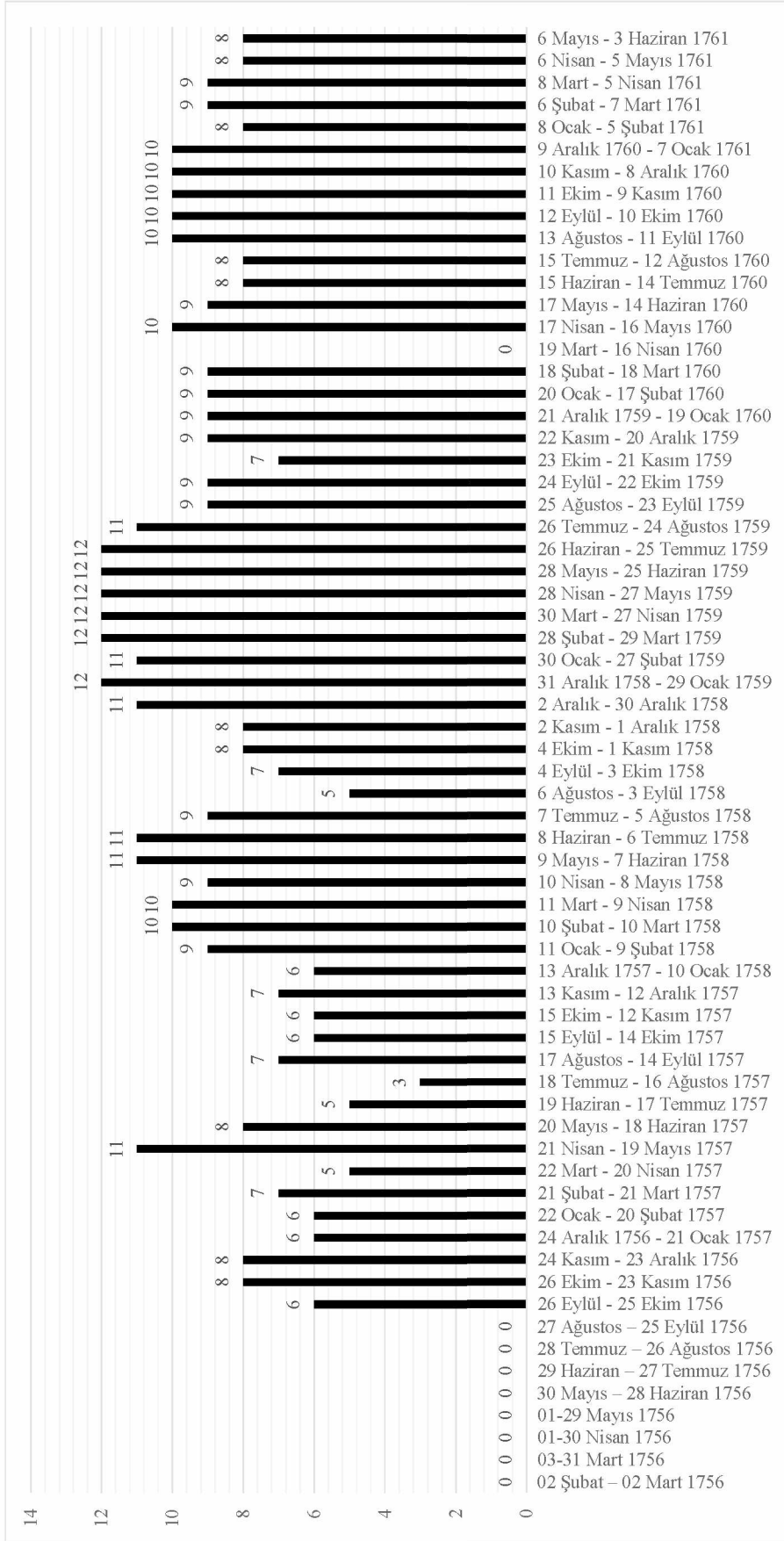
Tersâne-i Âmire'de makara yapım işiyle uğraşan makaracıların<sup>504</sup> kalyon inşası esnasında yelkenlerin açılmasını ve toplanmasını sağlaması<sup>505</sup> yanında bilhassa kereste gibi ağır cisimlerin kaldırılmasında kullanılacak olan makara türevlerinin kullanımında görev almış olmalıdırlar.

---

<sup>504</sup> Bostan, **Tersâne-i Âmire**, s. 69.

<sup>505</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 289.

**Grafik 15: Makaracı Mevcudu, 1756-1761/Sinop<sup>506</sup>**



<sup>506</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

## 2.2.4. Aylakçılar

Kalyonlarda görev yapan mürettebat arasında zikredilen<sup>507</sup> “aylakçı” tabirine kalyon işçilerinden bir sınıf olarak da rastlanmaktadır. Midilli’de 1758-63 arasındaki inşaada aylakçıların *kalyon inşâ hizmetinde* oldukları belirtilmektedir<sup>508</sup>. Rodos’ta inşa edilen 2 kalyonda 30 akçe yevmiye ile 10 Şubat 1758-14 Temmuz 1760 arasında 30 ay görev alan 10 aylakçının aylık toplam ücreti 9.000 akçe olmuştu. Bu inşa süresince aylakçılara verilen toplam ücret ise 270.000 akçe/2.250 kuruş idi ki tüm inşa masraflarının %2,4’üne denk gelmekteydi<sup>509</sup>.

**Tablo 35:** Midilli’de 1758-1763 Arasında 51 Zirâlık Kalyonun İnşasında Çalışan Aylakçıların Hizmet Dökümü<sup>510</sup>

Tarih Aralığı	Aylık ort. İşçi sayısı	Ay	Aylık ort. iş günü	Toplam işçi mevcudu (kişi*ay)	Toplam işgücü (kişi*gün)	Kişi başı ort. aylık		Yevmiye		Toplam Ücret
						Emin	Mirî	Emin	Mirî	
11.03.1758-24.08.1759	10,7	18	30	192	5.760	600	1.800	20	60	115.200
22.11.1759-08.10.1763	15,8	48	30*	758	22.740	600	900	20	30	454.800
<b>TOP LAM</b>	<b>14,4</b>	<b>66</b>	<b>30</b>	<b>950</b>	<b>28.500</b>	<b>600</b>		<b>20</b>		<b>570.000</b>

<sup>507</sup> Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 82-86.

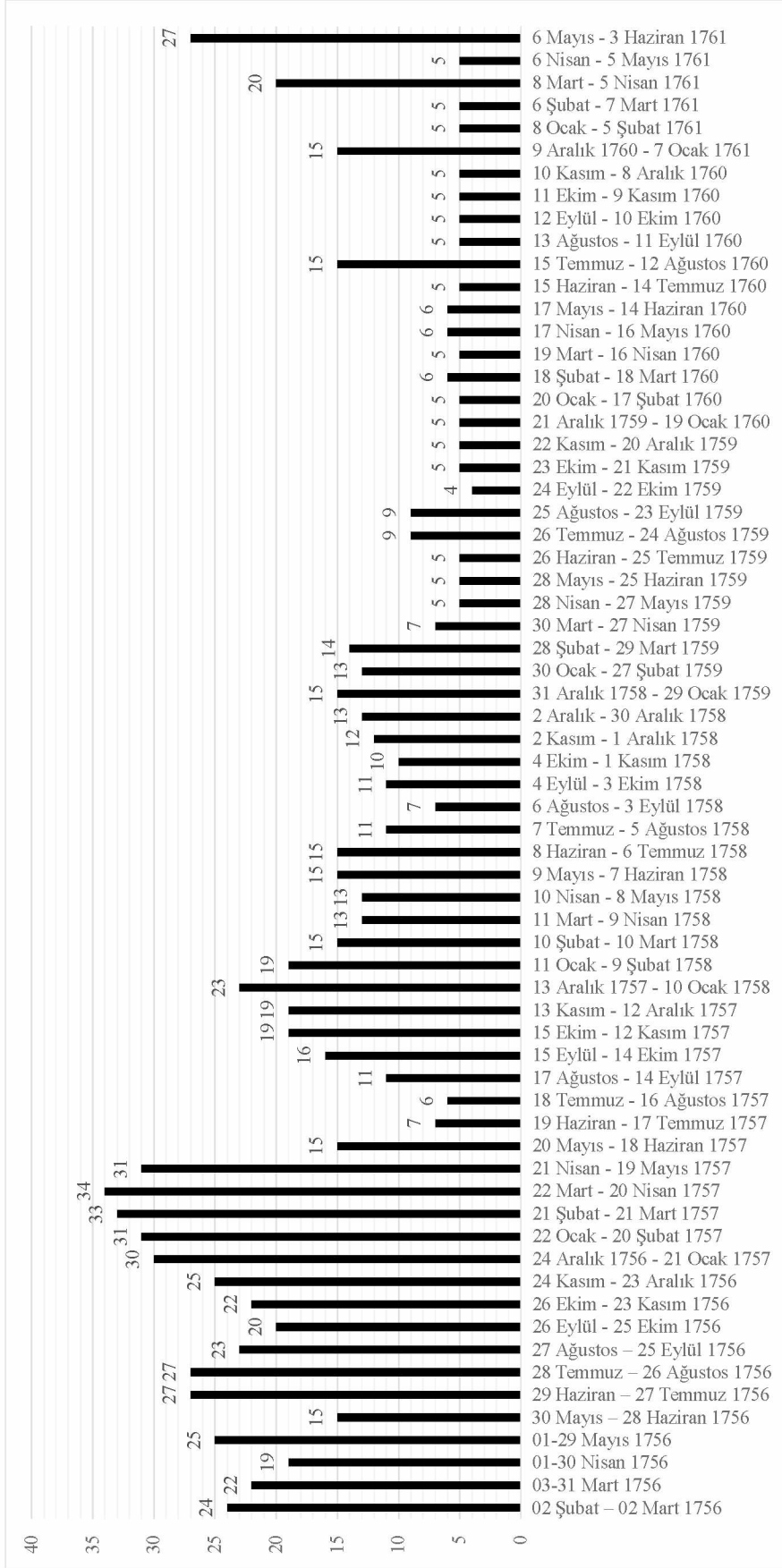
<sup>508</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>509</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>510</sup> BOA, C. BH. 12417.

\* Aylık işgünü 30 gün olarak kabul edilmiştir.

**Grafik 16: Aylakçı Mevcudu, 1756-1761/Sinop<sup>511</sup>**



<sup>511</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

### 2.2.5. Demirciler (Ahengerân)

Kalyonun demir parçalarını hazırlayan demirciler<sup>512</sup> kendileri için yapılan civata kârhanesi ve demirci karhanesinde çalışmaktaydılar<sup>513</sup>. Diğer iki taşra tezgahı arasında işçi temininde dışarıya fazlasıyla bağımlı olan Midilli'ye demirciler önemli ölçüde çevre ada ve sahillerden temin ediliyor<sup>514</sup> ya da İstanbul'dan gönderiliyorlardı. Kalyonların demir mühimmatının kesimi için 1733 yılındaki inşada Midilli'ye Tersâne'den bir demirci ustası tayin edilip 40 kuruş harcırah ile gönderildi. Bir sonraki inşada bu bilgi referans alınıp ve 1760'ta Bina Emîni Hacı Ömer Ağa'nın isteği üzerine hazırlanan biri kalfa 4 demirci 40'ar kuruş harcırahla Midilli'ye gönderildi. Tersâne çalışanlarından olan bu demircilerin ücretleri kalyon inşa hizmetinde buldukları sürece Bina Emîni tarafından ödenmekteydi<sup>515</sup>. Midilli'de inşa edilen bir kalyonun demircilerine 20 Aralık 1759-27 Kasım 1761 arasında civata kesimi için 1.075 kuruş ve çeşitli çivilerin kesimi için 3.000 kuruş ödendi<sup>516</sup>. İnşanın sonuna kadar ise Bina Emininin demircilere ödediği meblağ 824.814 akçe idi. Bundan 38.580 akçe fiyat fazlası olarak kırılmış ve devletin ödediği 756.234 akçe olmuştu ki tüm inşa msraflarının %6,81'ine denk gelmekteydi<sup>517</sup>. Rodos'ta 1757-60 arasında inşa edilen iki kalyonun ham demirini işlemede görev alan demircilere kantar başına 225 akçeden 3.221 kantar ham demiri işlemeleri karşılığında 724.725 akçe/6.039 kuruş 45 akçe ödendi. Ancak hesaplarda iki defa indirim giden Baş Muhasebe'nin baz aldığı ücret kantar başına 187,5 kuruşa gelmişti ki toplam meblağ 603.900 akçe/5.32,5 kuruş etmekteydi. 1/6 oranında olan bu indirim Bina Emininin bin kuruşun üzerinde zarar etmesine sebep oldu<sup>518</sup>. Rodos'ta 1777-78 arasında inşa edilen kalyonda çalışan 19 demircinin 10'u Müslüman 9'u ise Yahudi idi. Kantar başına 2 kuruş verilen demircilerden Müslümanlar olanlar 622 kantar demir ve 1.244 kuruş ile işin

---

<sup>512</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 217.

<sup>513</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 35.

<sup>514</sup> 1758-63 arasında inşa edilen kalyon için ilk 1,5 yıl içinde Hasan Kaptan İzmir'den marangozlarla birlikte demirci de getirmişti: Midilli kadısı Salih Efendi'nin hüccetine istinaden: BOA, C. BH. 12417; BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 115.

<sup>515</sup> BOA, C. BH. 5120; BOA, MAD. d. 10364, s. 210-211; BOA, C. BH. 379.

<sup>516</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 35.

<sup>517</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>518</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

%56,5'ünü, Yahudiler ise 478 kantar demir ve 956 kuruş ile işin %43,5'ünü yerine getirdi<sup>519</sup>.

Sinop'ta Süleyman Ağa tarafından inşa edilen 51 zirâlık 2 kalyon ve 33 zirâlık 1 tonbaz karavelesinin 02.02.1756-24.08.1759 arasındaki masrafları arasında 5.386 kantar demir üzerinde çalışan demircilere kantarı 1,5 kuruştan ödenen 8.079 kuruş da bulunmaktaydı<sup>520</sup>.

**Tablo 36:** 1757-1760 Arasında Rodos'ta İnşa Edilen 2 Kalyonda Çalışan Demircilerin Hizmet Dökümü<sup>521</sup>

<b>Demir (Kantar)</b>		3.221
<b>Ücret (Kantar başına)</b>	<b>Emin</b>	225
	<b>Tenzilat</b>	15
	<b>Mîrî</b>	210
	<b>Harku'n-nâr (%10,71)</b>	22,5
	<b>Tutar (Mirî)</b>	187,5
<b>Toplam Ücret</b>	<b>Emin</b>	724.725
	<b>Tenzilat</b>	48.315
	<b>Mîrî</b>	676.410
	<b>Harku'n-nâr (%10,71)</b>	<b>Reel Hesap</b> 72.510 <b>Defterde</b> 72.420
	<b>Tutar (Mirî)</b>	603.900

<sup>519</sup> BOA, KK. d. 5714, s. 13.

<sup>520</sup> BOA, C. BH. 860.

<sup>521</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

**Tablo 37:** Midilli’de 1758-1763 Arasında İnşa Edilen Kalyonda Çalışan Demircilerin Hizmet Dökümü<sup>522</sup>

Bina Emimi	Demirciler	Ham demir		Harku’n-nâr oran ve miktarı		İşlenmiş Demir Miktarı (Kıyye)	Kantar Fiyatı (Akçe)		Tutar (Emin)	Fiyat Fazlası İndirimi	Tutar (Mirî)
		Kantar (44 kıyye)	Kıyye	7/44	6/44		Emin	Mirî			
Hacı Ali	<u>Demir kömürü bedeliyle birlikte</u>	<u>139</u>					<u>240</u>	<u>210</u>	<u>33.360</u>	<u>4.170</u>	<u>29.190</u>
Hacı Ömer	Baskı, Zağra, kalafat ve miyâne mısınarları kesimi için	196	8.636	1.374		7.262	240	210	47.040	5.880	41.160
	Lofça, tahta vs. mısınarı kesimi için	317	13.967	2.222		11.745	300	210	95.100	28.530	66.570
	Mısınar vs. kesimi için	1.431	63.001,5		8.590,5	54.411	210	210	300.510		300.510
							<b>Kıyye fiyatı (akçe)</b>				
	Cıvata mısınarı, varyozu, harbe halkası, varyoz meremmâtı, kastanyola vs. için demir bedeli*	737	32.296	3.229		29.067	12		348.804		348.804
	<u>Toplam</u>	<u>2.681</u>	<u>117.900,5</u>		<u>15.415,5</u>	<u>102.485</u>			<u>791.454</u>	<u>34.410</u>	<u>757.044</u>
<b>Genel Toplam</b>		<b>2.820</b>						<b>824.814</b>	<b>38.580</b>	<b>786.234</b>	

<sup>522</sup> BOA, C. BH. 12417.

\* Diğer ücretler ham demir üzerinden, bu kısım ise işlenmiş demir üzerinden hesaplanmıştır.



## 2.2.6. Kalyon İnşa Organizasyonunda Görevli Personel

### 2.2.6.1. Mutemetler

Bir kalyon inşasında mutemetler Bina Emininin deyim yerindeyse gözü kulağı idi. Yerine göre mübâşir, çukadar gibi unvanlar verilen mutemetler Bina Emininin en yakın ve güvendiği adamlarıydı. İnşa organizasyonu esnasında ihtiyaç duyulan her türlü şey için Bina Eminini temsilen mutemedler görevliydi. Ayrıca işçilerin çalışmalarının kontrolü, mahzenlerin muhafazası gibi işler de mutemedlerin uhdesindeydi.

Tersâne-i Âmire görevlileri arasında da kendisine rastlanılan mutemetler burada gemilerin inşasında çalışan işçilere nezaret etmekte ve inşaların seyrini takip etmekteydiler. Ayrıca başka hizmetlerinin olduğu da anlaşılmaktadır<sup>523</sup>.

Bina eminleri para ya da malzeme temini için yazdığı arzıhalllerini ya da herhangi bir husustan dolayı İstanbul'a bir adamını yollamaktaydı. İstanbul'a gönderilen bu görevliler mübâşir olarak da adlandırılıp sorulduğunda arzıhalin içeriğini şifahen de ikrar ettiği gibi<sup>524</sup> bizzat bağlı bulunduğu Bina Emininin yerine arzıhal de sunabilirdi<sup>525</sup>.

Kereste temini işleriyle de genellikle mübâşir bazen de çukadar olarak anılan mutemedler görevlendirilmekteydi. Midilli'de 1736'da inşasının sonlarına yaklaşılacak kalyonların Bina Emmini Mehmed Efendi'nin Kazdağı bölgesinde hazırlanacak keresteler için mübâşir olarak gönderdiği kişi İbrahim Ağa diye anılan biriydi<sup>526</sup>. 1758-63 arasındaki Midilli'deki kalyon inşasında kereste temini için ada içerisindeki Kalonya, Molova ve Midilli dağlarından kereste kesim ve nakil işini yürütmek üzere 11.03.1758-24.08.1759 arasında 16 ay boyunca birkaç kere gönderilen çukadarlara

---

<sup>523</sup> Bostan, **Tersâne-i Âmire**, s. 79-80.

<sup>524</sup> "...tarafından memhûr maa-âdemin biriyle vârid olan arz-ı hâlinde tahrîr ve kereste vefret üzere olup şimdiye dek zift ve katran ile akçeden gayrı nesneye müzâyakan olmadığı âdemin merkûm dahi şifâhen tahrîr eylemeğin...": BOA, C. BH. 6530, 2 N. 1174/7 Nisan 1761.

<sup>525</sup> Midilli'de inşa edilmekte olan kalyonun Bina Emmini Seyyid Ali'nin İstanbul'a gönderdiği adamı Mustafa Cebehane'den verilen 1.000 kantar demiri Midilli'ye ulaştırarak bir gemi tahsis edilmesi için bizzat arzıhal yazmıştı: BOA, C. BH. 7244, Ra. 1176/Eylül 1762.

<sup>526</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 228.

verilen harcırah 78.300 akçe oldu<sup>527</sup>. Midilli dışında Biga, Armud Ovası, Tırmanlar, Çan, Bergama ve başka dağlardan kereste kesim ve nakli için dağ mimarı ve kalfa ile birlikte 25 nöbet gönderilen 2 çukadara 10 ayda kereste kesim ve nakli bitene kadar menzil ücretleri ile yemekleri için yevmiye 30 akçeden 295 günde toplam 17.700 akçe verildi<sup>528</sup>. 20 Aralık 1759-27 Kasım 1761 arasında Bergama, Kemer, Edremit, Çan ve Karabiga kazalarına mübâşir tayin edilen Süleyman Çavuş'a ise 42.000 akçe menzil ücreti ve masrafları için verildi<sup>529</sup>. Midilli'de gerçekleşen 1758-63 arasındaki kalyon inşasında mutemetlere ödenen toplamda 175.200 akçe tüm masrafların %1,52'sine tekabül etmekteydi<sup>530</sup>. Kereste işleri için gönderilen mutemetler kerestenin kesim ve nakil işleriyle sonuna kadar ilgilenmek mecburiyetindeydiler. Her ne kadar kesin bir bulgu olmasa da dışarıya kereste temini için gönderilen "ağa", "çavuş" gibi unvanlar taşıyan mübaşirlerin bazılarının yerel zâbit ya da âyandan olma ihtimali de sözkonusudur. Kerestenin yanında demir<sup>531</sup>, kalafat malzemeleri<sup>532</sup> gibi ihtiyaçların temininde de yine mutemetler sorumluydu. Bina eminleri için taşrada genellikle yakın mahallere havale edilen paraların tahsil edilip Bina Eminine teslim edilmesinde de yine mutemetler görevliydi<sup>533</sup>.

Mutemetlerin bazıları kalyonun inşa mahallinde görevli idi. Bunların içinde mahzenlerden sorumlu olanlar yanında işçilerden sorumlu olanları bulunmaktaydı. Mutemetlerin de üzerinde bir baş mutemet bulunmaktaydı<sup>534</sup> ve muhtemelen Bina Eminine karşı sorumluluğu en fazla olan kişiydi.

---

<sup>527</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 116.

<sup>528</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 129.

<sup>529</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 35.

<sup>530</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>531</sup> Selanik'ten havale edilen ham demiri tedarik edip Midilli'ye nakletmek için İstanbul'a ve oradan Selanik'e gidip Selanik'ten de Midilli Adası'na gelen çukadara 5 ayda masrafı ve harcırah için 250 kuruş verildi: BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 130.

<sup>532</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 35.

<sup>533</sup> 1758-63 arasında Midilli'den Bozcaada ve Bergama'ya havale olunan paranın tahsili için bir defa giden çukadara 70 kuruş, iki defa İzmir'e gidene ise 180 kuruş harcırah verilmişti: BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 130.

<sup>534</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

**Tablo 38:** Mutemetlerin İlgili Oldukları Vazifelerin ve Mevcutlarının Dağılımı (Midilli, 1759-1761)<sup>535</sup>

Çalışma Dönemi	Toplam	Mahzen Mutemedi	İşçi Mutemedi	Demirci mutemedi	Marangoz mutemedi	Keresite mutemedi	Aylakçılar mutemedi	Bıçkıcular mutemedi
27 Kasım - 20 Aralık 1759	5	1	3	1				
21 Aralık 1759 - 19 Ocak 1760	5	1	3	1				
20 Ocak - 17 Şubat 1760	5	1	3	1				
18 Şubat - 18 Mart 1760	5	1	3	1				
19 Mart - 16 Nisan 1760	6	1		1	4			
17 Nisan - 16 Mayıs 1760	6	1		1	4			
17 Mayıs - 14 Haziran 1760	6	1		1	4			
15 Haziran - 14 Temmuz 1760	6	1		1	4			
15 Temmuz - 12 Ağustos 1760	6	1		1	4			
13 Ağustos - 11 Eylül 1760	6	1		1	4			
12 Eylül - 10 Ekim 1760	9	1			4	1	2	1
11 Ekim - 9 Kasım 1760	9	1			4	1	2	1
10 Kasım - 8 Aralık 1760	9	1			4	1	2	1
9 Aralık 1760 - 7 Ocak 1761	9	1			4	1	2	1
8 Ocak - 5 Şubat 1761	9	1			4	1	2	1
6 Şubat - 7 Mart 1761	9	1			4	1	2	1
8 Mart - 5 Nisan 1761	9	1			4	1	2	1
6 Nisan - 5 Mayıs 1761	9	1			4	1	2	1
6 Mayıs - 3 Haziran 1761	9	1			4	1	2	1
4 Haziran - 3 Temmuz 1761	9	1			4	1	2	1
4 Temmuz - 1 Ağustos 1761	9	1			4	1	2	1
1 - 31 Ağustos 1761	9	1			4	1	2	1
1 - 29 Eylül 1761	9	1			4	1	2	1
30 Eylül - 29 Ekim 1761	9	1			4	1	2	1
30 Ekim - 27 Kasım 1761	9	1			4	1	2	1

<sup>535</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34.

**Tablo 39:** 1758-1763 Arasında Midilli’de İnşa Edilen Kalyon İçin Görev Yapan Mutemetlerin Hizmet Dökümü<sup>536</sup>

Tarih Aralığı		Aylık ort. İşçi sayısı	Ay	Aylık ort. iş günü	Toplam işçi sayısı (kişi*ay)	Toplam işgücü (kişi*gün)	Kişi başı ort. aylık		Yevmiye		Tutar (Emin)	Kadı defteri hatası	Fiyat fazlası indirimi	Mirî Tutar	Reel Hesap
							Emin	Mirî	Emin	Mirî					
<u>11.03.1758-</u> <u>24.08.1759</u>	<u>Mutemetler</u>	<u>2</u>	<u>18</u>	<u>30</u>	<u>36</u>	<u>1.080</u>	<u>900</u>	<u>900</u>	<u>30</u>	<u>30</u>	<u>32.400</u>	<u>12.600</u>	-	<u>19.800</u>	-
	-Mahzen mutemedi	1	18	30	18	540	900	900	30	30	16.200	6.300		9.900	
	-Çüb mutemedi	1	18	30	18	540	900	900	30	30	16.200	6.300		9.900	
<u>22.11.1759-</u> <u>08.10.1763</u>	<u>Mahzen mutemedi</u>	<u>1</u>	<u>48</u>	<u>30</u>	<u>48</u>	<u>1.440</u>	<u>1.200</u>	<u>900</u>	<u>40</u>	<u>30</u>	<u>57.600</u>	-	<u>14.400</u>	<u>43.200</u>	-
	<u>Diğer mutemetler</u>	<u>4</u>	<u>48</u>	<u>30</u>	<u>192</u>	<u>5.760</u>	<u>600</u>	<u>900</u>	-	-	<u>112.200</u>	-	-	<u>112.200</u>	<u>115.200</u>
<b>11.03.1758-</b> <b>08.10.1763</b>			<b>66</b>	<b>30</b>	<b>276</b>	<b>8.280</b>		<b>900</b>	-	<b>30</b>	<b>202.200</b>	<b>12.600</b>	<b>14.400</b>	<b>175.200</b>	<b>178.200</b>

## 2.2.6.2. Kâtipler

Taşra tezgahlarında kalyon inşalarının incelenmesini büyük ölçüde temin edenler bu inşaların her türlü kaydını deftere kaydeden kâtipler olmuştur. Buralarda görev yapan kâtiplerin nereden temin edildiğine dair fazla bilgi olmasa da bazılarının İstanbul'dan gönderildiği bilinmektedir<sup>537</sup>. Kâtipler de mutemetler gibi inşa mahallinde kereste kâtibi, mahzen kâtibi gibi hususi görevlere yönlendirilebildikleri gibi<sup>538</sup> 1., 2., 3. kâtip şeklinde basit bir hiyerarşiye de tâbi tutulabilmekteydiler<sup>539</sup>. Rodos'ta 1757-60 arasında inşa edilen iki kalyonda 60 akçe yevmiye ile 10 Şubat 1758-14 Temmuz 1760 arasında 30 ay görev alan 2 kâtibin aylık toplam ücreti 3.600 akçe idi. Bu inşa süresince kâtiplere verilen toplam ücret ise 108.000 akçe/900 kuruşa ulaşmaktaydı. Ancak devlet bunun yarısını fazla kabul edip bu ücretlerin ancak yarısını Bina Eminine verdi<sup>540</sup>. İnşa boyunca ise kâtiplere yapılan toplamda 930 kuruşluk ödeme tüm inşa masraflarının %0,97'sini oluşturmaktaydı. Taşra tezgahlarında defter tutan kâtiplerin hesaplarında küçümsenmeyecek kadar hesap hataları mevcuttur. Bu hatalar ve hesapların bazen bozuk ve düzensiz oluşu merkezin yaptığı kontrollerde de farkedilmekte ve zaman zaman dile getirilmekteydi<sup>541</sup>. Kâtipler diğer bazı görevlilerle birlikte Bina Emininden bayramlarda *îydiyye* adıyla ve bilhassa kalyonun denize indirilişi sırasında inâmlar yoluyla ek gelirler de elde edebilmekteydiler<sup>542</sup>.

---

<sup>537</sup> Kemer-Edremid, Görele, Kaz Dağı ve havalisinden Midilli'ye kereste nakletmek üzere İstanbul'dan tayin edilip gönderilen Uzun Çavuş ve Yeniçeri ocağı çavuşları ile birlikte bir de yazıcı yer almaktaydı ve harcırahı 50 kuruştı: BOA, MAD. d. 10364, s. 212.

<sup>538</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34.

<sup>539</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

<sup>540</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>541</sup> "...hesâbları muhtell ve defterleri müşevveş olduğundan...": BOA, C. BH. 11353.

<sup>542</sup> BOA, C. BH. 860.

**Tablo 40:** Midilli’de 1758-1763 Arasında İnşa Edilen Kalyonun Kâtiplerinin Hizmet Dökümü<sup>543</sup>

Tarih Aralığı		Aylık ort. İşçi sayısı	Ay	Aylık ort. İş Günü	Toplam İşçi Sayısı (kişi*ay)	Toplam İşgücü (kişi*gün)	Kişi başı ort. Aylık		Yevmiye		Tutar (Emin)	Kadı Defteri Hatası	Fiyat Fazlası İndirimi	Mirî Tutar
Hicri	Miladî						Emin	Mirî	Emin	Mirî				
<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>2</u>	<u>18</u>	<u>30</u>	<u>36</u>	<u>1.080</u>	<u>2.400</u>	<u>1.800</u>	<u>80</u>	<u>60</u>	<u>43.200</u>	<u>12.600</u>	<u>5.400</u>	<u>25.200</u>
Mahzen kâtibi		1	18	30	18	540	1.200	900	40	30	21.600			
Kereste kâtibi		1	18	30	18	540	1.200	900	40	30	21.600			
<u>1 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759-08.10.1763</u>	<u>2</u>	<u>48</u>	<u>30</u>	<u>96</u>	<u>2.880</u>	<u>2.160</u>	<u>1.800</u>	<u>72</u>	<u>60</u>	<u>103.680</u>		<u>17.280</u>	<u>86.400</u>
Mahzen kâtibi		1	48	30	48	1.440	1.200	900	40	30	57.600			
Kereste kâtibi		1	48	30	48	1.440	960	900	32	30	46.080			
<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>4</b>	<b>66</b>	<b>30</b>	<b>132</b>	<b>3.960</b>	<b>2.280</b>	<b>1.800</b>	<b>76</b>	<b>60</b>	<b>146.880</b>	<b>12.600</b>	<b>22.680</b>	<b>111.600</b>

### 2.2.6.3. İmamlar

Taşra tezgahlarında çalışan görevliler arasında Rodos ve Midilli'de rastlanmamakla beraber Sinop'ta bir de imama rastlanılmaktaydı. Ege'deki inşaların isim isim tutulan bazı defterlerinden işçilerin büyük kısmının gayrimüslim olduğu zaten ortadadır<sup>544</sup>. Her ne kadar Sinop ile ilgili defterlerde bu şekilde tutulmuş bir deftere rastlanamasa da işçilerin kendilerine imam tayin edilecek miktarda Müslüman oldukları anlaşılmaktadır. 1756-61 arasında Sinop'ta inşa edilen kalyonlarda görevli olan bir imamın yevmiyesi 12 akçe ve şehriyesi de 30 tam gün üzerinden 360 akçeydi. İnşanın yalnızca ilk iki ayı ile yirmi üçüncü ayında mevcut görünmeyen imama toplamda 22.680 akçe ücret ödenmişti ki tüm masrafların %0,24'üne tekabül etmektedir<sup>545</sup>.

### 2.2.6.4. Bekçiler

Gündüz inşası gerçekleşen kalyonlara gece de bekçiler nezaret etmekteydi. Rodos'ta 1757-60 arasında inşa edilen 2 kalyonda 20 akçe yevmiye 10 Şubat 1758-14 Temmuz 1760 arasında 30 ay görev alan 4 bekçinin aylık toplam ücreti 2.400 akçe idi. Bu inşa süresince aylakçılara verilen toplam ücret ise 72.000 akçe/600 kuruş tutarındaydı<sup>546</sup>. Gece nöbetçilerine mahsus bir mekânın da varlığı bilinmektedir. Midilli'de 1758-63 arasında inşa edilen kalyonun Bina Emîni Hacı Ali Ağa zamanında (11.03.1758-24.08.1759) Ham demir, mühimmât ve diğer gereçlerin korunması için 1.347 kuruşa inşa edilen 7 kapılı mahzenden biri de nöbethâne idi<sup>547</sup>.

---

<sup>544</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34.

<sup>545</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

<sup>546</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>547</sup> Midilli kadısı Salih Efendi'nin hüccetine istinaden: BOA, C. BH. 12417; BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 116.

## 2.2.6. Kalyonun Denize İndirilmesinde ve Seyrinde Görevli Personel

### 2.2.7.1. Kalyon kaptanı

Taşra tezgahlarında inşa edilmesi kararlaştırılan her bir kalyon için Tersâne-i Âmire'den bir kaptan tayin edilmekteydi. Bu kaptan inşa süresince bölgede bulunur ve gerektiğinde kalyonun inşası için çeşitli hizmetleri yerine getirirdi. Midilli'de inşa edilen kalyon için 1760-62 arasında İzmir'den kantarı 16 kuruştan 25 kantar palangalık halat satın alıp getiren kalyonun kaptanı olan Hacı Hasan Kaptan idi<sup>548</sup>. Yine aynı dönemde İzmir'den demirci ve marangoz işçileri getiren<sup>549</sup> ve havale edilen paranın tahsili için iki kere gönderilen de o idi<sup>550</sup>. Kalyonların denize indirilmesine de levent, mellah gibi kalyoncuların âmiri olması hasebiyle nezaret ederdi.

Kalyon kaptanı taşra tezgahlarında kalyon inşasında çalışan işçileri cezalandırma yetkisi bulunan tek kişiydi. Bu husus bazen yerel zâbitler tarafından gözardı edilse de merkezden tekrar tekrar gönderilen emirlerle hatırlatılmaktaydı. Kalyon kaptanı inşayı takip eden yüksek mevkideki görevlilerden olduğu için merkezde bulunan yetkilileri bilgilendirme amacıyla İstanbul'a da çağrılabilmekteydi<sup>551</sup>. Hiyerarşide kalyon kaptanının Bina Emininin altında olduğu anlaşılmaktadır<sup>552</sup>. Esasen kalyon kaptanlarının kalyonlar üzerindeki tam hakimiyeti kalyonların tamamlanıp seyre çıkabilmesinden sonra başlamaktaydı. Kalyon kaptanlarının tayinatları da tüm personel gibi Bina Emimi tarafından verilmekteydi<sup>553</sup>. Süleyman Ağa tarafından Sinop'ta inşa edilen 2 kalyonun her birinin kaptanı için 02.02.1756-24.08.1759 tarihleri arasında verilen tayinat bedeli günlük 46 akçe

---

<sup>548</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 35.

<sup>549</sup> Midilli kadısı Salih Efendi'nin hüccetine istinaden: BOA, C. BH. 12417; BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 115.

<sup>550</sup> Midilli kadısı Salih Efendi'nin hüccetine istinaden: BOA, C. BH. 12417; BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 115, 130.

<sup>551</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 207.

<sup>552</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 209; BOA, C. BH. 10525.

<sup>553</sup> BOA, C. BH. 931.



üzerinden aylık 1.380 akçe idi. Toplamda iki kaptan için 44 ayda 2.024 kuruş tayinat bedeli ödendi<sup>554</sup>.

1761'de Midilli'de inşa edilecek iki kalyon için gönderilecek kaptanın her birine önceki inşadakiyle aynı miktarda olarak 200 kuruş harcırah ile günlük 5'er çift ekme ve birer kıyye et verilecekti. Bu bedellerin kaptanlara kalyonun inşa hizmetinde oldukları sürece Bina Emmini tarafından verilmesi esastı<sup>555</sup>.

**Tablo 41:** Midilli'de 1758-1763'te İnşa Edilen Kalyonun Kaptanı Hacı Hasan Kaptan'ın Tayinât Bedeli (Akçe)<sup>556</sup>

Bina Emmini	Hizmet Tarihleri		Hasan Kaptan'ın ekme ve et bedeli	Yevmiye	Gün*	Reel Gün	Tutar
	Hicrî	Miladî					
Hacı Ali Ağa	1 B. 1171-29 Z. 1172	11.03. 1758-24.08. 1759	Ekme (çift: 2)	30			16.200
			Et (kıyye: 1)	20			10.800
			<u>Toplam</u>	<u>50</u>	<u>540</u>	<u>531</u>	<u>27.000</u>
Hacı Ömer Ağa	1 M. 1173-29 Z. 1176	25.08. 1759-11.07. 1763	Ekme (çift: 2)	30			45.900
			Et (kıyye: 2)	40			61.200
			<u>Toplam</u>	<u>70</u>	<u>1.530</u>	<u>1.416</u>	<u>107.100</u>
	<b>1 B. 1171-29 Z. 1176</b>	<b>11.03. 1758-11.07. 1763</b>	<b>Genel Toplam</b>		<b>2.070</b>	<b>1.947**</b>	<b>134.100</b>

**Tablo 42:** 1757-60 Arasında Rodos'ta İnşa Edilen İki Kalyonun Her Bir Kaptanının Hizmet Dökümü<sup>557</sup>

Tarih Aralığı	Hicri	1 B. 1171-29 Ş. 1173
	Miladî	11.03.1758-16.04.1760
Aylık ort. İş günü		30
Ay		25
Emin		48

<sup>554</sup> Süleyman Ağa'nın inşa îrâd-masârifât defteri: BOA, C. BH. 860.

<sup>555</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 209; BOA, C. BH. 448.

<sup>556</sup> \* Her ay standart olarak 30 gün kabul edilip hesaplanmıştır.

\*\* Hacı Hasan Kaptan'ın tayinatı 1. Muharrem-29 Rebiülevvel 1177/12.07.1763-08.10.1763 arasındaki 3 ayda da görevli olarak hesaplanarak verilmiş ancak tarih aralığına not edilmemiştir: BOA, C. BH. 12417.

<sup>557</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<b>Yevmiye (akçe)</b>	<b>Tenzilat</b>	25,5
	<b>Mirî</b>	22,5
<b>Aylık (akçe)</b>	<b>Emin</b>	1.440
	<b>Mirî</b>	674,96
<b>Tutar (akçe)</b>	<b>Emin</b>	36.000
	<b>Tenzilat</b>	19.126
	<b>Mirî</b>	16.874

### 2.2.7.2. Zâbitler

Kalyonların hizmetindeki görevlilerden zâbitlerin kalyon kaptanlarının maiyyeti olduğu anlaşılmaktadır. Süleyman Ağa tarafından Sinop'ta inşa edilen 51 zirâlık 2 kalyon ve 33 zirâlık 1 tonbaz karavelesinin 02.02.1756-24.08.1759 tarihleri arasındaki masraflarından 230 kuruşu kalyon her birine birer çift ekmek verilen 7 kalyon zâbitinin tayinat bedelidir. Bunlardan beşinin bir grup diğer ikisinin de başka bir grup olduğu görülse de özelliklerine dair herhangi bir detay verilmemiştir<sup>558</sup>.

### 2.2.7.3. Leventler

Kalyonların esas mürettebatı olan leventler kalyonlarda görev almaya henüz inşa halindeyken başlamaktaydılar. Bilhassa kalyonların denize indirilmesinde kendilerine görev düşen leventlerin bundan önce inşa mahallinde bulunmaları gerekmektedir. Leventler genellikle İstanbul'dan gönderilmekteyse<sup>559</sup> de mahallinden de levent yazılabilmekteydi. Özellikle Sinop'ta kalyonlara gerekli leventlerin büyük ölçüde yakın bölgelerden tedarik edildiği görülmekteydi<sup>560</sup>. Rodos'ta da leventlerin ada ve çevresinden tedarik edilebildiği bilinmektedir<sup>561</sup>. Midilli'de ise İstanbul'dan gönderilecek leventlere oldukça fazla ihtiyaç vardı. Leventlerin tayinatları da yine

<sup>558</sup> Süleyman Ağa'nın inşa îrâd-masârifât defteri: BOA, C. BH. 860.

<sup>559</sup> Sinop'ta 1761'de denize indirilmeleri yaklaşan 2 kalyonun levent takımından olmak üzere İstanbul'dan gönderilmesi emredilen 200 kalyoncu neferi ile yine Sinop'ta inşa edilecek 1 kalyon için gönderilecek 1.000 kantar ham demiri taşınması için *kat'ı pâzâr* edilerek kiralanan gemiye 350 kuruş navlun bedeli verilmişti: BOA, C. BH. 618.

<sup>560</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 401, 403.

<sup>561</sup> BOA, AE. Abdülhamid I 8302.

Bina Emîni tarafından karşılanmaktaydı ve diğer masraf kalemleri yanında bunun için hususi para talep edebiliyordu<sup>562</sup>.

**Tablo 43:** Süleyman Ağa Tarafından Sinop'ta İnşâ Edilen Kalyonların Leventlerin Günlük Birer Ekmek Bedeli (02.02.1756-24.08.1759)<sup>563</sup>

Tarih		Kişi	Ay	Tutar	
Hicrî	Miladî			kuruş	kuruş
-Ca. 1170	Şubat 1757	15			
-N. 1171	Mayıs 1758	16			
-N. 1172	Mayıs 1759	5			
Toplam		36	44	502,5	60.300

**Tablo 44:** 1757-1760 Arasında Rodos'ta İnşâ Edilen Kalyonları Rodos'tan İstanbul'a Getiren Leventlere Verilen Ücret<sup>564</sup>

Leventler	Kişi	Kişi başına (Kuruş)	Akçe	Kuruş
-I	15	16	28.800	240
-II	35	12,5	52.500	437,5
<b>Toplam</b>	<b>50</b>		<b>81.300</b>	<b>677,5</b>

#### 2.2.7.4. Mellâhlar (Evlâd-ı Arap)

Osmanlı kaynaklarında *Evlâd-ı Arab* olarak da zikredilen mellahlar Kuzey Afrika'nın çeşitli ülkelerinden gelmiş denizcilerdi. Sinop'ta inşa edilmekte olan kalyonun kereste nakli ve diğer hizmetlerinde istihdam edilen zâbitlerle beraber 20 Evlad-ı Arap'ın 10'u Trabluslu, 5'i İskenderiyeli, biri Tunuslu ve biri de İstanbullu idi ve inşanın 10. ayından itibaren görev almaya başlamışlardı<sup>565</sup>. Kalyonlarda görev yapan mellahların da aslında levent sınıfına dahil oldukları anlaşılmaktadır<sup>566</sup>. Yine leventler gibi İstanbul'dan gönderilebilmekte ve Rodos hatta Sinop'ta da yakın

<sup>562</sup> BOA, C. BH. 7249.

<sup>563</sup> Süleyman Ağa'nın inşa îrâd-masârifât defteri: BOA, C. BH. 860.

<sup>564</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 209.

<sup>565</sup> BOA, D. BŞM. d. 41222.

<sup>566</sup> BOA, C. BH. 7249.

bölgelerden toplanabilmekteydiler<sup>567</sup>. Midilli'ye ise daha çok İstanbul'dan gönderilmekteydiler<sup>568</sup>.

**Tablo 45:** Sinop'ta İnşa Edilen Kalyonda İstihdam Edilen Zabıtlarla Beraber 20 Evlâd-ı Arap'ın Üç Aylık Mevacipleri<sup>569</sup>

Memleketi	Vazifesi	Yevmiye	Gün	Toplam Ücret (akçe)
Trablus	Reis-i Evvel	60	88,5	5.310
İskenderiye	Bâdbân	50	88,5	4.425
	Vardiyan	30	88,5	2.655
İskenderiye	Vardiyan	30	88,5	2.655
	Ser-dümen	25	88,5	2.212
Trablus	Nefer	20	88,5	1.770
İskenderiye	\\	20	88,5	1.770
Trablus	\\	20	88,5	1.770
İskenderiye	\\	20	88,5	1.770
	\\	20	88,5	1.770
Tunus	\\	20	88,5	1.770
İstanbul	\\	20	88,5	1.770
İskenderiye	\\	20	88,5	1.770
Trablus	\\	20	88,5	1.770
Trablus	\\	20	88,5	1.770
Trablus	\\	20	88,5	1.770
Trablus	\\	20	88,5	1.770
Trablus	\\	20	88,5	1.770
Trablus	\\	20	88,5	1.770
Trablus	\\	20	88,5	1.770
Trablus	\\	20	88,5	1.770
<b>20</b>			<b>88,5</b>	<b>43.807</b>

### 2.2.7.5. Esirler (Üserâ-i mîrî-i marinar)

<sup>567</sup> BOA, AE. Abdülhamid I 8302; BOA, C. BH. 7249.

<sup>568</sup> 1764'te Sinop'tan gelen tombaz neferlerinden Tersâne mevcudundan olan 30 mellah 11 esir ile birlikte Midilli'de inşa edilen kalyonlarda görev almak üzere gönderilmişti: BOA, C. BH. 766.

<sup>569</sup> 28.11.1761-30.02.1762 arasındaki mevaciplerini gösteren tevzî fihrist defteri: BOA, D. BŞM. d. 41222.

Erken modern dönemde Osmanlılarda bilhassa gemilerde kürek çekme hizmetinde kullanılan esirlerden devlete ait olanlarına *üserâ-i mirî*<sup>570</sup> ve bunlardan denizcilik tecrübesi olanlarına da *marınar*<sup>571</sup> denilmekteydi. Esirler kalyonların inşa aşamasında, liman temizliğinde ve genellikle denize indirilme işlemi sırasında kullanılmaktaydılar. Kalyonların inşa aşamalarında çalıştırılan esirlerin sayısı oldukça sınırlıydı. Mirî esirler taşra tezgahlarına Tersâne zindanından çıkarılıp gönderilmekteydiler<sup>572</sup>. Kalyonların inşasında görev alan esirlerin tayinatları Bina Emîni tarafından karşılanmaktaydı. Sinop'ta inşa edilen kalyonda 28.11.1761-30.02.1762 arasında 36 gün çalıştırılan 6 esire toplamda 3.186 akçe tayinat bedeli verilmişti ki yevmiyeleri ortalama 14,75 akçeye gelmekteydi<sup>573</sup>. Bundan iki yıl sonra aynı kalyonun hizmetinde 9 esir mevcuttu<sup>574</sup>.

**Tablo 46:** Sinop'ta İnşâ Edilen İki Kalyon ve Bir Tonbazda Çalıştırılan Esirlere 02.02.1756-24.08.1759 Tarihleri Arasındaki Verilen Tayinatlar<sup>575</sup>

	Kişi	Ay	Ort. Kişi Başı Aylık	Tutar	
				Akçe	Kuruş
Kalyon ve sönbekideki esirlerin her birine günlük birer çift ekmek	27	44	56,56	67.200	560
-Sönbeki	2				
-Esirler	25				
-Ca. 1170	6				
-N. 1171	9				
-N. 1172	10				
		Kişi*Gün	Ort. toplam yevmiye		
Ferman ile istihdâm için tayin edilen marnol harâha(?) çekdirme esirlerine verilen ekmek bedeli		98	112	10.980	91,5
Birkaç kere tayin edilen Salih Paşa'nın çekdirmesindeki esirlere verilen ekmek bedeli		70	96	6.720	56

<sup>570</sup> Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 209-212; Cemal Çetin, *Sultanın Esirleri: İstanbul'da Bir Esir Kampı (1715)*, Konya, Palet, 2015, s. 118-121.

<sup>571</sup> Henry & Renée Kahane, Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant: Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, İstanbul, AB BOA, C. BH. 766.C, 1988, s. 293.

<sup>572</sup> 1764'te Tersane mevcudundan 30 Mellâh ile birlikte zindan mevcudundan 11 esir Midilli'ye gönderilmişti: BOA, C. BH. 766.

<sup>573</sup> BOA, D. BŞM. d. 41222.

<sup>574</sup> BOA, C. BH. 7249.

<sup>575</sup> BOA, C. BH. 860.

## 2.2.8. Kereste Temininde Görevli Personel

### 2.2.8.1. Dağ Mimarı

Kalyonların inşası için kesilecek uygun keresteleri belirlemek ve kesime nezaret etmek amacıyla kalyon mimarından ayrı olarak bir de dağ mimarının olduğu anlaşılmaktadır. Her ne kadar kalyon mimarı da bazen bizzat bu iş için dağlara ve ormanlara gidebilmekteyse de hemen her inşada dağ mimarı olarak taşıyan görevlilerin olduğu dikkat çekmektedir. Kalyonlar için kereste kesiminin yapıldığı her yere dağ mimarı gönderilmekte ve istenen ölçü ve özelliklerde kerestenin kesilmesine çalışılmaktaydı<sup>576</sup>.

**Tablo 47:** Midilli’de 1758-1763 Arasında İnşa Edilen Kalyon İçin Adadaki Dağlardan Kereste Kesimi İle Görevli Dağ Mimarının Hizmet Dökümü<sup>577</sup>

Tarih Aralığı		Ay	Toplam işgücü (kişi*gün)	Yevmiye		Tutar (Emin)	Fiyat fazlası	Mirî Tutar
Hicri	Miladî			Emin	Mirî			
1 B. 1171- 29 Z. 1172	11.03. 1758- 24.08. 1759	18	1.574	42	40	66.108	2.148	63.960

1758-63 arasında Midilli’de inşa edilen kalyon için ada üzerinde bulunan Molova, Kalonya ve Midilli kazalarının dağlarında kereste kesimi hizmetinde istihdam edilen dağ mimarına ödenen toplam 533 kuruş tüm inşa masrafının %0,55’ine tekabül etmekteydi. Ada dışındaki Biga, Armud Ovası, Tırmanlar, Çan, Bergama ve başka dağlardan kereste kesim ve nakli için 1 dağ mimarı ve 2 kalfa 25 kere gönderilmişti. Bu üç kişiye 10 ayda kereste kesim ve nakli bitene kadar menzil ücretleri ve yemekleri için günlük 30 akçeden 295 günde toplamda 26.550 akçe ödenmişti ki tüm inşa masrafının %0,23’ü idi<sup>578</sup>.

<sup>576</sup> D. BŞM. d. 2150, s. 129, 130; BOA, C. BH. 12417.

<sup>577</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>578</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 129.

### 2.2.8.2. Dağ Ustaları

Dağ mimarları gibi dağ ustaları da kalyonlar için uygun kerestelerin istenilen şekillerde dağlardan ve ormanlardan kesilmesi ile vazifelendirilmekteydiler. Dağ ustaları öncelikli olan kereste kesimi işiyle meşgul oldukları için diğer işçilerden ortalama bir ay daha erken işe başlamaktaydılar. Rodos'ta 1757-60 arasında inşa edilen 2 kalyonda 11 Ocak 1758-14 Temmuz 1760 arasında 31 ay görev alan 5 dağ ustasının 4'ünün yevmiyesi 30 akçe başlarındaki kişinin de 40 akçe idi ve aylık toplam ödenekleri 4.800 akçe tutmaktaydı. Bu inşa süresince dağ ustalarına verilen toplam ücret ise 148.800 akçe/1.240 kuruş idi. Ancak miri ücretlerinin bunun 1/16 oranında aşağıda olduğu görülmektedir. Böylece dağ ustaları için verilen aylık toplam ödenek 4.500 akçe ve toplam ücret ise 139.500 akçe/1.162,5 kuruş olarak tahakkuk etti<sup>579</sup>. Yine aynı kalyonlar için Rodos dağlarından ve havalilerinden kereste kesim ve nakliyle görevli dağ ustalarına verilen toplam ücret 68.637 akçe/571,5 kuruş 57 akçe olmuştu. Ancak miri ücretlerinin bunun %7 oranında aşağıda olduğu görülür. Dağ ustaları için verilen mirî ücret 63.780 akçe/531,5 kuruş tutarındaydı<sup>580</sup>. 2 kalyonun 2 mimarı ile dağ ustalarına ve diğerlerine verilen harcırah ise toplamda 664 kuruş idi ancak mîrîden verilen ödenek 281 kuruş olmuştur<sup>581</sup>.

### 2.2.8.3. Baltacılar

Kalyonlar için kereste kesimi işini yerine getiren grup baltacılarıdır. Dağ mimarlarının ve ustalarının tespit ettiği ağaçlar baltacılar tarafından kesilirdi. Sinop çevresinde muhtemelen Osmanlı öncesi döneme kadar inen ve bazı köylerde meskûn bir baltacıyân cemaati mevcuttu. Bunlar inşa olunacakları zaman gemilere ağaç kesmeleri karşılığında birtakım vergilerden muaf olmuşlardı<sup>582</sup>. Midilli'de 1758-1763 inşasında ada içindeki Molova, Kalonya ve Midilli kazalarının dağlarında kereste

<sup>579</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>580</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>581</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

<sup>582</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 142, 387, 388.

kesmek üzere istihdam edilen baltacılara ödenen tutar tüm inşa masraflarının %2,3'üne tekabül etmekteydi.

**Tablo 48:** Midilli’de 1758-1763 Arasında İnşa Edilen Kalyon İçin Ada İçinde Kereste Kesiminde Görevli Baltacıların Hizmet Dökümü<sup>583</sup>

Tarih Aralığı		Ay	Toplam işgücü (kişi*gün)	Yevmiye	Tutar	
Hicri	Miladî				Akçe	Kuruş
1 B. 1171- 29 Z. 1172	11.03.1758- 24.08.1759	18	8.834	30	265.020	2.208,5

## 2.2.9. Nakliyatçılar

Gerek deniz yoluyla gerekse kara yoluyla kalyon inşası için gerekli çoğu şey bizzat taşradaki tezgahlardan değil bazen yüzlerce kilometreyi bulan mesafelerden taşınarak getirilmekteydi. Bundan dolayı taşra tezgahlarında kalyon inşasında nakliye işleriyle uğraşanlar da oldukça hayati bir görev üstlenmiş ve yerine getirmişlerdi.

### 2.2.9.1. Deniz Nakliyatı

Taşra tezgahlarındaki kalyon inşası sırasında nakliyelerin büyük kısmı deniz yoluyla gerçekleşmekteydi. Ege’deki inşalar zaten ada üzerinde yapıldığı için hemen her şeyi deniz yoluyla naklettirmeye mecburi idi. Her ne kadar anakarada bulunsa da Karadeniz’de de deniz ulaşımının daha ağır bastığı görülmektedir.

#### 2.2.9.1.1. Sinop

Sinop her ne kadar ardında bol miktarda kereste rezerv bölgelerine sahip olsa da çok uzak sayılmayacak mesafelerden de ciddi miktarda kereste deniz yoluyla

<sup>583</sup> Ayda 30 gün işgünü olarak kabul edilirse işçi ortalaması 16,34 olmaktadır. Bu süre boyunca en azından bu sayıda kişinin daimi olarak çalışmış olması icap eder: BOA, C. BH. 12417.



nakledilmekteydi. 1756'da Sinop'ta kalyon inşa etmekte olan Süleyman Ağa ilk altı ayda deniz yoluyla Sinop'a kereste nakleden gemilere 1.000 kuruştan fazla nakliye ücreti verdiğini belirtmekteydi ki karadan naklettirdiklerinin yaklaşık 1/5'ine denk gelmekteydi<sup>584</sup>. İstanbul'dan gönderilen inşa için gerekli çeşitli malzemeler de Sinop'a deniz yoluyla taşınmaktaydı<sup>585</sup>. Yine İstanbul'dan verilen demir de deniz yoluyla Sinop'a ulaştırılmaktaydı<sup>586</sup>. Demirin Balkanlar'dan temin edilmesi durumunda ise Filibe, Sofya, Samako ve Tatarpazarı gibi yerlerden Tekirdağ iskelesine indirilir buradan da deniz yoluyla ya İstanbul'a ya da doğrudan Sinop'a sevk edilirdi<sup>587</sup>. Sinop'a kalyonların seyir mürettebatından olan leventlerin İstanbul'dan gönderimi de yine deniz yoluyla gerçekleşmekteydi<sup>588</sup>.

### 2.2.9.1.2. Rodos

Kalyonların çeşitli kerestesini ada içerisinden ve yakın sahillerden temin edildiği Rodos'a bilhassa demir İstanbul'dan veya Balkanlar'dan deniz yoluyla gelmekteydi<sup>589</sup>. 1756'da Siroz havalisinden satın alınmış olan 450 kantar ham demir Rodos'a Selanik üzerinden geldi<sup>590</sup>. 1770'te ise 907 Samako kantarı ve 28 kıyye ham demir Samakov ve havalisinden Tatarpazarı voyvodası Kavanoszade Ahmed Ağa tarafından satın alınıp İnöz iskelesine nakl edilip zimmi Yağlı Todoraki Reis'in gemisi ile Boğazhisar'a vardı. Burada da Seddülbahir muhafızı Ali Paşa ve eski Kaptanıderya Cafer Paşa tarafından gemiye yükletilip Rodos'a getirildi<sup>591</sup>. Rodos'a temin edilemeyen birçok mühimmat ve malzeme de İstanbul'dan deniz yoluyla gitmekteydi. 1757 yılında Yelkeni, demir lenger, dümen, makara takımları ve kızak gibi birçok gerekli malzeme Tersâne'den gönderildi. 1762'de yine Tersâne'den verilen 90 sütun ve 24 seren Rodos'a kethüdâ, Yiğitbaşı ve un kapanı ihtiyarları tarafından kiralanıp

---

<sup>584</sup> BOA, C. BH. 3594. Tam üç sene sonra gönderdiği defterde bu tutar 1.351 kuruş olarak görülmektedir: BOA, C. BH. 860.

<sup>585</sup> Kalafat gereçleri olarak 4 zift kazanı, 2 satl, 2 kevgir ve 2 kepçe 1756'da Sinoplu Ömer Reis'in gemisiyle gönderildi: BOA, C. BH. 734.

<sup>586</sup> BOA, C. BH. 618; BOA, C. BH. 7243.

<sup>587</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 395-396.

<sup>588</sup> BOA, C. BH. 618.

<sup>589</sup> BOA, AE. Osman III 2276; BOA, C. BH. 11208; BOA, C. BH. 4190.

<sup>590</sup> BOA, C. BH. 7611.

<sup>591</sup> BOA, AE. Mustafa III 3119.

*kat’-ı pâzâr* edilen zimmî reis Ramo Nikola’nın üç direkli gemisiyle götürüldü. Bu nakliyenin gemi navlı 500 kuruş idi<sup>592</sup>. 1757-60 arasındaki inşa için gönderilen âlâti ham demir ve bodoslamının toplam taşınma maliyeti 5.130 akçeydi<sup>593</sup>. Üstüğü ise Mısır’dan deniz yoluyla Rodos’a taşınmaktaydı. 1757-60 arasında inşa edilen 41,5 zirâlik 2 kalyon için gerekli 4.107,5 kantar üstüğünün kantar başına 12 akçeden Mısır’dan gemi ile taşıma bedeli olarak 49.290 akçe ödendi. Ancak mîrî taşıma bedeli 9 akçe kabul edildiğinden ödenek 36.967,5 akçe verilmiştir<sup>594</sup>.

**Tablo 49:** 1757-1760 Arasında Rodos’ta İnşa Edilen İki Kalyon İçin Gerekli Zift, Katran ve Varilin Gemi Navlı<sup>595</sup>

	<b>Kantar</b>	<b>Kıyye</b>	<b>Adet</b>	<b>Birim Fiyatı (akçe)</b>	<b>Tutar (akçe)</b>
Zift	941,5	1		9	8.473,5
Katran	220,5	10		9	1.990,5
Varul			12	9	108
<b>Toplam</b>					<b>10.572</b>

### 2.2.9.1.3. Midilli

Ada olması sebebiyle kalyon inşası için gereken birçok ihtiyacın dışarıdan karşılandığı Midilli’de aslında ada içinden temin edilen malzemeler dahi inşa mahalline deniz yoluyla getirilmekteydi. Ada çevresinde yapılan deniz nakliyatları genellikle Molova kazasının Pilimar köyü’nde yapılan ve bu adla anılan büyük kayıklar ile yapılmaktaydı<sup>596</sup>. Ada’ya Çan ve Kara Biga’dan kereste nakli için kiralanan kayıklar da Pilimar kayıklarıydı<sup>597</sup>. Ayrıca Yunda, Ayvalık ve Foça’dan da Midilli’ye kereste nakli için kayık kiralatabilmekteydi<sup>598</sup>. Adada bulunan Molova, Kalonya ve Midilli dağlarından kesilip rençberler tarafından sahile taşınan kereste

<sup>592</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 213.

<sup>593</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

<sup>594</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

<sup>595</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

<sup>596</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 227.

<sup>597</sup> BOA, D. BŞM. D. 2150, s. 129.

<sup>598</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 227.

buradan da gemiler ile kalyon inşa mahalline taşınmasaktaydı<sup>599</sup>. Yine adada bulunan Ayasu karyesinden temin edilen zift de deniz yoluyla Midilli iskelesine ulaştırılmaktaydı<sup>600</sup>.

Kalyon inşasının temel hammaddelerinden demir Midilli'ye çoğunlukla İstanbul'dan ve deniz yoluyla gönderiliyordu. Haziran 1760'ta hazırlanan 300 kantar ham demir Uluç oğlu Hacı Mehmed Reis'in karavelesi kiralanarak gönderildi<sup>601</sup>. 1761 yılında iki parti olarak gönderilen 1.000'er kantar ham demir ise *geç* gemisi de denilen iki direkli<sup>602</sup> keç adlı nakliye gemisine yüklenerek Midilli'ye ulaştırıldı<sup>603</sup>. İstanbul'dan gönderilen sütun, seren ve diğer malzemeler ile her türlü personel de Midilli'ye yine deniz yoluyla ulaştırılmaktaydı<sup>604</sup>. Midilli'de kalyon inşasında çalışan işçi ve diğer personele verilecek ekmekler için gerekli buğday ise Balkanlardan tedarik edilmekteydi. Bu buğdayların ve zahirenin Midilli'ye naklinin ise Midillili resiler tarafından icra edilmekteydi<sup>605</sup>.

---

<sup>599</sup> 1758-63 inşasında bu taşımada gemi navlı 101.640 akçe tutmuştu: BOA, C. BH. 12417. Ancak bu kalem önceki inşalarda olduğu gibi mahsûb olmuş, devlet tarafından ödenmemiştir: D. BŞM. d. 2150, s. 116.

<sup>600</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 209.

<sup>601</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 210.

<sup>602</sup> Bostan, **Tersâne-i Âmire**, s. 92.

<sup>603</sup> BOA, C. BH. 10777; BOA, C. BH. 7244.

<sup>604</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 212; BOA, C. BH. 766.

<sup>605</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 220.

**Tablo 50:** Midilli’de 1758-1763 Tarihleri Arasında İnşa Edilen 51 Zirâlık Kalyonun İnşası İçin Verilen Gemi Navlunları<sup>606</sup>

<b>Kalyon Nazırı</b>				<b>Tutar</b>	<b>Kaynak</b>
<b>Hacı Ali Ağa</b>	İstanbul ve başka yerlerden mühimmât ve kereste nakli için gemi ücretleri			109.200	
<b>Hacı Ömer Ağa</b>	<b>Kereste nakli için ödenen gemi navulları</b>	<b>Adet</b>	<b>Kereste başına navlun</b>	<b>Tutar</b>	<b>Kaynak</b>
	Biga, Bergama ve havalisinden yüklenilip Midilli iskelesine nakledilen ecnâs kerestenin gemi ücreti	925	180	166.500	Midilli kadısının 10 Ra. 1175/9 Ekim 1761 tarihli hücceti
		<b>Nöbet</b>	<b>Nöbet başına navlun ücreti</b>	<b>Tutar</b>	<b>Kaynak</b>
	Kalonya, Molova, Edremit Kemer ve havalilerinden yüklenip Midilli iskelesine nakledilen ecnâs kerestenin gemi ücreti (1 gemi)	62	9.000	558.000	Midilli kadısının Evail-i R. 1175/30 Ekim-8 Kasım 1761 tarihli hücceti
	<b>Toplam</b>			<b>724.500</b>	
<b>Genel Toplam</b>				<b>833.700</b>	
<b>Önceki İnşadaki Tutar</b>				<b>980.880</b>	

### 2.2.9.2. Kara Nakliyatı

Taşra tezgâhlarında kalyon inşa edilirken gereken malzemenin ilgili yere ulaştırılmasında çoğunlukla deniz yolu tercih edilirdi. Kerestelerin kesim alanlarından yakındaki iskelelere ya da doğrudan inşa tezgâhına nakli ise karadan yapılmalıydı. Kesilen ağaçların kar üzerinde çekilerek taşınmasının daha kolay oluşu kış aylarının seçilmesinde tercih sebebi olsa da bununla mükellef kişiler için oldukça yorucu bir çalışma olduğu da muhakkaktır. Gerekli yerlerden kesilen kerestelerin iskelelere nakli ise câmus arabaları ile sağlanmaktaydı. Elbette bunların kullandıkları güzergâhın nakle uygun olması için birtakım düzenlemeler de yapılıyor ve yol üzerindeki köprüler onarılıyordu<sup>607</sup>.

Taşra tezgâhlarında kalyon inşa edilen her bölgedeki askerî olsun ya da olmasın doğancı, şahinci, çakırcı, köprücü, arabacı ve menzilcilerin hepsine, muaf ya da vakıf görevinde de olsa derecelerine göre kerestenin kesim ve nakli işine sahip çıkmaları emredilmekteydi<sup>608</sup>. Dağlık ve ormanlık bölgelerde vahşi kuşların yetiştirilmesiyle iştiğal eden bilhassa doğancı, çakırcı ve şahinci gibi grupların<sup>609</sup> kerestenin kesileceği mahallere aşına olmaları ve kesim için gelenlere kılavuzluk etmiş olmaları yüksek ihtimaldir. Diğerleri ise kara nakliyatını gerçekleştiren belli başlı gruplardır.

Konuyla ilgili bir hükümden Sinop'ta kerestenin büyük ölçüde kara yoluyla nakledildiği anlaşılmaktadır<sup>610</sup>. Kalyonların inşa süresini etkileyen faktörlerden biri kerestenin naklidir. Bu iş büyük önem taşıdığından gecikme olması halinde ilgili bölge kadınlıkları merkezden gönderilen tehdit içerikli emirlerle muhatap olabilmekteydiler. Ancak oldukça zahmetli olan kereste naklini istenilen zamanlarda sağlayabilmek her zaman mümkün olamamaktaydı. 1570'lerde Kastamonu'da Taşköprü, Daday ve Araç gibi kazalardan kesilen bir meşe vürdinarının sahile indirilebilmesi için 4-5 gün

---

<sup>607</sup> Yusuf Alperen Aydın, "XVIII. Yüzyıl Osmanlı Kalyon İnşasında Kereste Temini", **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri (17-18 Mayıs 2004) – Bildiriler**, İstanbul, 2005, s. 38.

<sup>608</sup> BOA, C. BH. 10559; BOA, AE. Mustafa III 4350.

<sup>609</sup> Uzunçarşılı, **Saray Teşkilâtı**, s. 422-423.

<sup>610</sup> Bina Emîni Süleyman Ağa'dan gelen tahrîrâtın 29 Zilkade 1169/25 Ağustos 1756 tarihli hûlasası: BOA, C. BH. 3594.

gerekmekteydi<sup>611</sup>. 18. yüzyılda da benzer teknolojik imkanlara sahip olduğu düşünülürse aynı süre söz konusu olmalıdır.

Midilli’de inşa edilen kalyonlar için Biga Sancağı içerisinde kesilen kerestelerin Karabiga Gümrüğü’ne nakli için ilgili bölgelerin kadı, serdar, ayan ve işerlerine emir gönderilip gerekli olan su ve kara sığırlarını temin etmeleri emredilmekteydi<sup>612</sup>. Kereste talep edilen kazalardan kesime ilaveten nakil de istendiğinden hazırlıklar buna göre yapılmaktaydı<sup>613</sup>. Midilli’de ada içerisinde kesilen keresteyi inşa mahalline ulaştıracak olan geminin bulunduğu sahillere rençberler taşımaktaydı. 1733-36 arasında inşa edilen 2 kalyon için Molova, Kalonya ve Midilli dağlarından kesilen keresteyi bu şekilde sahillere indiren rençberlere 15.000 akçe ödendi. 1758-63 arasında inşa edilen kalyonun inşasında ise bu tutar 9.600 akçeydi<sup>614</sup>. Rodos’ta 1757-60 arasında inşa edilen 2 kalyon için ise Rodos iskelesine kereste çıkarmakla görevli işçilere ödenen toplam ücret 43.380 akçe tutarındaydı<sup>615</sup>.

Balkanların çeşitli bölgelerinden temin edilen demirin nakliyatı da İstanbul’a veya doğrudan taşra tezgahlarına gönderilmek üzere Tekirdağ, Selanik, İnöz gibi iskelelere kara yoluyla taşınmaktaydı. 1756’da Sinop’ta inşa edilmekte olan 2 kalyon için Samako, Tatarpazarı, Sofya ve havalilerinden satın alınan 5.000 kantar ham demir Tekirdağ’a arabalar ile taşındı<sup>616</sup>.

### 2.3. İşçi Hareketliliği

Gerek İstanbul’da ve gerek taşrada inşa edilen kalyonlarda çalışmak üzere İmparatorluğun Ege ve Karadeniz için ortak kullanımında olan bir “işçi havuzu”nun olduğu anlaşılıyor. Bu işçi ve ustaların sayısının 18. yüzyılın son çeyreğine kadar her iki bölgede de yılda ortalama ancak bir kalyon inşa etmek için yeterli geldiği

---

<sup>611</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 389-390.

<sup>612</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 227.

<sup>613</sup> BOA, C. BH. 717.

<sup>614</sup> BOA, C. BH. 12417. Ancak bu kalem önceki inşalarda olduğu gibi mahsûb olmuş, devlet tarafından ödenmemiştir: D. BŞM. d. 2150, s. 116.

<sup>615</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>616</sup> BOA, C. BH. 734.

anlaşılmaktadır. Ancak dönemin en büyük savaş gemisinin inşası için aynı şekilde donanımlı ve de güvenilir işçiler bulmanın kolay olmadığı takdir edilebilir.

### 2.3.1. İstanbul'dan Taşraya İşçi Gönderilmesi

Taşra tezgahlarında inşa edilecek kalyonlar için bazen *mutad* olarak bazen de ihtiyaç sebebiyle çeşitli kademelerde personel gönderilmekteydi. Bunlardan mimar, kalfa, kalyon kaptanı, burgucubaşı gibi görevliler her koşulda Tersâne-i Âmire'den gönderiliyordu. Ayrıca inşanın başlangıcında ya da çeşitli aşamalarında -gönderilecek yere göre sayısı ve niteliği değişmekle beraber- İstanbul'dan taşraya önemli bir personel sevkiyatının olduğu görülmektedir. Harcırah bedeli İstanbul'dan karşılanmakta<sup>617</sup> olan bu görevliler ücret ve tayinatlarını ise inşa süresince bina eminininden almaktaydılar.

Karadeniz bölgesindeki en aktif tezgah olan Sinop'a zorunlu olanların dışında personel gönderildiğine çok az rastlanmaktadır. Buraya İstanbul'dan gönderilenler genellikle levent sınıfından personel olmaktadır.

Ege bölgesinde Rodos da İstanbul'dan işçi tedarikinin fazla gerekmediği bir tezgahtı. Ancak Midilli'de diğer iki tezgaha nazaran İstanbul'dan gönderilecek işçi ve diğer personele çok daha fazla ihtiyaç duyulmaktaydı. Midilli'de listesini mimarın hazırlayıp bina emini aracılığıyla da talep edilen işçiler<sup>618</sup> ile ilgili pek çok örnek bulunmaktadır. Öncelikle kalyonun demir kısımlarının üretiminde ya da çivi ve cıvata kesiminde kendilerine ihtiyaç duyulan demirciler İstanbul'dan talep edilmekteydi. Midilli'de 1733'te bir demirci ustası, 1760'ta da biri kalfa 4 demirci Tersâne-i Âmire'den gönderildi<sup>619</sup>. İnşanın ilerleyen aşamalarında da İstanbul'dan çeşitli işçi grupları istenmekteydi. Midilli'ye denize indirilmeleri yaklaşan kalyonların için kalafatçı gönderilmesi talebi üzerine 1735'te iki kalyon için 30, 1762'de bir kalyon için 10, 1776'da bir kalyon için 20 ve 1796'da da 30 kalafatçı Tersâne-i Âmire'den

<sup>617</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 219.

<sup>618</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 221.

<sup>619</sup> 7 B. 1174/12 Şubat 1761'de tezkiresi verilen buyuruğu: BOA, C. BH. 608; BOA, MAD. d. 10364, s. 210, 211.

tedarik edilip gönderildi<sup>620</sup>. Midilli’de ilk savaş kalyonlarının inşası devam ederken kalyonların inşasında ve liman temizliğinde çalıştırılmak üzere iki kaptan ve 100 leventin yanında 30 marangoz ve 5 de burgucu gönderildi. 1777’de ise inşası tamamlanmış olan kalyonların denize indirilmeleri için İstanbul’dan 40 mellah gönderildi<sup>621</sup>.

### 2.3.2. Taşradan İstanbul’a İşçi Celbi

Bahsedilen Karadeniz ve Ege’deki işçi havuzlarından Tersâne-i Âmire’deki kalyon ve diğer türdeki gemilerin inşası için de istifade edilmekteydi. Özellikle taşra tezgahlarında kalyon inşasının olmadığı zamanlarda bu kaynak önemli ölçüde İstanbul’a akmaktaydı. Kalyon inşasının henüz İstanbul dışına pek çıkmadığı 18. yüzyılın ilk çeyreğinde gerek Karadeniz’den gerekse Ege bölgesindeki ada ve sahillerden sıklıkla kalyon ve diğer gemiler için işçi talep edilmekteydi. Kalyon inşasının gerçekleştirildiği Sinop’tan bilhassa 1731’e kadar işçi talep edildi. Ege’deki henüz kalyon inşasının başlamadığı tezgahlardan Rodos ve Midilli ile Sakız ve İzmir gibi yerlerden de 1716’ya kadar işçi talep edilip ardından yarım yüzyıl bir daha talep olmadığı bilinmektedir<sup>622</sup>.

### 2.3.3. Taşrada İşçi Hareketliliği

İstanbul’dan taşra tezgahlarına ya da aksi yönde gerçekleşen işçi hareketliliğine ilaveten, kalyon ve diğer gemi inşalarının olduğu tezgahların kendi aralarında da inşa yoğunluğuna göre belli bir işçi hareketliliği gözlemlenmekteydi.

---

<sup>620</sup> BOA, C. BH. 11637; BOA, MAD. d. 10364, s. 213; BOA, C. BH. 3725; Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 219.

<sup>621</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 219.

<sup>622</sup> Daha detaylı bir liste için bkz.: Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 104-114.



### 2.3.3.1. Karadeniz Sahillerinde İşçi Hareketliliği

Karadeniz bölgesinde yüzyılın büyük kısmı boyunca kalyon inşaları gerçekleştirilen tezgah olan Sinop, inşa zamanlarında Karadeniz sahillerindeki gemi işçilerini büyük ölçüde kendine çekmekteydi. Her zaman gönüllü olmayan bu çekim büyük ölçüde merkezden gönderilen emirler doğrultusunda kadılar tarafından sağlanmaktaydı. Kimi zaman Bendereği'den Sinop'a kadar kimi zaman da Şile'den Batum'a kadar Anadolu'nun tüm Karadeniz sahillerini kapsayacak genişlikte bir sahaya işçi tedariki için emirler gönderiliyordu<sup>623</sup>.

### 2.3.3.2. Ege Sahilleri ve Adalarında İşçi Hareketliliği

Ege adalarında Rodos'un diğerlerine nispeten işçi tedariki konusunda daha şanslı olduğu görülmektedir. Yüzyılın sonlarında dahi çevre adalardan Kerpe, Kaşot ve diğerleri işçi tedarikinde yeterli gelmekteydi<sup>624</sup>. Midilli'ye ise çok daha geniş bir sahadan işçi toplanması gerekiyordu. 1758-59 arasında kalyon inşası için İzmir'den demirci ve marangoz getirildi<sup>625</sup>. Aynı inşada çalışan işçilerin isimlerinde çoğunun aslen Girit, İstanköy ve Rodos gibi Ege'nin farklı bölgelerindeki adalara olan mensubiyetleri görülmektedir<sup>626</sup>. 1775'teki kalyon inşasında ise Midilli' için ada haricinde Bozcaada, İnöz, Sakız ve İzmir'den işçi talep edildi<sup>627</sup>.

## 2.4. İşçi Ücretleri

Her ne kadar devlet işçiler için belirlediği mirî ücreti uzun müddet uygulamış olsa da bina eminlerinin bunu işçilere tatbikinde her zaman bir ayniyet

<sup>623</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 371, 372, 381, 382.

<sup>624</sup> Ali Fuat Öreñç, **Yakındönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Ada**, İstanbul, Doğu, 2006, s. 505.

<sup>625</sup> Midilli kadısı Salih Efendi'nin hüccetine istinaden: BOA, C. BH. 12417; BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 115. Bu demircilerden bazıları 1763'te İzmir'e firar ettiklerinden İzmir kadısına ve voyvodasına geri getirilmeleri emredildi: BOA, C. BH. 5506.

<sup>626</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34.

<sup>627</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 218.

görülmemektedir. Dünya genelinde 20. yüzyılın ortalarına kadar nüfus fazla olmadığı için ücretlerin de yükselme eğilimi taşıdığı gözardı edilmemelidir<sup>628</sup>.

### 2.4.1. Kalyon İnşasında Görevli Personelin Ücret Mukayeseleri

Tersane bazında bakıldığında ücret harcamalarının genel harcamalar içindeki payının 1691-1816 arasında %25-57 arasında olduğu görülmektedir<sup>629</sup>.

Taşra tezgahlarında çalışan geçici personel esasında Tersane'deki muadilleri gibi ücretlerinden pek de memnun görünmemekteydi. Dışarıda daha fazla ücrete çalışabildiklerinden aylar hatta yıllar alan kalyon inşalarında çalışmaya mecbur bırakılmaları bazen kaçmalarına da sebep olabilmekteydi. Ancak mîrî ücretler belirli olduğu için Bina Emininin daha yüksek ücret vermesi ancak kendi cebinden vermesiyle mümkün olabilirdi. Zira inşa defterlerinde mîrî fiyatın üzerinde verilen ücretler Baş Muhasebe'de yapılan kontrolde indirilmekteydi. Devlet işçi ücretleri konusunda standart bir tarife uygulamaya çalışıyordu. Yaptığı işin türü ve zorluğu değişse de pek çok meslek grubu için aynı ücret (1755-64 arasında yevmiye 30 akçe) öngörülmekteydi<sup>630</sup>. İnşada uzun süreli çalıştırılan işçiler için kayıtlarda “*i'mâl ve istihdâm*”, kısa süreli çalıştırılanlar için ise yalnızca “*i'mâl*” tabirleri kullanılmaktaydı<sup>631</sup>. Ücret harcamalarının genel harcamalar içindeki payı ise Tersane için 1103-1232/1691-1816 arasındaki 125 sene içerisinde %25-57 arasında gerçekleşti<sup>632</sup>.

---

<sup>628</sup> Ahmet Tabakoğlu, **İslâm İktisadına Giriş**, 4. bs., İstanbul, Dergâh, 2016, s. 310.

<sup>629</sup> Ahmet Tabakoğlu, “Osmanlı Ekonomisinde Emek Piyasası ve Ücretler”, **V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi: Tebliğler, (21-25 Ağustos 1989 İstanbul)**, Ankara, TTK, 1990, s. 93.

<sup>630</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>631</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>632</sup> Tabakoğlu, “Osmanlı Ekonomisinde Emek Piyasası ve Ücretler”, s. 93.

**Tablo 51:** Tersane Ve Taşra Tezgahlarında Çalışan İşçilerin Ücret Ortalamaları<sup>633</sup>

Hicrî	Miladî	Yevmiye (akçe)
1128	1716	17,1-37,5
1154-55	1741	30-45
1169-80	1755-67	33-36
1199	1784-85	36-42

**Tablo 52:** Sinop'ta 1756-1761 Arasında İnşa Edilen Kalyonlarda Çalışan İşçilerin Yevmiyeleri Mukayesesi (Akçe)<sup>634</sup>

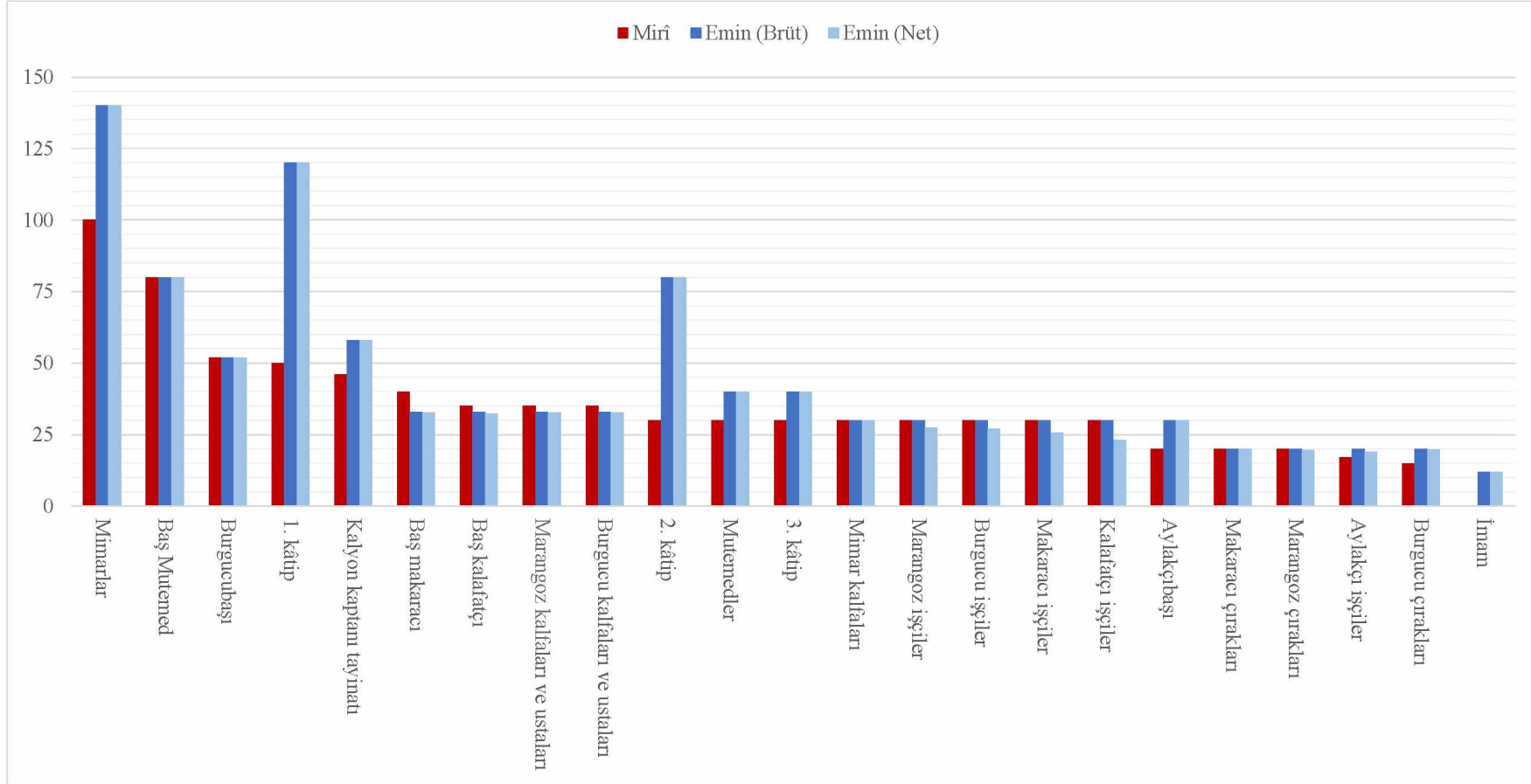
İşçi grupları	Mirî yevmiye	Bina Emininin Ödediği		Oran
		Brüt	Net (ort.)	
Bina Emni	1.200	1.200	1.127,53	93,96%
Mimarlar	100	140	140	100%
Baş Mutemed	80	80	80	100%
Burgucubaşı	52	52	52	100%
1. kâtip	50	120	120	100%
Kalyon kaptanı tayinatı	46	58	58	100%
Baş makaracı	40	33	32,82	99,46%
Baş kalafatçı	35	33	32,39	98,15%
Marangoz kalfaları ve ustaları	35	33	32,66	98,96%
Burgucu kalfaları ve ustaları	35	33	32,62	98,83%
2. kâtip	30	80	80	100%
Mutemedler	30	40	40	100%
3. kâtip	30	40	40	100%
Mimar kalfaları	30	30	30	100%
Marangoz işçiler	30	30	27,43	91,43%
Burgucu işçiler	30	30	27	90%
Makaracı işçiler	30	30	25,60	85,34%
Kalafatçı işçiler	30	30	23,24	77,48%
Aylakçıbaşı	20	30	29,95	99,84%
Makaracı çırakları	20	20	20	100%
Marangoz çırakları	20	20	19,72	98,62%
Aylakçı işçiler	17	20	19,03	95,13%
Burgucu çırakları	15	20	19,83	99,14%
İmam		12	12	100%
Bıçkıcılar*	20	2	2	100%

<sup>633</sup> Tabakoğlu, a.g.t., s. 94.

<sup>634</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34; BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 6-7.

\* Bıçkıcıların ödemesi Bina Emni tarafından zirâ (75,7 cm.) üzerinden yapılmıştır.

**Grafik 17:** Sinop'ta 1756-1761 Arasında İnşa Edilen Kalyonlarda Çalışan İşçilerin Mîrî, Brüt ve Net Yevmiyelerinin Mukayesesi (Akçe)<sup>635</sup>



<sup>635</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34, BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 7-8.

## 2.4.2. Kalyon İnşasında Görevli Personelin Ücretleri Toplamı

İşçilere ödenen ücretler kalyon boyutlarına ve çalışma sürelerine göre ciddi farklılık arzettiğinden esasen toplam ücretler iç doğru bir ortalama belirlemek zordur. Devlet de aynı yerde daha önce ya da farklı yerde aynı özelliklerde yapılan inşalara bakarak işçi ücretleri toplamı için normal sayılabilecek meblağların ne olduğunu saptamaya çalışmaktaydı. 1758 sonlarında Rodos'ta inşası başlayalı neredeyse bir yıl geçmiş olan 41,5 zirâ (31,46 mt.) uzunluğundaki 2 kalyonun işçi ücretleri için havale yapılacağı zaman önceki sene aynı yerde tamamlanan 37,5 zirâ (28,42 mt.) uzunluğundaki iki karavele kalyonun işçi ücretleri toplamının kaydı çıkarıldı. 1756-57 arasında 2 Şubat 1756-18 Haziran 1757 tarihleri arasında 500 gün çalışmış olan işçilere 3.235.569 akçe ödendiği Baş Muhasebe kayıtlarında görülmekteydi. İnşanın sonunda bu iki kalyonda çalışan işçilere ödenen meblağ 3.430.560 akçe olarak tahakkuk etti<sup>636</sup>. Aynı işçilere yapılan toplamda 85.698 akçelik inâm buna dahil değildi<sup>637</sup>.

**Tablo 53:** Rodos'ta 1757-60 Arasında İnşa Edilen 41,5 Zirâ (31,46 mt.) Uzunluğundaki İki Kalyon İçin Hazine'den Verilen Tezkireler<sup>638</sup>

Tezkire Tarihi	Gün farkı	İşçi ücretleri vs.	Havale toplamında yüzdesi	Kendi içinde yüzdesi	Finansman Kaynağı
15.11.1758	29	5.000	7,00%	13,20%	1172 Rodos cizyesi <sup>639</sup>
14.12.1758	47	2.000	2,80%	5,28%	
30.01.1759	128	9.577	13,42%	25,28%	
07.06.1759	75	5.000	7,00%	13,20%	
21.08.1759	217	7.500	10,51%	19,80%	1173 Rodos cizyesi <sup>640</sup>
25.03.1760	162	1.500	2,10%	3,96%	
03.09.1760		5.000	7,00%	13,20%	1174 Rodos cizyesi <sup>641</sup>

<sup>636</sup> BOA, C. BH. 931; BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>637</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

<sup>638</sup> BOA, C. BH. 10944.

<sup>639</sup> BOA, C. BH. 11208'de daha önce gönderilen havaleden 20.000 olarak bahsediyor yani 7.500'ü zikretmiyor.

<sup>640</sup> BOA, C. BH. 11149; BOA, C. BH. 11155.

<sup>641</sup> BOA, C. BH. 699.

İnşa sonrası havale	2.300	3,22%	6,07%	1174 Rodos cizyesi
<b>Toplam</b>	<b>37.877</b>	<b>53,06%</b>		
<b>Havaleler Toplamı</b>	<b>71.387</b>			

**Tablo 54:** Rodos'ta 1757-60 Arasında İnşa Edilen 41,5 Zirâ (31,46 mt.) Uzunluğundaki İki Kalyonda Çalışan İşçilerin Ücretleri Toplamı<sup>642</sup>

		<b>Emin</b>	<b>Fiyat Fazlası</b>	<b>Mîrî</b>
<b>Defterde</b>	<b>Kuruş</b>	31.055	2.467	28.588
	<b>+Akçe</b>	42	42	
	<b>Akçe</b>	3.726.642	296.082	3.430.560
	<b>Oran</b>		7,95%	
<b>Reel Hesap</b>	<b>Kuruş</b>	31.055		28.588
	<b>+Akçe</b>	45		3
	<b>Akçe</b>	3.726.645		3.430.563

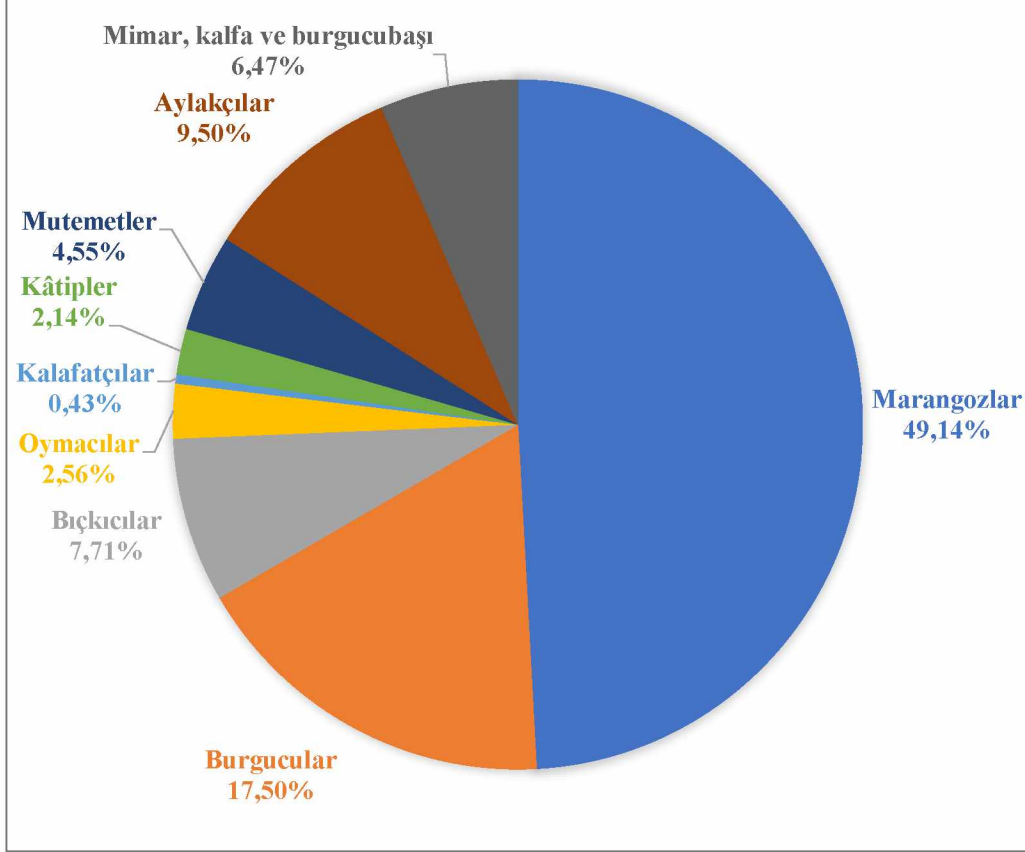
**Tablo 55:** Midilli'de İnşa Edilen 51,5 Zirâlık Kalyonda 1759-1761 Arasında Çalışan İşçilerin Ücretlerinin Genel Toplama Oranı<sup>643</sup>

<b>Meslek Grubu</b>	<b>Net Aylıklar Toplamı</b>	<b>Oran</b>
Marangozlar	1.237.870	49,14%
Burgucular	440.859	17,50%
Bıçkıcılar	194.325	7,71%
Oymacılar	64.518	2,56%
Kalafatçılar	10.752	0,43%
Kâtipler	54.000	2,14%
Mutemetler	114.600	4,55%
Aylakçılar	239.400	9,50%
Mimar, kalfa ve burgucubaşı	162.930	6,47%

<sup>642</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>643</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34.

**Grafik 18:** Midilli’de İnşa Edilen 51,5 Zirâlık Kalyonda 1759-1761 Arasında Çalışan İşçilerin Ücretlerinin Genel Toplama Oranı<sup>644</sup>



<sup>644</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902.

**Tablo 56:** Midilli’de İnşa Edilen 51,5 Zirâlık Kalyonun İnşasında 1758-1763 Tarihleri Arasında Çalışan İşçi ve Görevlilere Ödenen Toplam Ücretler<sup>645</sup>

Meslek Grupları	İşgücü	Tutar (Emin)	Toplam İndirimler	Tutar (Mirî)	Ferman ile indirilen	Asıl Masraf	Kuruş	+Akçe	Masraf Oranları
Marangozlar	66.816	2.467.191	438.093	2.029.098		2.029.098	16.909	18	17,57%
Kalyon nâzırları	1.980	1.900.800		1.900.800	492.127	1.408.673	11.738	113	12,20%
Burgucular ve kalafatçılar	27.517	990.699	157.911	832.788		832.788	6.939	108	7,21%
Demirciler		824.814	38.580	786.234		786.234	6.551	114	6,81%
Aylakçılar	28.500	570.000		570.000		570.000	4.750		4,94%
Bıçkıcılar	9.673	369.897	29.346	340.551		340.551	2.837	111	2,95%
Baltacılar	8.834	265.020		265.020		265.020	2.208	60	2,30%
Mutemetler	8.280	202.200	27.000	175.200		175.200	1.460		1,52%
Kalyon kaptanı	2.070	134.100		134.100		134.100	1.117	60	1,16%
Oymacılar	3.813	156.351	118.030	118.030		118.030	983	70	1,02%
Kâtipler	3.960	146.880	111.600	111.600		111.600	930		0,97%
Dağ mimarı	1.574	66.108	63.960	63.960		63.960	533		0,55%
Burgucubaşı	1.980	146.550	59.430	59.430		59.430	495	30	0,51%
Mimar	1.980	172.260	59.400	59.400		59.400	495		0,51%
Mimar Kalfası	1.020	65.280	30.600	30.600		30.600	255		0,27%
Nakkâşlar	198	22.275	22.275	22.275		22.275	185	75	0,19%
Arabacılar	225	8.100	8.100	8.100		8.100	67	60	0,07%



### 2.4.3. Ücret Kesintileri

Kalyonların inşası sırasında işçiler bizzat bina emini ya da ona bağlı bazı kişiler tarafından kontrol edilmekteydi. Sabah ve akşam olmak üzere iki kere yoklama alınır ve defterlere kaydedilirdi. İşçilerin bazen isim isim kaydedildiği bu defterlerde çoğu zaman yalnızca işçilerin konumu ve sayısı bulunmaktadır. Her inşa defterinde rastlanmasa da bazı inşa defterlerinde *kesr-i noksân* notuyla ücretlerden kesinti yapıldığı tespit edilmiştir. 1756-61 arasında Sinop'ta inşa edilen kalyonlar için tutulan defterlerden birinde bu duruma rastlanmıştır. İstanbul'dan gönderilen mimar, kalfa ve burgucubaşı gibi Tersâne-i Âmire'nin daimî çalışanları ile mutemetler, imam ve kâtiplerin yevmiyelerinden hiçbir kesinti yapılmazken diğer tüm işçi sınıflarından belirli oranlarda kesintiler yapıldığı görülür. Kesintilerin oranı ise işçilerin konumları ile ters orantılıdır.

**Tablo 57:** 1756-1761 Arasında Sinop'ta İnşa Edilen Kalyonlarda Çalışan İşçilerin Ücretlerinden Yapılan Aylık Kesinti Toplamları (Akçe)<sup>646</sup>

Çalışma Dönemi	Gün	Brüt Aylık Toplamı	Aylık Kesinti Toplamı	Aylık Ort. Kesinti Oranı
02.02.1756-02.03.1756	30	83.012	5.019	6,05%
03.03.1756-31.03.1756	29	76.860	4.078	5,31%
01.04.1756-30.04.1756	30	93.006	6.099	6,56%
01.05.1756-29.05.1756	29	125.162	6.830	5,46%
30.05.1756-28.06.1756	30	127.636	4.500	3,53%
29.06.-175627.07.1756	29	149.300	12.678	8,49%
28.07.1756-26.08.1756	30	180.614	30.045	16,63%
27.08.1756-25.09.1756	30	234.103	29.314	12,52%
26.09.1756-25.10.1756	30	208.044	31.242	15,02%
26.10.1756-23.11.1756	29	166.806	10.362	6,21%
24.11.1756-23.12.1756	30	145.573	5.959	4,09%
24.12.1756-21.01.1757	29	145.295	8.344	5,74%
22.01.1757-20.02.1757	30	134.457	3.280	2,44%
21.02.1757-21.03.1757	29	157.500	3.349	2,13%
22.03.1757-20.04.1757	30	158.718	1.840	1,16%
21.04.1757-19.05.1757	29	171.055	10.150	5,93%
20.05.1757-18.06.1757	30	156.496	17.590	11,24%
19.06.1757-17.07.1757	29	127.868	3.542	2,77%

<sup>646</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

18.07.1757-16.08.1757	30	125.309	4.535	3,62%
17.08.1757-14.09.1757	29	128.252	9.940	7,75%
15.09.1757-14.10.1757	30	129.811	10.217	7,87%
15.10.1757-12.11.1757	29	126.196	5.890	4,67%
13.11.1757-12.12.1757	30	135.582	4.106	3,03%
13.12.1757-10.01.1758	29	147.154	10.376	7,05%
11.01.1758-09.02.1758	30	145.160	18.460	12,72%
10.02.1758-10.03.1758	29	144.600	20.260	14,01%
11.03.1758-09.04.1758	30	149.564	14.190	9,49%
10.04.1758-08.05.1758	29	144.600	7.738	5,35%
09.05.1758-07.06.1758	30	147.533	5.409	3,67%
08.06.1758-06.07.1758	29	147.721	11.186	7,57%
07.07.1758-05.08.1758	30	179.123	2.868	1,60%
06.08.1758-03.09.1758	29	158.016	10.996	6,96%
04.09.1758-03.10.1758	30	174.059	8.333	4,79%
04.10.1758-01.11.1758	29	170.564	8.043	4,72%
02.11.1758-01.12.1758	30	187.217	9.976	5,33%
02.12.1758-30.12.1758	29	165.535	9.676	5,85%
31.12.1758-29.01.1759	30	153.174	10.660	6,96%
30.01.1759-27.02.1759	29	155.710	10.228	6,57%
28.02.1759-29.03.1759	30	145.322	11.773	8,10%
30.03.1759-27.04.1759	29	135.928	12.174	8,96%
28.04.1759-27.05.1759	30	123.300	11.343	9,20%
28.05.1759-25.06.1759	29	141.838	8.226	5,80%
26.06.1759-25.07.1759	30	182.430	12.556	6,88%
26.07.1759-24.08.1759	30	204.214	7.333	3,59%
25.08.1759-23.09.1759	30	192.431	8.665	4,50%
24.09.1759-22.10.1759	29	157.832	12.483	7,91%
23.10.1759-21.11.1759	30	159.904	8.300	5,19%
22.11.1759-20.12.1759	29	167.852	11.555	6,88%
21.12.1759-19.01.1760	30	148.554	11.780	7,93%
20.01.1760-17.02.1760	29	148.554	11.480	7,73%
18.02.1760-18.03.1760	30	127.286	6.315	4,96%
19.03.1760-16.04.1760	29	112.170	6.158	5,49%
17.04.1760-16.05.1760	30	121.906	2.730	2,24%
17.05.1760-14.06.1760	29	152.292	4.007	2,63%
15.06.1760-14.07.1760	30	140.516	6.328	4,50%
15.07.1760-12.08.1760	29	149.156	4.913	3,29%
13.08.1760-11.09.1760	30	167.818	12.464	7,43%
12.09.1760-10.10.1760	29	144.222	5.341	3,70%
11.10.1760-09.11.1760	30	131.578	3.639	2,77%
10.11.1760-08.12.1760	29	144.294	4.365	3,03%
09.12.1760-07.01.1761	30	166.618	2.166	1,30%
08.01.1761-05.02.1761	29	155.852	1.626	1,04%
06.02.1761-07.03.1761	30	157.118	3.461	2,20%

08.03.1761-05.04.1761	29	177.210	5.502	3,10%
06.04.1761-05.05.1761	30	159.984	2.496	1,56%
06.05.1761-03.06.1761	29	197.602	9.190	4,65%
<b>Toplam</b>	<b>1.949</b>	<b>9.970.166</b>	<b>595.677</b>	<b>5,97%</b>

## 2.5. Personelin İhtiyaçları

### 2.5.1. Kalyon İnşasında Çalışanların İaşeleri

Kalyon Bina Emni inşaa ile ilgili organizasyonda oluşabilecek hemen her türlü durumdan sorumlu olduğu için işçilerin ve diğere personelin yeme-içme bedelleri de onun tarafından karşılamak zorundaydı. Her ne kadar diğere harcamalar gibi bu tayinat masrafları da merkezden finanse ediliyor olsa da ellerinde yeterli nakit olmaması durumunda bu yükümlülüğü yerine getirebilmek için bazı bina emniileri borçlandığını dile getirebilmekteydi<sup>647</sup>.

Kalyon inşasında çalışanlara verilen tayinat esasında günlük olarak verilen et ve ekmekten oluşmaktaydı. Taşra tezgahlarında kalyonların inşaa edildiğı yerlerdeki fırıncıların kalyon çalışanları için pişirilecek ekmekleri hazırlayabilmek üzere normalden daha fazla mesai yapmaları gerekmekteydi<sup>648</sup>. Çalışanlar kendilerine verilen yiyecek ve içecekleri ise bina emniinin temin ettiğı sofrasınileri üzerinde tüketmekteydiler<sup>649</sup>.

Kime ne kadar tayinat verileceğı ise personelin bulunduğu mevkiye göre değışmekteydi. Bir kalyon inşasında bina emniinden sonra en fazla ücret ve tayinat kalyon kaptanı ile kalyon mimarına verilmekteydi. Midilli'ye ait örneklerden 1735'te kalyon kaptanlarının her birinin tayinatı 5 çift ekmek ile 1 kıyye et idi<sup>650</sup>. 1758'de başlayacak inşaa için görevlendirilen Hacı Hasan Kaptan'ın tayinatı ise yine 5 çift

<sup>647</sup> BOA, C. BH. 931.

<sup>648</sup> 1734'te Midilli'de devam eden iki kalyon inşasının çalışanlarına verilecek ekmeklerin hazırlanması için Midillili dört kaptanın gemileriyle Balkanlar'dan getirilen 10.000 keyl (256,56 ton) buğday Midilli'deki fırınlara dağıtıldı: Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 220.

<sup>649</sup> 1777-8'de Rodos'ta gerekli sofrasınilerini getiren kayıklara navul 397 kuruş verildi: BOA, KK. d. 5714, s. 13.

<sup>650</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 220.

ekmek ile toplamda 2 kıyye et olarak belirlendi<sup>651</sup>. Midilli’de 1761’de inşasına başlanan başka bir inşa için görevlendirilen Osman Kaptan ile Mehmed Kaptan’a da aynı şekilde tayinatın 5’er çift ekmek ve 2’şer kıyye et olarak verilmesi gerektiği Baş Muhâsebe’den bildirilmekteydi<sup>652</sup>. Kalyon Kaptanı’nın emrinde bulunan ve genellikle kalyonların denize indirilmelerine yakın İstanbul’dan gönderilen levent ve mirî marinar esirlere de tayinat verilmekteydi.

**Tablo 58:** Sinop’ta İnşâ Edilen Kalyonların Kaptan, Zâbit ve Esirlerinin 02.02.1756-24.08.1759 Tarihleri Arasındaki Tayinât Bedelleri<sup>653</sup>

	Kişi	Ay	Yev miye	Aylık		Tutar	
				Kuruş	Akçe	Kuruş	Akçe
Kaptanların maiyyetlerine ferman gereğince aylık verilen tayinât bedeli	2	44	46	23	2.760	2.024	242.880
Ferman ile nezâret için tayin edilen eski riyale Seyyid Mustafa Kaptan'a	1	9	104	26	3.120	234	28.080
Eski patrona Mustafa Kaptan'a	1	4,5	160	40	4.800	180	21.600
Kalyon zâbitlerinin her birine birer çift ekmek	7					230	27.600
-I	5						
-II	2						
Ferman ile hizmette istihdam için tayin olunan leventlerin her birine günlük birer ekmek bedeli	36	44				502,5	60.300
-Ca. 1170	15						
-N. 1171	16						
-N. 1172	5						
Kalyon ve sönbekideki esirlerin her birine günlük birer çift ekmek	27	44				560	67.200
-Sönbeki	2						
-Esirler	25						
-Ca. 1170	6						
-N. 1171	9						
-N. 1172	10						

<sup>651</sup> Her ikisinden de birer kıyye olmak üzere muhtemelen sığır ve koyun etleri: BOA, MAD. d. 10364, s. 209.

<sup>652</sup> BOA, C. BH. 448.

<sup>653</sup> BOA, C. BH. 860

	Kişi*Gün	Ort. top. Yevmiye		
Ferman ile istihdâm için tayin edilen marnol harâha(?) çekdirme esirlere verilen ekmeğ bedeli	98	112	91,5	10.980
Birkaç kere tayin edilen Salih Paşa'nın çekdirmesindeki esirlere verilen ekmeğ bedeli	70	96	56	6.720

**Tablo 59:** 1763'te Midilli ve Rodos'ta Kalyonların Denize İndirilmesinde Görevlendirilen Levent ve Esirlere Verilecek Tayinat<sup>654</sup>

Kişi	Erz (Pirinç)	Mercimek	Hınta (Buğday)	Revgan-ı zeyt (Zeytinyağı)	Peksimet
	Kile	Kile	Kile	Kıyye	Kantar
584	1.000	500	168	2.352	1.168

Kalyon mimarına verilen tayinat da kalyon kaptanına verilen ile aynı ya da yakın olmaktadır<sup>655</sup>. Kereste kesimi için dağ ve ormanlara giden görevlilere de bu süre boyunca menzil ücretleriyle birlikte tayinatları da verilmeye devam ediliyordu.

**Tablo 60:** Midilli'de İnşa Edilen Kalyonlara Ada Dışındaki Dağlardan Kereste Kesim ve Nakli İçin Gönderilenlere Verilen Yol ve Yemek Ücretleri (akçe)<sup>656</sup>

	Kişi	Kişi Başı Yevmiye	Aylık ort. İş Günü	Ay	Gün	Tutar (mirî)
Dağ Mimarı	1	30	29,5	10	295	8.850
Kalfa	2	30	29,5	10	295	17.700
Çukadar	2	30	29,5	10	295	17.700
<b>Toplam</b>	<b>5</b>	<b>30</b>	<b>29,5</b>	<b>10</b>	<b>295</b>	<b>44.250</b>

<sup>654</sup> Akdeniz seferine çıkan dört kalyona bindirilerek gönderilen 500 levent ve 84 esirin 6 aylık zahire ve peksimet miktarıdır: BOA, C. BH. 7127.

<sup>655</sup> 1777'deki kalyon inşasında mimarın tayinatı günlük 5 çift ekmeğ ve 2 kıyye et olarak belirlendi: Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 220.

<sup>656</sup> Kesim ve nakil işleri Biga, Armud Ovası, Tırmanlar, Çan, Bergama ve başka dağlardan yapıldı: BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 129.

### 2.5.2. Barınma

Normal bir inşa için gerekli işçiler Sinop'a ve Rodos'a oldukça yakın yerlerden toplanabildiğinden muhtemelen bu iki tezgahta konuk işçi sayısının oranı çok fazla değildi. Midilli'de ise nispeten dışarıdan getirilen kalon işçilerinin sayısı daha yüksekti. Diğer iki tezgaha ait incelenen defterlerde konaklama ile ilgili verilere rastlanmazken Midilli için buna dair bilgiler mevcuttur. 1758-63 arasında Midilli'de inşa edilen kalyonun masrafları arasında marangozlar ve yontucular için barakalar yapıldığı görülmektedir. Cıvata kârhanesi ve demirci kârhanesi ile birlikte bu barakaların inşa masrafı 675 kuruş tutmuştur<sup>657</sup>.

### 2.5.3. İş Sahası Güvenliği

Taşra tezgahlarında kalyon inşaları geçici bir faaliyet olduğundan muhafazaları için daimî bir teşkilat bulunmamaktaydı. Ancak kalyonların inşa organizasyonu içerisinde bir kısım görevlilerin mükellefiyeti kalyon inşa sahasını korumaktı. Her ne kadar açık bir ifade bulunmasa da en azından gündüz muhafazasının kalyon kaptanı ve 7-10 civarında olan maiyyeti tarafından yapıldığı anlaşılabilir<sup>658</sup>. İşçilerin çalışmadığı gece saatlerinde ise görevli olarak gece bekçileri istihdam edilmekteydi<sup>659</sup>. Bu önlemlere rağmen yine de dışarıdan inşa sahasının güvenliğinin ihlal edildiği de olmaktaydı. 1771 yılında kalyonların altına saklanıp yakalanan iki şüpheli bina emini tarafından yerel zâbitlere teslim edildi<sup>660</sup>. Bazen kalyon işçilerinin yerel zâbitler tarafından alıkonulup hapse atılması olayları da tekrar eden problemlerdendi. İşçilerin kalyonun inşa edildiği mekân ve zamanın dışında olduğu tahmin edilen bu tür olaylar daha çok inşasının aksamasına sebep olmaktaydı. Esasında istisnai bir durum olan bu

---

<sup>657</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 35.

<sup>658</sup> 1696-1698 arasında Sinop'ta inşa edilen iki kalyonun her bir kaptanının maiyyetinde onar kişi bulunuyordu: BOA, İE. BH. 917; 1756'da Sinop'ta başlayan kalyon inşalarında 7 kalyon zâbiti bulunmaktaydı: BOA, C. BH. 860.

<sup>659</sup> Rodos'ta 1757-60 arasında inşa edilen 2 kalyonda 20 akçe yevmiye ile 10 Şubat 1758-14 Temmuz 1760 arasında 30 ay görev alan 4 bekçinin aylık toplam ücreti 2.400 akçe olmuştu. Bu inşa süresince bekçilere verilen toplam ücret ise 72.000 akçe/600 kuruş tutarındaydı: BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>660</sup> BOA, C. BH. 409.

tür olaylarda merkezden işçilere bu tür muameleleri yapma yetkisine ancak kalyon kaptanının sahip olduğu hatırlatılmaktaydı<sup>661</sup>.

İnşa sahasının asayiş açısından güvenliğinin dışında bizzat işin kendisinden kaynaklanan güvenlik sorunlarına dair inşaların mevcudu ve sürelerine oranla çok az örnek mevcuttur. Sinop'ta 1704-1705 arasında iki kalyon inşa eden zimmî mimar Yani inşa sırasında iş kazası geçirmiş ve bir gözünü kaybetmişti<sup>662</sup>. Kalyon inşası sırasında kaza geçirerek yaralanan ve sakat kalan personelin emeklilik hakkı veriliyordu. 1735'te kalyon inşasında görev alanlardan Murtaza Reis halat kesmesi sebebiyle başından ve sol elinden yaralanması üzerine sakat kalmış ve çalışamayacak duruma gelmişti. Devlet idaresinden tekaüd edilmesi talebinde bulunan Murtaza Reis'in durumu Tersâne Emîni tarafından da tasdik ediliyordu<sup>663</sup>. Kalyon inşasının hareketleri bir aşaması olan denize indirilme sırasında ise kaza olma riski artmaktaydı. 1763 yılında Midilli'de inşası tamamlanan kalyonun denize indirilme işlemi sırasında meydana gelen kazada personelin başına bir şey gelmese de 13 top arabası ile 3 parile aleti kırıldı. Durumun İstanbul'a bildirilmesi üzerine Tersâne'den yenileri gönderildi<sup>664</sup>.

## 2.6. Çalışma Süreleri ve Toplam İşgücü

### 2.6.1. Haftalık ve Aylık Çalışma Süreleri

Her ne kadar farklı uygulamalara da rastlansa da yapı ustaları için iş süresi güneşin doğuşu ile batışı arasındaki süreydi. Bu Osmanlı döneminden de önce mevcut bir uygulamaydı. Normal şartlarda bir haftada iş günleri ise 6 gündü. Haftada bir günlük tatil Müslümanlar için Cuma ve yıl içinde de Bayram günleri iken Hristiyanlar için Pazar günüydü<sup>665</sup>.

---

<sup>661</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 209.

<sup>662</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 97.

<sup>663</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 386.

<sup>664</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 211.

<sup>665</sup> Tabakoğlu, "Osmanlı ekonomisinde emek piyasası ve ücretler", s. 96.

Esasında değişmeyen zaman birimleri yalnızca hafta ile saat ve alt birimleridir. Hafta her zaman 7 gün ve saat ise her zaman 60 dakika olarak sabittir. Ancak hesaplamada hangi takvim kullanılırsa kullanılsın gün, ay ve yıldan hiçbirinin sabit bir değeri yoktur. Ne yıllar ne aylar ne de günler 4 yılda birlik fark ve mevsim farklılıkları sebebiyle birbirine eşit değildir. Yine de kalyon inşaları genellikle bir-bir buçuk yıl civarında sürdüğünden işçiler yılın her gününde ve mevsiminde mesai yapmış oluyorlardı ki aldıkları yevmiyeyi adil hale yaklaştıran da ancak bu idi. İnşalarda yapılan ödemelerde gün bazında çok ciddi farklılıklar vardı. Kimi inşada kayıtlar haftalık olarak tutulmakta ancak öyle olmadığı halde 4 hafta bir ay kabul edilmekteyken kimilerinde hicrî takvim üzerinden bile her ay 30 gün kabul edilerek ücretler hesaplanmaktaydı<sup>666</sup>.

Kalyon inşası için seçilen tezgahların özellikleri arasında yılda daha fazla gün işçi çalıştırmaya müsait olma durumu da oldukça etkiliydi. Bilhassa Rodos gibi Ege'deki inşa tezgahlarında kışların ılıman geçmesi buralarda neredeyse tüm yılı çalışmaya müsait hale getiriyordu. Osmanlı yöneticileri de bunun farkında olduğundan durumu belirtiyor ve bina eminlerinden bunu değerlendirmelerini istiyorlardı<sup>667</sup>.

**Tablo 61:** Midilli'de 1758-1763 Tarihleri Arasında 51,5 Zirâlık Kalyonun İnşasında Çalışan İşçilerin Aylık Çalışma Süreleri<sup>668</sup>

Meslek Grupları	Tarih Aralığı		Ay			Aylık ort. iş günü
	Hicri	Miladî	Toplam	Boş	Çalışılan	
<b>Marangozlar-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>66</b>		<b>66</b>	
<u>Marangozlar</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>18</u>	-	<u>18</u>	-
<u>Marangozlar</u>	<u>6 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>27.11.1759-08.10.1763</u>	<u>48</u>	-	<u>48</u>	<u>24,5</u>
-Ustabaşılar			48		48	24,5
-Kalfalar			48	8	40	24,5
-Çıraklar (Şâkirdân)			48	14	34	24,6

<sup>666</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 206.

<sup>667</sup> BOA, C. BH. 10559.

<sup>668</sup> BOA, C. BH. 12417.



<b>Burgucular ve kalafatçılar-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>66</b>		<b>66</b>	
<u>Burgucular</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>18</u>	-	<u>18</u>	-
<u>Burgucular ve kalafatçılar</u>	<u>6 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>27.11.1759-08.10.1763</u>	<u>48</u>	-	<u>48</u>	<u>24,2</u>
-Ustabaşılar			48		48	23,6
-Diğerleri			48	1	47	24,3
<b>Bıçkıcılar-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 S. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.09.1763</b>	<b>65</b>		<b>64</b>	
<u>Bıçkıcılar</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>18</u>	-	<u>18</u>	-
<u>Bıçkıcılar (erre-keşân)</u>	<u>6 R. 1173-29 S. 1177</u>	<u>27.11.1759-08.09.1763</u>	<u>47</u>	<u>1</u>	<u>46</u>	<u>22,5</u>
I			47	1	46	22,5
II			47	1	46	22,5
<b>Aylakçılar-toplam</b>			<b>66</b>		<b>66</b>	
<u>Aylakçılar</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>18</u>	-	<u>18</u>	-
<u>Aylakçılar</u>	<u>1 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759-08.10.1763</u>	<u>48</u>	-	<u>48</u>	<u>30</u>
<b>Baltacılar</b>	<b>1 B. 1171-29 Z. 1172</b>	<b>11.03.1758-24.08.1759</b>	<b>18</b>		<b>18</b>	
<b>Dağ mimarı</b>	<b>1 B. 1171-29 Z. 1172</b>	<b>11.03.1758-24.08.1759</b>	<b>18</b>		<b>18</b>	
<b>Nakkâşlar</b>	<b>1 Ca. 1175-29 L. 1176</b>	<b>28.11.1761-13.05.1763</b>	<b>17</b>		<b>17</b>	
-Ustabaşı						
-Diğerleri						
<b>Oymacılar</b>	<b>1 Z. 1174-29 Za. 1176</b>	<b>04.07.1761-11.06.1763</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>23,7</b>
-Ustabaşılar						22,8
-Diğerleri						23,8
<b>Mimar-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>66</b>		<b>66</b>	<b>30</b>
<u>Mimar</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>18</u>	-	<u>18</u>	<u>30</u>
<u>Mimar (Nikola)</u>	<u>1 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759-08.10.1763</u>	<u>48</u>	-	<u>48</u>	<u>30</u>
<b>Mimar kalfası-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>38</b>		<b>34</b>	<b>30</b>

<u>Mimar kalfası</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>18</u>	-	<u>18</u>	<u>30</u>
<u>Mimar kalfası (Kara Yani)</u>	<u>1 Ş. 1175-29 Ra. 1177</u>	<u>25.02.1762-08.10.1763</u>	<u>20</u>	<u>4</u>	<u>16</u>	<u>30</u>
<b>Burgucubaşı-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>66</b>		<b>66</b>	<b>30</b>
<u>Burgucubaşı</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>18</u>	-	<u>18</u>	<u>30</u>
<u>Burgucubaşı (Yorgi)</u>	<u>1 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759-08.10.1763</u>	<u>48</u>	-	<u>48</u>	<u>30</u>
<b>Kâtipler-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>66</b>		<b>66</b>	<b>30</b>
<u>Kâtipler</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>18</u>	-	<u>18</u>	<u>30</u>
Mahzen kâtibi			18		18	30
Kereste kâtibi			18		18	30
<u>Kâtipler</u>	<u>1 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759-08.10.1763</u>	<u>48</u>	-	<u>48</u>	<u>30</u>
Mahzen kâtibi			48		48	<u>30</u>
Kereste kâtibi			48		48	<u>30</u>
<b>Mutemetler-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>66</b>		<b>66</b>	<b>-</b>
<u>Mutemetler</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>18</u>	-	<u>18</u>	<u>30</u>
Mahzen mutemedi			18		18	30
Çüb Mutemedi			18		18	30
<u>Mahzen mutemedi</u>	<u>1 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759-08.10.1763</u>	<u>48</u>	-	<u>48</u>	<u>30</u>
<u>Mutemetler</u>	<u>1 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759-08.10.1763</u>	<u>48</u>	-	<u>48</u>	<u>30</u>
<b>Arabacılar</b>	<b>1 M. 1177-29 S. 1177</b>	<b>12.07.1763-08.09.1763</b>	<b>59 gün</b>	<b>14 gün</b>	<b>45 gün</b>	<b>22,5</b>

## 2.6.2. İşçi Mevcudu

Kalyon inşalarında çalışan işçilerin dönemlere göre seyrinin takibi aslında inşanın ilerleme aşamaları hakkında da çok ciddi ipuçları sunmaktadır. Merkezden gelen ihtarlar bazen kısa sürede işçi mevcutlarının yükselişine sebep olabilmekteyken mevsim faktörü de bunu değiştiren sebeplerden biriydi. Kalafatçı, boyacı gibi bazı iş

kollarının inşanın yalnızca belli dönemlerinde çalışıyor olması da aynı şekilde inşaların kronolojik olarak manzaralarını resmetmekte yardımcı olmaktadır.

Ortalama bir kalyon inşasında işçilerin sayısı 100-150 arasında değişmekteyken bu sayı kalyonların sayısına, büyüklüğüne, mevsime, iş yoğunluğuna hatta bina emininin işçi toplayabilme ve zaptedebilme kudretine göre azalabilmekte ya da artabilmekteydi. Kalyonların inşa edildiği yerlerde halkın gözünde bu işçilerin meydana getirdiği manzarayı anlayabilmek ise ilginç sonuçlara götürebilmektedir. Örneğin 18. yüzyıl başlarında Midilli kasabasında toplamda 1.281 hane bulunmaktaydı<sup>669</sup>. 6 bin civarında insanın yaşadığı bir sahil kasabasında, sayısı bazen 200'ü bulan bir işçi topluluğunun kalyon inşasıyla meşgul olması burada yapılan en önemli iş görünümünde olmalıdır. Kalyon inşaları hakikaten halk nezdinde merak konusu olabilmekteydi. Kalyonların teftiş edildiği zamanlarda donanma ricali ve diğer görevlilerin yanında belde halkının da teftişe katıldığı bilinmektedir<sup>670</sup>.

**Tablo 62:** Midilli'de 51,5 Zirâlık Kalyonun İnşasında 1758-1763 Tarihleri Arasında Çalışan İşçilerin Ortalama ve Toplam Mevcutları<sup>671</sup>

Meslek Grupları	Tarih Aralığı		Aylık ort. işçi sayısı	Aylık ort. iş günü	Toplam işçi sayısı (kişi*ay)
	Hicri	Miladî			
<b>Marangozlar-toplam</b>	<b>6 R. 1173-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>			<b>2.369</b>
<u>Marangozlar</u>	<u>6 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	-	-	-
<u>Marangozlar</u>	<u>6 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>27.11.1759-08.10.1763</u>	<u>49,4</u>	<u>24,5</u>	<u>2.369</u>
-Ustabaşılar			<u>24,5</u>	24,5	1.177
-Kalfalar			<u>21,4</u>	24,5	856
-Çıraklar (Şâkirdân)			<u>9,9</u>	24,6	336
<b>Burgucular ve kalafatçılar-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>			
<u>Burgucular</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	-	-	-

<sup>669</sup> Levent Payzın, **XVIII. Yüzyılda Midilli Adası**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ayten Can Tunalı, Aydın, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008, s. 53.

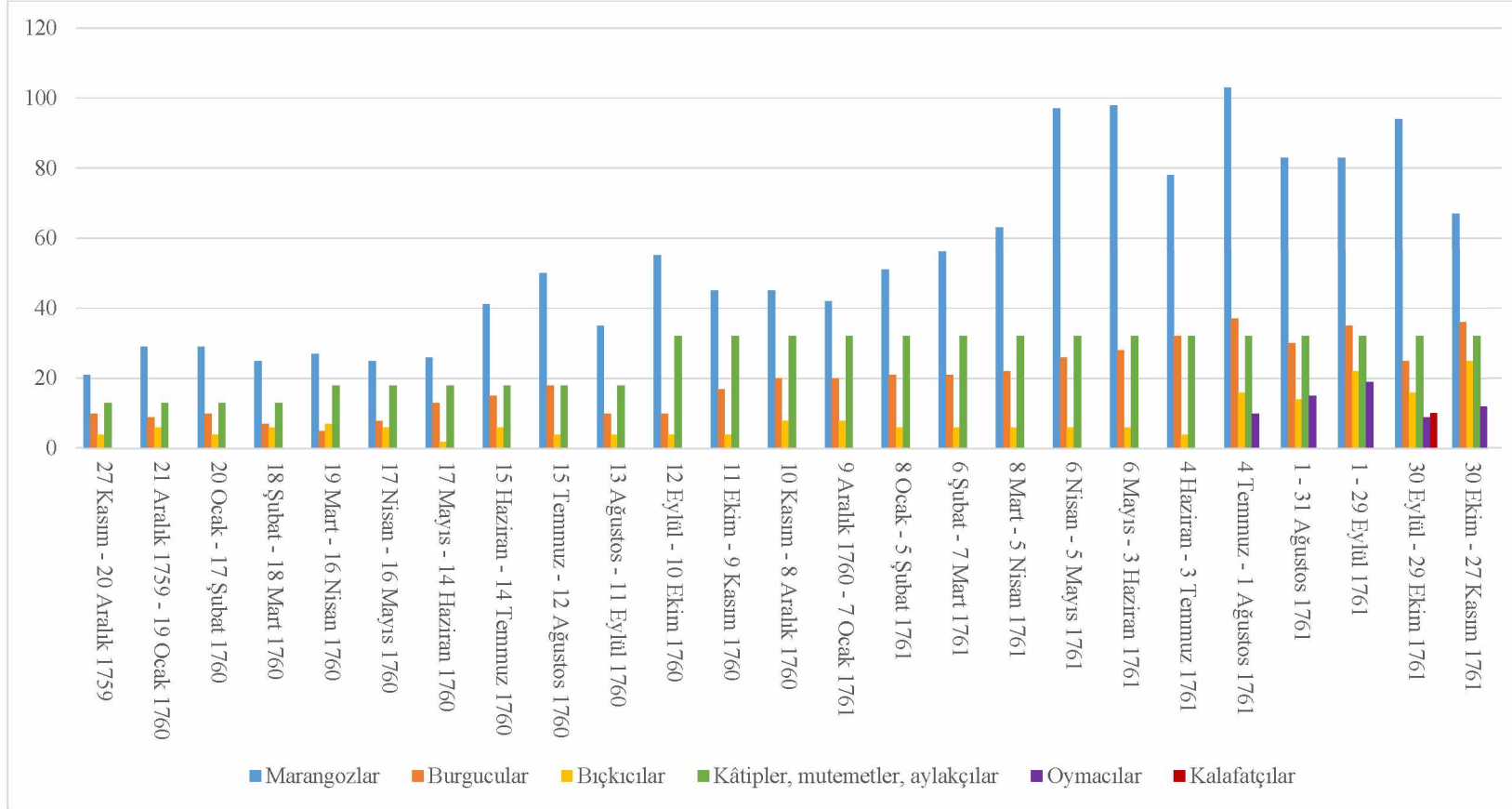
<sup>670</sup> Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 208.

<sup>671</sup> BOA, C. BH. 12417.

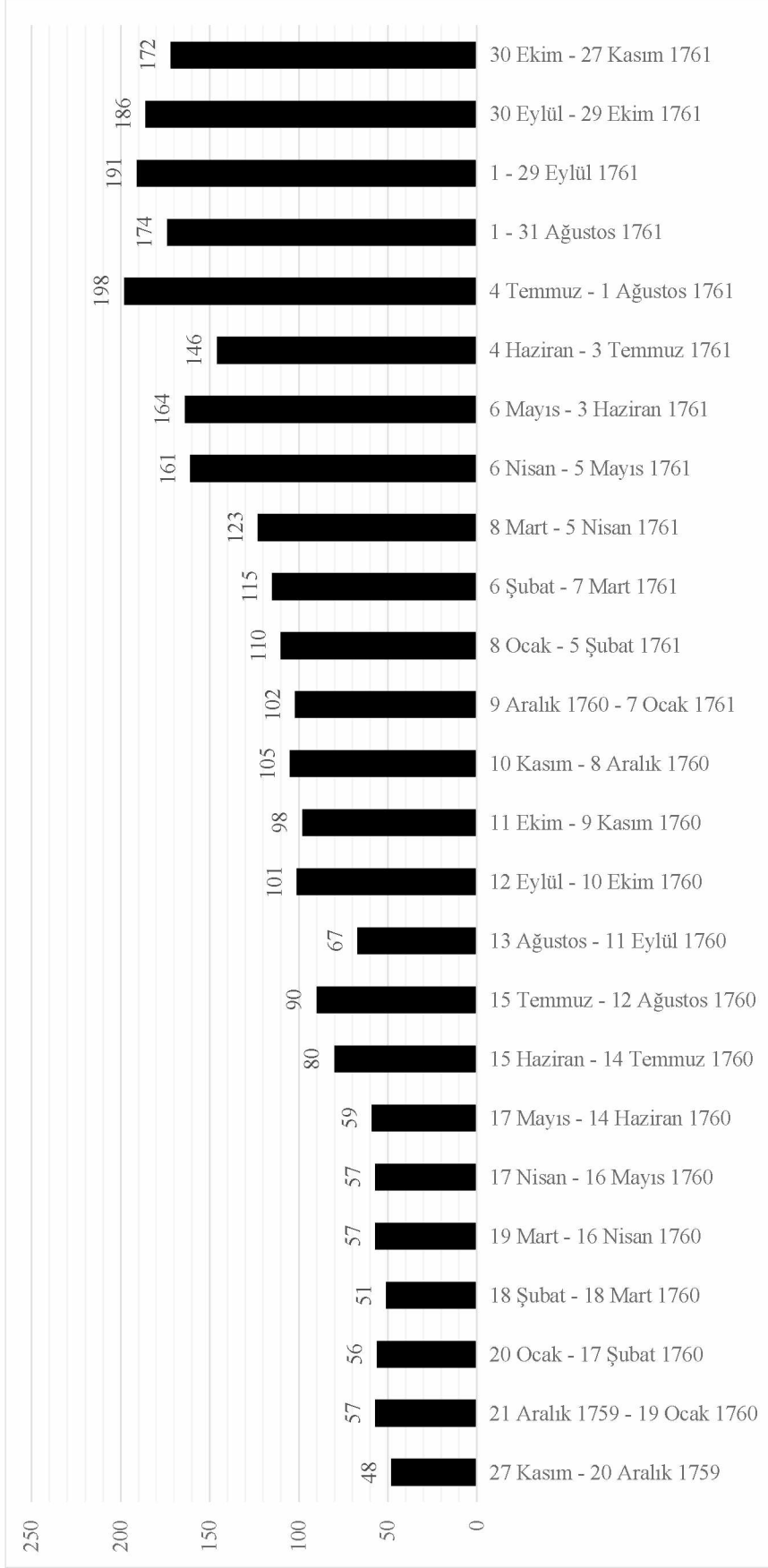
<u>Burgucular ve kalafatçılar</u>	<u>6 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>27.11.1759-08.10.1763</u>	<u>21,8</u>	<u>24,2</u>	<u>1.047</u>
-Ustabaşılar			<u>1,9</u>	23,6	92
-Diğerleri			<u>20,3</u>	24,3	955
<b>Bıçkıcılar-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 S. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.09.1763</b>			
<u>Bıçkıcılar</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	-	-	-
<u>Bıçkıcılar (erre-keşân)</u>	<u>6 R. 1173-29 S. 1177</u>	<u>27.11.1759-08.09.1763</u>	<u>7,8</u>	<u>22,5</u>	<u>360</u>
I			<u>3,9</u>	22,5	180
II			<u>3,9</u>	22,5	180
<b>Aylakçılar-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>			
<u>Aylakçılar</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	-	-	-
<u>Aylakçılar</u>	<u>1 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759-08.10.1763</u>	<u>15,8</u>	<u>30</u>	<u>758</u>
<b>Baltacılar</b>	<b>1 B. 1171-29 Z. 1172</b>	<b>11.03.1758-24.08.1759</b>			
<b>Dağ mimarı</b>	<b>1 B. 1171-29 Z. 1172</b>	<b>11.03.1758-24.08.1759</b>			
<b>Nakkâşlar</b>	<b>1 Ca. 1175-29 L. 1176</b>	<b>28.11.1761-13.05.1763</b>	<b>6,0</b>		<b>198</b>
-Ustabaşı			1,0		99
-Diğerleri			5,0		99
<b>Oymacılar</b>	<b>1 Z. 1174-29 Za. 1176</b>	<b>04.07.1761-11.06.1763</b>	<b>6,8</b>	<b>23,7</b>	<b>161</b>
-Ustabaşılar			0,7	22,8	16
-Diğerleri			6,1	23,8	145
<b>Mimar-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>66</b>
<u>Mimar</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>18</u>
<u>Mimar (Nikola)</u>	<u>1 R. 1173-29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759-08.10.1763</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>48</u>
<b>Mimar kalfası-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>38</b>
<u>Mimar kalfası</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>18</u>
<u>Mimar kalfası (Kara Yani)</u>	<u>1 Ş. 1175-29 Ra. 1177</u>	<u>25.02.1762-08.10.1763</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>20</u>
<b>Burgucubaşı-toplam</b>	<b>1 B. 1171-29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758-08.10.1763</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>66</b>
<u>Burgucubaşı</u>	<u>1 B. 1171-29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758-24.08.1759</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>18</u>

<u>Burgucubaşı (Yorgi)</u>	<u>1 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>48</u>
<b>Kâtipler-toplam</b>	<b>1 B. 1171- 29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758- 08.10.1763</b>	<b>4</b>	<b>30</b>	<b>132</b>
<u>Kâtipler</u>	<u>1 B. 1171- 29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758- 24.08.1759</u>	<u>2</u>	<u>30</u>	<u>36</u>
Mahzen kâtibi			1	30	18
Kereste kâtibi			1	30	18
<u>Kâtipler</u>	<u>1 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>2</u>	<u>30</u>	<u>96</u>
Mahzen kâtibi			1	30	48
Kereste kâtibi			1	30	48
<b>Mutemetler-toplam</b>	<b>1 B. 1171- 29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758- 08.10.1763</b>			<b>276</b>
<u>Mutemetler</u>	<u>1 B. 1171- 29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758- 24.08.1759</u>	<u>2</u>	<u>30</u>	<u>36</u>
-Mahzen mutemedi			1	30	18
-Çûb Mutemedi			1	30	18
<u>Mahzen mutemedi</u>	<u>1 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>48</u>
<u>Mutemetler</u>	<u>1 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>4</u>	<u>30</u>	<u>192</u>
<b>Arabacılar</b>	<b>1 M. 1177- 29 S. 1177</b>	<b>12.07.1763- 08.09.1763</b>	<b>5</b>	<b>22,5</b>	<b>10</b>

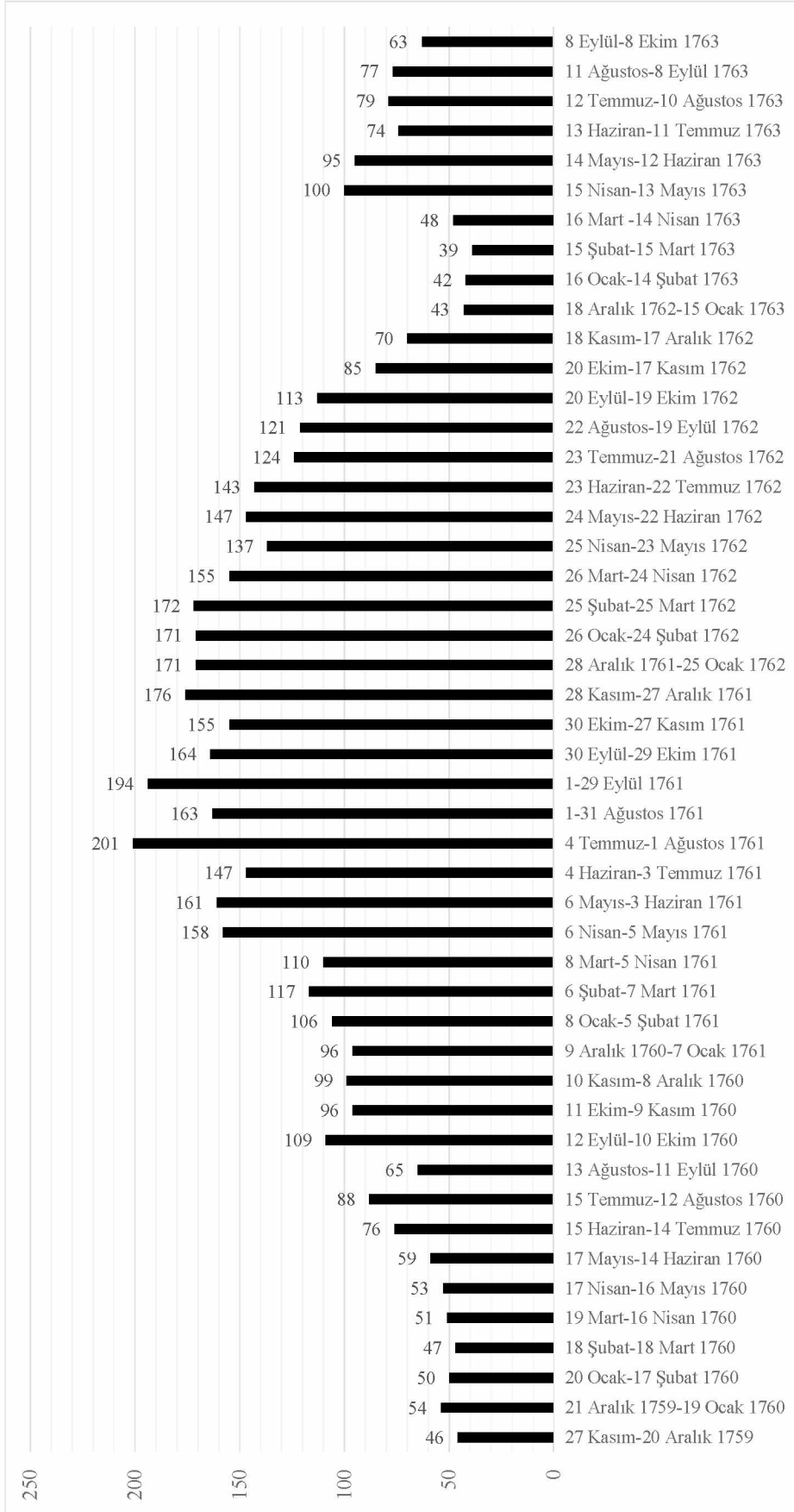
**Grafik 19: Mesleklere Göre Aylık İşçi Mevcutları (1759-61 Midilli - 1 kalyon)<sup>672</sup>**



**Grafik 20: Toplam İşçi Mevcudu (1759-61 Midilli - 1 kalyon)<sup>673</sup>**



**Grafik 21: 1758-1763'te Midilli'de İnşa Edilen Kalyonda Çalışan Tüm İşçilerin Mevcudu<sup>674</sup>**



<sup>674</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 114-130; BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34.



**Tablo 63:** Aylık İşçi Mevcutları (1756-1761, Sinop)<sup>675</sup>

Çalışma Dönemleri	Toplam	Marangozlar	Burgucular	Mutemedler	Aylakçılar	Kalafatçılar	Makaracılar	Kâtipler	Mimarlar	İmam
02.02.1756-02.03.1756	84	29	3	23	24			3	2	
03.03.1756-31.03.1756	71	17	5	22	22			3	2	
01.04.1756-30.04.1756	95	42	6	22	19			3	2	1
01.05.1756-29.05.1756	135	64	19	21	25			3	2	1
30.05.1756-28.06.1756	140	83	15	21	15			3	2	1
29.06.1756-27.07.1756	166	84	25	24	27			3	2	1
28.07.1756-26.08.1756	212	114	41	24	27			3	2	1
27.08.1756-25.09.1756	272	146	41	24	23	32		3	2	1
26.09.1756-25.10.1756	239	126	33	24	20	24	6	3	2	1
26.10.1756-23.11.1756	189	87	18	24	22	24	8	3	2	1
24.11.1756-23.12.1756	165	80	22	24	25		8	3	2	1
24.12.1756-21.01.1757	166	78	22	24	30		6	3	2	1
22.01.1757-20.02.1757	150	67	16	24	31		6	3	2	1
21.02.1757-21.03.1757	182	82	17	22	33	15	7	3	2	1
22.03.1757-20.04.1757	186	96	23	22	34		5	3	2	1
21.04.1757-19.05.1757	198	95	18	24	31	13	11	3	2	1
20.05.1757-18.06.1757	167	86	23	24	15	5	8	3	2	1
19.06.1757-17.07.1757	130	65	23	24	7		5	3	2	1
18.07.1757-16.08.1757	130	73	18	24	6		3	3	2	1

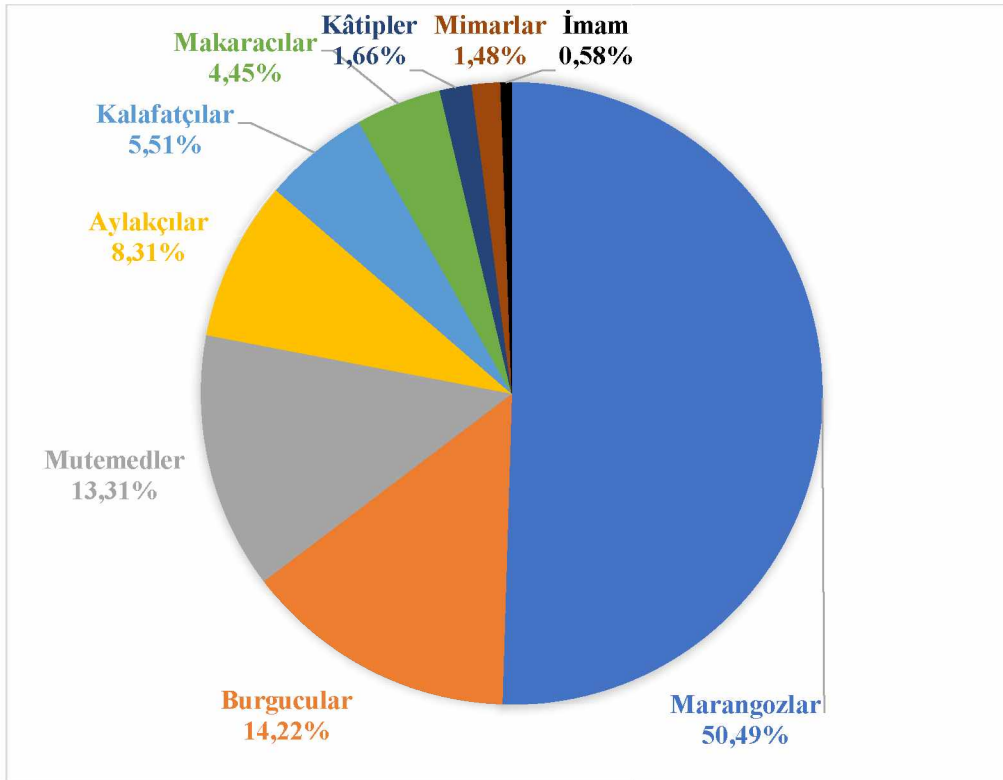
<sup>675</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

17.08.1757-14.09.1757	138	73	17	24	11		7	3	2	1
15.09.1757-14.10.1757	141	75	15	23	16		6	3	2	1
15.10.1757-12.11.1757	138	69	15	23	19		6	3	2	1
13.11.1757-12.12.1757	151	70	27	23	19		7	3	2	
13.12.1757-10.01.1758	165	79	28	23	23		6	3	2	1
11.01.1758-09.02.1758	162	75	30	23	19		9	3	2	1
10.02.1758-10.03.1758	162	79	29	23	15		10	3	2	1
11.03.1758-09.04.1758	164	78	33	24	13		10	3	2	1
10.04.1758-08.05.1758	160	75	35	22	13		9	3	2	1
09.05.1758-07.06.1758	161	81	25	23	15		11	3	2	1
08.06.1758-06.07.1758	162	83	25	22	15		11	3	2	1
07.07.1758-05.08.1758	203	119	35	23	11		9	3	2	1
06.08.1758-03.09.1758	177	106	30	23	7		5	3	2	1
04.09.1758-03.10.1758	197	118	32	23	11		7	3	2	1
04.10.1758-01.11.1758	190	112	31	23	10		8	3	2	1
02.11.1758-01.12.1758	212	126	36	22	12		8	3	4	1
02.12.1758-30.12.1758	190	103	34	22	13		11	3	3	1
31.12.1758-29.01.1759	172	89	27	22	15		12	3	3	1
30.01.1759-27.02.1759	174	94	27	22	13		11	3	3	1
28.02.1759-29.03.1759	165	82	28	22	14		12	3	3	1
30.03.1759-27.04.1759	148	79	21	22	7		12	3	3	1
28.04.1759-27.05.1759	134	67	21	22	5		12	3	3	1
28.05.1759-25.06.1759	158	87	25	22	5		12	3	3	1

26.06.1759- 25.07.1759	208	111	25	22	5	26	12	3	3	1
26.07.1759- 24.08.1759	237	114	36	22	9	38	11	3	3	1
25.08.1759- 23.09.1759	217	107	29	23	9	33	9	3	3	1
24.09.1759- 22.10.1759	177	91	34	23	4	9	9	3	3	1
23.10.1759- 21.11.1759	173	90	24	22	5	18	7	3	3	1
22.11.1759- 20.12.1759	185	92	25	23	5	24	9	3	3	1
21.12.1759- 19.01.1760	165	82	26	22	5	14	9	3	3	1
20.01.1760- 17.02.1760	165	82	26	22	5	14	9	3	3	1
18.02.1760- 18.03.1760	133	69	20	22	6		9	3	3	1
19.03.1760- 16.04.1760	116	61	21	22	5			3	3	1
17.04.1760- 16.05.1760	130	62	25	21	6		10	2	3	1
17.05.1760- 14.06.1760	168	81	25	21	6	20	9	2	3	1
15.06.1760- 14.07.1760	156	73	23	22	5	19	8	2	3	1
15.07.1760- 12.08.1760	170	80	21	21	15	19	8	2	3	1
13.08.1760- 11.09.1760	187	106	18	20	5	22	10	2	3	1
12.09.1760- 10.10.1760	160	75	23	21	5	20	10	2	3	1
11.10.1760- 09.11.1760	144	67	16	21	5	19	10	2	3	1
10.11.1760- 08.12.1760	161	84	25	21	5	10	10	2	3	1
09.12.1760- 07.01.1761	194	93	29	21	15	20	10	2	3	1
08.01.1761- 05.02.1761	175	85	25	21	5	25	8	2	3	1
06.02.1761- 07.03.1761	176	89	18	21	5	28	9	2	3	1
08.03.1761- 05.04.1761	208	92	18	21	20	42	9	2	3	1
06.04.1761- 05.05.1761	180	84	18	21	5	38	8	2	3	1

06.05.1761- 03.06.1761	229	109	17	21	27	41	8	2	3	1
	<b>Toplam</b>	<b>Marangozlar</b>	<b>Burgucular</b>	<b>Mutemedler</b>	<b>Aylakçılar</b>	<b>Kalafatçılar</b>	<b>Makaracılar</b>	<b>Kâtipler</b>	<b>Mimarlar</b>	<b>İmam</b>
<b>Ortalama</b>	<b>168,4</b>	<b>85</b>	<b>24</b>	<b>22,4</b>	<b>14</b>	<b>9,3</b>	<b>7,5</b>	<b>2,8</b>	<b>2,5</b>	<b>1</b>

**Grafik 22:** Aylık Toplam İşçi Mevcudu Oranları, 1756-1761/Sinop<sup>676</sup>



### 2.6.3. İşgücü Toplamları

Kalyon inşalarında inşa masrafları ile süreleri kadar işçilerin meydana getirdiği brüt işgücü de mukayese için dikkat çekici verilerden biridir. İş günü ile işçi sayısının çarpımı sonucunda elde edilen sayı -her ne kadar niteliği yansıtması mümkün olmasa da- insanın ne büyüklükte bir emek ile husule geldiğini göstermesi bakımından değer ifade etmektedir. Ayrıca kalyon inşası yetkilileri için de bu önemli olup bazı bina

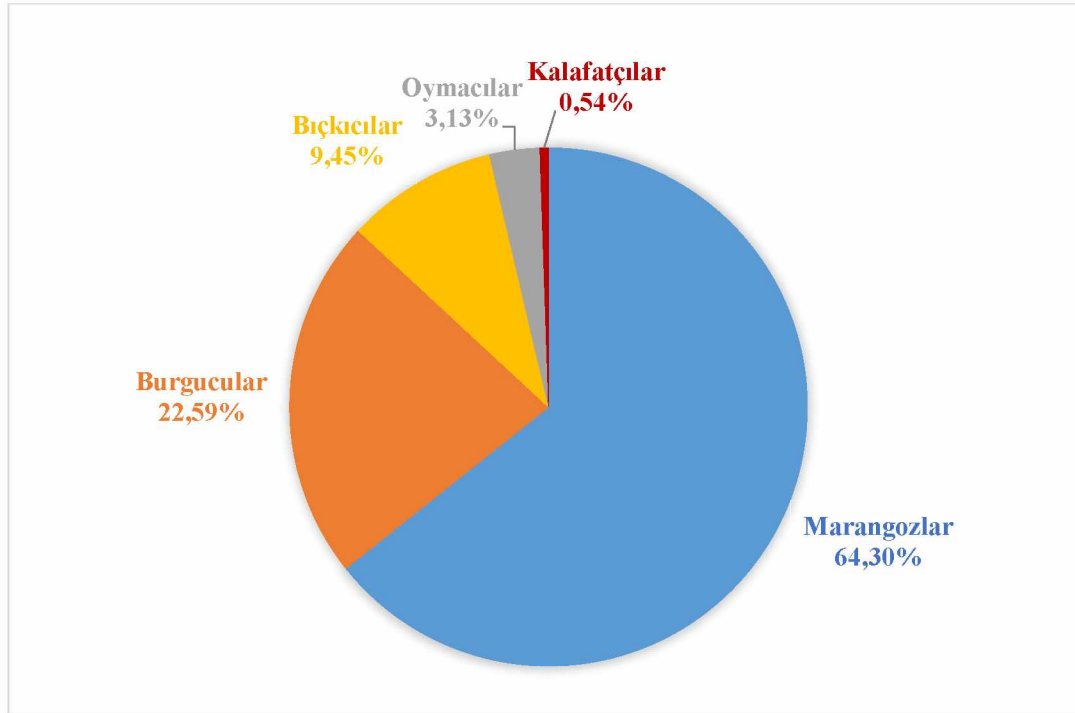
<sup>676</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

eminlerinin hesap defterlerinde işgücünün de ücretler ve mevcut ile birlikte kaydedildiği görülmüştür.

**Tablo 64:** Midilli’de İnşa Edilen 51,5 Zirâlık Kalyonda 1759-1761 Arasında Çalışan Meslek Gruplarının Reel İşgücü Oranları<sup>677</sup>

Meslek Grubu	İşgücü (kişi*gün)	Oran
Marangozlar	33.485,5	64,30%
Burgucular	11.764	22,59%
Bıçkıcılar	4.919	9,45%
Oymacılar	1.629	3,13%
Kalafatçılar	280	0,54%

**Grafik 23:** Meslek Gruplarının Reel İşgücü Oranı (1759-61 Midilli - 1 kalyon)<sup>678</sup>



**Tablo 65:** Midilli’de 51,5 Zirâlık Kalyonun İnşasında 1758-1763 Tarihleri Arasında Çalışan İşçilerin İşgücü Toplamları<sup>679</sup>

	Tarih Aralığı		Aylık ort. İşçi sayısı	Aylık ort. İş günü	Toplam İşçi Sayısı (kişi*ay)	Toplam İşgücü (kişi * gün)
	Hicri	Miladî				

<sup>677</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34.

<sup>678</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 2-34.

<sup>679</sup> BOA, C. BH. 12417.

<b>Marangozlar- toplam</b>	<b>6 R. 1173- 29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758- 08.10.1763</b>			<b>2.369</b>	<b>66.816</b>
<u>Marangozlar</u>	<u>1 B. 1171- 29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758- 24.08.1759</u>	-	-	-	<u>8.700</u>
<u>Marangozlar</u>	<u>6 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>27.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>49,4</u>	<u>24,5</u>	<u>2.369</u>	<u>58.116</u>
-Ustabaşılar			<u>24,5</u>	24,5	1.177	28.872
-Kalfalar			<u>21,4</u>	24,5	856	20.977
-Çıraklar (Şâkirdân)			<u>9,9</u>	24,6	336	8.267
<b>Burgucular ve kalafatçılar- toplam</b>	<b>1 B. 1171- 29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758- 08.10.1763</b>				<b>27.517</b>
<u>Burgucular</u>	<u>1 B. 1171- 29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758- 24.08.1759</u>	-	-	-	<u>2.144</u>
<u>Burgucular ve kalafatçılar</u>	<u>6 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>27.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>21,8</u>	<u>24,2</u>	<u>1.047</u>	<u>25.373</u>
-Ustabaşılar			<u>1,9</u>	23,6	92	2.173
-Diğerleri			<u>20,3</u>	24,3	955	23.200
<b>Bıçkıcılar- toplam</b>	<b>1 B. 1171- 29 S. 1177</b>	<b>11.03.1758- 08.09.1763</b>				<b>9.673</b>
<u>Bıçkıcılar</u>	<u>1 B. 1171- 29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758- 24.08.1759</u>	-	-	-	<u>1.591</u>
<u>Bıçkıcılar (erre-keşân)</u>	<u>6 R. 1173- 29 S. 1177</u>	<u>27.11.1759- 08.09.1763</u>	<u>7,8</u>	<u>22,5</u>	<u>360</u>	<u>8.082</u>
I			<u>3,9</u>	22,5	180	4.041
II			<u>3,9</u>	22,5	180	4.041
<b>Aylakçılar- toplam</b>	<b>1 B. 1171- 29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758- 08.10.1763</b>				<b>28.500</b>
<u>Aylakçılar</u>	<u>1 B. 1171- 29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758- 24.08.1759</u>	-	-	-	<u>5.760</u>
<u>Aylakçılar</u>	<u>1 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>15,8</u>	<u>30</u>	<u>758</u>	<u>22.740</u>
<b>Baltacılar</b>	<b>1 B. 1171- 29 Z. 1172</b>	<b>11.03.1758- 24.08.1759</b>				<b>8.834</b>
<b>Dağ mimarı</b>	<b>1 B. 1171- 29 Z. 1172</b>	<b>11.03.1758- 24.08.1759</b>				<b>1.574</b>
<b>Nakkâşlar</b>	<b>1 Ca. 1175- 29 L. 1176</b>	<b>28.11.1761- 13.05.1763</b>	<b>6,0</b>		<b>198</b>	
-Ustabaşı			1,0		99	
-Diğerleri			5,0		99	
<b>Oymacılar</b>	<b>1 Z. 1174- 29 Za. 1176</b>	<b>04.07.1761- 11.06.1763</b>	<b>6,8</b>	<b>23,7</b>	<b>161</b>	<b>3.813</b>
-Ustabaşılar			0,7	22,8	16	364
-Diğerleri			6,1	23,8	145	3.449

<b>Mimar-toplam</b>	<b>1 B. 1171- 29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758- 08.10.1763</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>66</b>	<b>1.980</b>
<u>Mimar</u>	<u>1 B. 1171- 29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758- 24.08.1759</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>18</u>	<u>540</u>
<u>Mimar (Nikola)</u>	<u>1 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>48</u>	<u>1.440</u>
<b>Mimar kalfası-toplam</b>	<b>1 B. 1171- 29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758- 08.10.1763</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>38</b>	<b>1.020</b>
<u>Mimar kalfası</u>	<u>1 B. 1171- 29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758- 24.08.1759</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>18</u>	<u>540</u>
<u>Mimar kalfası (Kara Yani)</u>	<u>1 Ş. 1175- 29 Ra. 1177</u>	<u>25.02.1762- 08.10.1763</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>20</u>	<u>480</u>
<b>Burgucubaşı-toplam</b>	<b>1 B. 1171- 29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758- 08.10.1763</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>66</b>	<b>1.980</b>
<u>Burgucubaşı</u>	<u>1 B. 1171- 29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758- 24.08.1759</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>18</u>	<u>540</u>
<u>Burgucubaşı (Yorgi)</u>	<u>1 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>48</u>	<u>1.440</u>
<b>Kâtipler-toplam</b>	<b>1 B. 1171- 29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758- 08.10.1763</b>	<b>4</b>	<b>30</b>	<b>132</b>	<b>3.960</b>
<u>Kâtipler</u>	<u>1 B. 1171- 29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758- 24.08.1759</u>	<u>2</u>	<u>30</u>	<u>36</u>	<u>1.080</u>
Mahzen kâtibi			1	30	18	540
Kereste kâtibi			1	30	18	540
<u>Kâtipler</u>	<u>1 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>2</u>	<u>30</u>	<u>96</u>	<u>2.880</u>
Mahzen kâtibi			1	30	48	1.440
Kereste kâtibi			1	30	48	1.440
<b>Mutemetler-toplam</b>	<b>1 B. 1171- 29 Ra. 1177</b>	<b>11.03.1758- 08.10.1763</b>			<b>276</b>	<b>8.280</b>
<u>Mutemetler</u>	<u>1 B. 1171- 29 Z. 1172</u>	<u>11.03.1758- 24.08.1759</u>	<u>2</u>	<u>30</u>	<u>36</u>	<u>1.080</u>
Mahzen mutemedi			1	30	18	540
Çûb Mutemedi			1	30	18	540
<u>Mahzen mutemedi</u>	<u>1 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>1</u>	<u>30</u>	<u>48</u>	<u>1.440</u>
<u>Mutemetler</u>	<u>1 R. 1173- 29 Ra. 1177</u>	<u>22.11.1759- 08.10.1763</u>	<u>4</u>	<u>30</u>	<u>192</u>	<u>5.760</u>
<b>Arabacılar</b>	<b>1 M. 1177- 29 S. 1177</b>	<b>12.07.1763- 08.09.1763</b>	<b>5</b>	<b>22,5</b>	<b>10</b>	<b>225</b>

**Tablo 66:** 1756-1761 Arasında Sinop'ta 2 Kalyon ve Bir Tonbaz İnşasında Çalışan İşçilerin Aylık İşgücü Döküm ve Mukayeseleri<sup>680</sup>

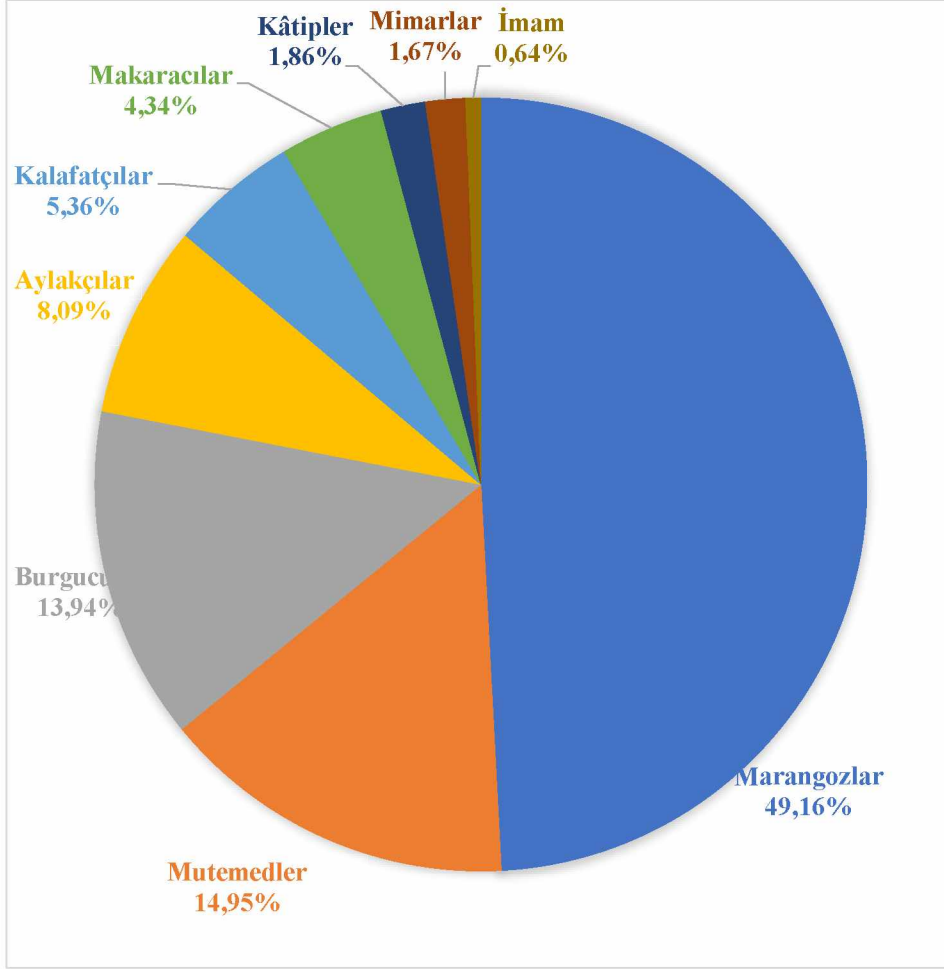
Çalışma Dönemi	Gün	Toplam	Mimarlar	Marangozlar	Burgucular	Kalafatçılar	Makaraçılar	Aylakçılar	Mutemeler	İmam	Kâtipler
02.02.1756-02.03.1756	30	2.300	60	754	82	0	0	624	690	0	90
03.03.1756-31.03.1756	29	1.958	60	442	134	0	0	572	660	0	90
01.04.1756-30.04.1756	30	2.586	60	1.092	160	0	0	494	660	30	90
01.05.1756-29.05.1756	29	3.622	60	1.664	498	0	0	650	630	30	90
30.05.1756-28.06.1756	30	3.752	60	2.158	394	0	0	390	630	30	90
29.06.-175627.07.1756	29	4.440	60	2.184	654	0	0	702	720	30	90
28.07.1756-26.08.1756	30	5.636	60	2.964	1.070	0	0	702	720	30	90
27.08.1756-25.09.1756	30	7.196	60	3.796	1.070	832	0	598	720	30	90
26.09.1756-25.10.1756	30	6.338	60	3.276	862	624	156	520	720	30	90
26.10.1756-23.11.1756	29	5.038	60	2.262	472	624	208	572	720	30	90
24.11.1756-23.12.1756	30	4.414	60	2.080	576	0	208	650	720	30	90
24.12.1756-21.01.1757	29	4.440	60	2.028	576	0	156	780	720	30	90
22.01.1757-20.02.1757	30	4.024	60	1.742	420	0	156	806	720	30	90
21.02.1757-21.03.1757	29	4.848	60	2.132	446	390	182	858	660	30	90
22.03.1757-20.04.1757	30	4.952	60	2.496	602	0	130	884	660	30	90
21.04.1757-19.05.1757	29	5.272	60	2.470	472	338	286	806	720	30	90
20.05.1757-18.06.1757	30	4.466	60	2.236	602	130	208	390	720	30	90
19.06.1757-17.07.1757	29	3.504	60	1.690	602	0	130	182	720	30	90
18.07.1757-16.08.1757	30	3.504	60	1.898	472	0	78	156	720	30	90
17.08.1757-14.09.1757	29	3.712	60	1.898	446	0	182	286	720	30	90



15.09.1757-14.10.1757	30	3.786	60	1.950	394	0	156	416	690	30	90
15.10.1757-12.11.1757	29	3.708	60	1.794	394	0	156	494	690	30	90
13.11.1757-12.12.1757	30	4.042	60	1.820	706	0	182	494	690	0	90
13.12.1757-10.01.1758	29	4.410	60	2.054	732	0	156	598	690	30	90
11.01.1758-09.02.1758	30	4.332	60	1.950	784	0	234	494	690	30	90
10.02.1758-10.03.1758	29	4.332	60	2.054	758	0	260	390	690	30	90
11.03.1758-09.04.1758	30	4.388	60	2.028	862	0	260	338	720	30	90
10.04.1758-08.05.1758	29	4.276	60	1.950	914	0	234	338	660	30	90
09.05.1758-07.06.1758	30	4.306	60	2.106	654	0	286	390	690	30	90
08.06.1758-06.07.1758	29	4.328	60	2.158	654	0	286	390	660	30	90
07.07.1758-05.08.1758	30	5.398	60	3.094	914	0	234	286	690	30	90
06.08.1758-03.09.1758	29	4.722	60	2.756	784	0	130	182	690	30	90
04.09.1758-03.10.1758	30	5.242	60	3.068	836	0	182	286	690	30	90
04.10.1758-01.11.1758	29	5.060	60	2.912	810	0	208	260	690	30	90
02.11.1758-01.12.1758	30	5.636	120	3.276	940	0	208	312	660	30	90
02.12.1758-30.12.1758	29	5.060	90	2.678	888	0	286	338	660	30	90
31.12.1758-29.01.1759	30	4.592	90	2.314	706	0	312	390	660	30	90
30.01.1759-27.02.1759	29	4.644	90	2.444	706	0	286	338	660	30	90
28.02.1759-29.03.1759	30	4.410	90	2.132	732	0	312	364	660	30	90
30.03.1759-27.04.1759	29	3.975	90	2.061	550	0	312	182	660	30	90
28.04.1759-27.05.1759	30	3.604	90	1.742	550	0	312	130	660	30	90
28.05.1759-25.06.1759	29	4.228	90	2.262	654	0	312	130	660	30	90
26.06.1759-25.07.1759	30	5.528	90	2.886	654	676	312	130	660	30	90
26.07.1759-24.08.1759	30	6.282	90	2.964	940	988	286	234	660	30	90
25.08.1759-23.09.1759	30	5.766	90	2.782	758	858	234	234	690	30	90
24.09.1759-22.10.1759	29	4.726	90	2.366	888	234	234	104	690	30	90
23.10.1759-21.11.1759	30	4.618	90	2.340	628	468	182	130	660	30	90
22.11.1759-20.12.1759	29	4.934	90	2.392	654	624	234	130	690	30	90

21.12.1759-19.01.1760	30	4.410	90	2.132	680	364	234	130	660	30	90
20.01.1760-17.02.1760	29	4.410	90	2.132	680	364	234	130	660	30	90
18.02.1760-18.03.1760	30	3.578	90	1.794	524	0	234	156	660	30	90
19.03.1760-16.04.1760	29	3.136	90	1.586	550	0	0	130	660	30	90
17.04.1760-16.05.1760	30	3.492	90	1.612	654	0	260	156	630	30	60
17.05.1760-14.06.1760	29	4.480	90	2.106	654	520	234	156	630	30	60
15.06.1760-14.07.1760	30	4.172	90	1.898	602	494	208	130	660	30	60
15.07.1760-12.08.1760	29	4.532	90	2.080	550	494	208	390	630	30	60
13.08.1760-11.09.1760	30	4.970	90	2.756	472	572	260	130	600	30	60
12.09.1760-10.10.1760	29	4.272	90	1.950	602	520	260	130	630	30	60
11.10.1760-09.11.1760	30	3.856	90	1.742	420	494	260	130	630	30	60
10.11.1760-08.12.1760	29	4.298	90	2.184	654	260	260	130	630	30	60
09.12.1760-07.01.1761	30	5.156	90	2.418	758	520	260	390	630	30	60
08.01.1761-05.02.1761	29	4.662	90	2.210	654	650	208	130	630	30	60
06.02.1761-07.03.1761	30	4.692	90	2.314	472	732	234	130	630	30	60
08.03.1761-05.04.1761	29	5.524	90	2.392	472	1.096	234	520	630	30	60
06.04.1761-05.05.1761	30	4.792	90	2.184	472	988	208	130	630	30	60
06.05.1761-03.06.1761	29	6.066	90	2.834	446	1.066	208	702	630	30	60
<b>İşgücü Toplamları</b>	<b>1.949</b>	<b>296.833</b>	<b>4.950</b>	<b>145.919</b>	<b>41.370</b>	<b>15.920</b>	<b>12.870</b>	<b>24.024</b>	<b>44.370</b>	<b>1.890</b>	<b>5.520</b>
<b>Zümrelerin işgücü oranı (%)</b>			<b>1,67</b>	<b>49,16</b>	<b>13,94</b>	<b>5,36</b>	<b>4,34</b>	<b>8,09</b>	<b>14,95</b>	<b>0,64</b>	<b>1,86</b>

**Grafik 24:** İşgücü Toplamlarına Göre İşçi Gruplarının Oranları, 1756-1761/Sinop<sup>681</sup>



<sup>681</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14872, s. 2-34.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### MALZEMELER

Bir kalyonun inşası için gereken malzemelerin neler olduğunu büyük ölçüde bina eminlerinin tutturduğu hesap defterlerinden, *Kuyûd-ı Mühimmât Defterleri*'nden ve Baş Muhâsebe'de hazırlanmış icmâl defterlerinden öğrenebilmekteyiz. Bu defterlerde görülen kalyon malzemelerinde cins ve nicelik açısından tam manasıyla bir standartlaşma olmadığıdır. Aynı yerde peşpeşe ve aynı uzunluklarda inşa edilmiş kalyonlarda bile tüm malzemeler tür ve sayı bakımından birebir uyuşmamaktadır. Bu da aslında her inşanın malzemeleri ve kalyonların biçimleri açısından eşsiz olduğunu göstermektedir. Yalnızca aynı inşa içerisinde üretilen aynı uzunluktaki kalyonlarda tam manasıyla bir aynılık söz konusu olabilmektedir.

İnşa için ücretleri ödenen malzemelerin listesi inşa defterlerinin üç ana bölümündenilki olan *mübâyaât* kısmında yer almaktadır. Mübâyaât da aslında kendi içinde ikiye ayrılmış olup birinci kısım *ecnâs-ı kereste* ikinci kısım ise *mühimmât* olarak taksim edilmiştir. Ecnâs kereste listesinde inşa boyunca gerekli yerlerden kestirilip nakledilmiş olan kerestelerin cins, sayı ve tutarları yer almaktadır ki satın alım ücretlerinin büyük kısmını bunlar oluşturur. Mühimmât kısmında ise başta demir olmak üzere zift, katran, üstüğü gibi kalafat malzemeleri, muhtelif cinsten yağlar ve bilimum gerekli malzemelerin listesi yer alır. Bu listede de aynı şekilde malzemelerin cins, miktar ve tutarları yer almaktadır. Bu bölüm içerisinde ancak hususi olarak talep konusu yapılmış ve inşa için en gerekli olan malzemeler inceleme konusu yapılmıştır.

#### 3.1. Ahşap Malzeme

Bir kalyonun en temel malzemesi olan ahşap malzemeler de esasında kendi içinde bazı kısımlara ayrılmaktadır. Daha çok büyüklük ile alakalı olan bu ayrımın farklılık temin yerlerine kadar sirayet etmiştir. Kalyonların normal boyutlardaki kerestelerinin temini çok çeşitli yerlerden sağlanabilirken büyük boyutlardaki sütun ve serin gibi kısımlar ancak sınırlı yerlerden temin edilebilmekteydi. Bu durum arşiv

kayıtlarındaki ifadelerde de rastlandığından ahşap malzemeler bahsi iki parçaya ayrılarak incelenmiştir.

### 3.1.1. Kereste

Kerestelerin bir kalyonun inşası için en önemli malzemeler olduğunun Osmanlı idarecileri de gayet idrakinde olup<sup>1</sup> taşrada inşa organizasyonu ile ilgilenen görevlilere bunu sık sık ifade etmekte ve teminine azami dikkat etmeleri için uyarmaktaydılar. Bilhassa Anadolu'da gemi yapımına uygun kerestelerin bol ve çeşitli olduğu ormanların sahillerde ya da sahillere makul mesafelerde oluşu bu konuda Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer denizci devletlere nazaran oldukça büyük bir avantajı idi. Taşra tezgahlarında kalyon inşa edilen yerlerden Sinop ve Midilli'ye kereste temin edilen bölgeler aslında Tersâne-i Âmire'ye de ocaklık olarak ya da haricen kereste sağlanan bölgelerdi<sup>2</sup>. Diğer bir tezgah olan Rodos'ta da zaman zaman Süveyş Tersanesi için kereste kesimi yapılmaktaydı.

#### 3.1.1.1. Kalyon İnşası İçin Kesilecek Ağaçların Özellikleri

Osmanlı taşrasındaki tüm inşa tezgahlarına gönderilen direktiflerden biri kesilecek kerestelerin özellikleri ile ilgiliydi. Tersâne'den taşra tezgahlarına gönderilecek mimar ve mimar kalfalarına kesilecek kerestelerin çapları verilmekteydi. Gerekli kerestelerin bu ölçülere göre büyük, temiz, güzel, sağlam ve çatlağı olmayan ağaçlardan kesilmesi istenmekteydi. Ayrıca ağaçların işi bilmeyen kişiler tarafından kesilmemesi ihtar edilmekteydi<sup>3</sup>.

Kalyon kerestelerinin hangi cins ağaçlardan kesileceği ise bölgeye ve parçanın konulacağı yere göre çeşitlilik arz etmekteydi. Kalyonların inşa edildiği kerestelerin büyük kısmı çam ve meşe ağaçlarından elde edilmekteydi. Midilli'de inşa edilen bir kalyon için gerekli meşe ve çam kerestelerine ait bir müfredat defterinden verilecek

<sup>1</sup> “...kalyonun akdem-i inşası olan ecnâs-ı kereste...”: BOA, C. BH. 10570.

<sup>2</sup> Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, İstanbul, Küre, 2011, s. 233.

<sup>3</sup> BOA, AE. Mustafa III 4350; BOA, C. BH. 10559.

örnek yerinde olacaktır. 1759'da Midilli'deki kalyon için Biga, Çan ve Bergama taraflarından talep edilen iki voltalı, bir voltalı, pıraçol-ı kebîr, ser-çapa, sürme-i çatal, sûtûn-ı hârice, baba ve döşek isimli parçalar meşe ağacından kesilecekti. Kaz Dağı sahillerindeki Kemer, Edremit ve bağlı kazalarından kesilmesi istenen lata-i kebîr, koğuş ve lata-i sağır isimli parçaların ise çam ağacından olacaktı<sup>4</sup>. Yine kalyonun çeşitli parçalarından olan makaralar karaağaçtan yapılmaktaydı<sup>5</sup>. Kalyonların denize indirilmeleri için gerekli olan felenk ve kızaklar ise gürgen ağacından yapılmaktaydı<sup>6</sup>. Bunlar kalyonların en bilindik malzemeleri ve üretildikleri ağaçlar olup daha başka ağaç çeşitleri de kalyonların muhtelif kısımları için kesilmekteydi.

### 3.1.1.2. Kereste Kesim Zamanı

Kalyonlar ve diğer gemiler için kerestelerin kesilme zamanı genellikle kış mevsimi idi. Kışın ağaçların suyu çekildiği için elde edilen kerestenin daha dayanıklı olduğu bilinmektedir. Ayrıca keresteleri kesildikleri dağlardan taşımak karlar üzerinde sürümenin mümkün olduğu kış aylarında daha kolay olmaktadır<sup>7</sup>. İstanbul dışındaki kalyon inşalarının başlangıç zamanlarına bakıldığında da bunun genellikle kış aylarında olduğu görülmektedir. Bina emini henüz tayin edilmemiş olsa bile ilgili bölgelerin kadıları harekete geçirilerek Sonbahar ortalarından itibaren kerestenin kesimine başlanır ve bunlar için gerekli para havaleleri yapılırdı. Kereste kesim döneminin genellikle kış mevsimi olarak kabul edilmesi sebebiyle bina eminleri bunun kaçırılmaması için merkezden doğrudan nakit para isteyebilmekteydiler<sup>8</sup>. Kerestelerin temini önem sırasının yanında temin önceliği bakımından da ön sırada bulunması

<sup>4</sup> BOA, C. BH. 11004, 14 Za. 1172/9 Temmuz 1759.

<sup>5</sup> Fahri Sakal, **89 No'lu 1737-1739 (1149-1152 H.) Tarihli Sinop Şer'iyeye Sicili**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dan. Ali Ünal, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun, 1990, s. 41, h. nr. 137.

<sup>6</sup> Şenay Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", **Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası**, Ed. Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş, M. Ziya Köse, İstanbul, Yeditepe, 2011, s. 224.

<sup>7</sup> Yusuf Alperen Aydın, "XVIII. Yüzyıl Osmanlı Kalyon İnşasında Kereste Temini", **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri (17-18 Mayıs 2004) -Bildiriler-**, İstanbul, 2005, s. 38.

<sup>8</sup> 13 Aralık 1760'ta Rodos'ta 2 kalyon inşasına memur edilen Kızıllıhisarlızâde Ahmed Bey kereste bedeli olarak kendisine Rodos ve Sakız cizyesinden havale edilen 10.000 kuruşun toplanması birkaç ay süreceğinden bu sürede kereste kesim zamanını geçirmemek için İstanbul'dan nakit para talep etmekteydi: BOA, C. BH. 8235, 17 Cemaziyelevvel 1174/25 Aralık 1760.

hasebiyle para havalelerinin önemli kısmı bu temin süresi içerisinde gerçekleşiyordu. 1757-1760 tarihleri arasında Rodos'ta gerçekleşen kalyon inşalarında kereste kesim, nakil ve satın alma işlemleri için gönderilen toplam paranın ilk havalede %36'sı, ilk 8 ay içerisinde de %80'i de gönderildi. Kereste ücretleri olarak gönderilen havaleler bittikten sonra işçi ücretleri adına havaleler gönderilmeye başlanmaktaydı<sup>9</sup>.

Kereste kesim zamanı için bina eminlerinden bazen farklı öneriler de gelmekteydi. Canik muhassılı ve Trabzon valisi Ali Paşa, Sinop'ta inşasına memur olduğu 2 kalyonun inşa durumu ilgili gelen emirlerin Mart başlarında eline ulaştığını bildirip kereste durumu ile ilgili danıştığı *erbâb-ı vukûfun* kendisine Sinop çevresinde kerestenin ya cemrelerden önce ya da kiraz mevsimi girdiğinde kesilmesi gerektiğini, bu zamanları geçirdikten sonra kesilen keresteye kurt düştüğünü ve dayanıklı olmadığını, bu kesim mevsiminde ağaçların kesilmesinin daha faydalı ve kullanıma uygun olduğunu söylediklerini haber veriyordu. Bu yüzden diğer durumun masrafa sebep olacağını ve inşada acele etmenin mahzurları olduğunu bildirmekteydi. Merkeze ise inşanın acilen bitirilmesine mi yoksa kereste kesimi için kiraz mevsiminin beklenmesinin mi tercih edildiğini sormaktaydı. Ali Paşa'nın kendisine havale edildiği bu sualine Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa kalyonların inşası emredileli 5 ayı geçtiğini ve şimdiye kadar kerestenin kesilmiş inşanın da bitmeye yaklaşmış olması gerektiğini belirttikten sonra Tersâne-i Âmire ricaliyle de yaptığı görüşme neticesinde Hızır günlerine daha çok gün olduğunu ve kereste kesiminin mevsimi olduğunu bu nedenle de kerestenin kesilip inşanın hızlandırılmasının gereğini bildirmekteydi. Nitekim Sadrazam'ın emri de bu yönde oldu<sup>10</sup>.

Kalyon inşası için keresteler hangi dönemde kesilirse kesilsin bir süre kuruması gerekiyordu. Yeni kesilmiş ve kuruması beklenmeyen kerestelerin daha sonra kurduğunda çekip kalafatının bozulduğu bilinmekteydi<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> BOA, C. BH. 10944.

<sup>10</sup> BOA, C. BH. 8627, 21 M. 1189/24 Mart 1775

<sup>11</sup> Mehmet Ali Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, Ankara, TTK, 2014, s. 390.

### 3.1.1.3. Sinop Tezgahının Kereste Temini

Sinop, kalyon inşası için gerekli türde ve sayıda keresteyi yakın bölgelerden temin edebildiği için taşra tezgahları içinde bu konuda en avantajlı yerlerden biri, 18. yüzyılın en azından son çeyreğine kadar birincisiydi. Bu dönemde Sinop'ta inşa edilen kalyonların kerestelerinin neredeyse tamamı Sinop'tan doğuda Samsun'a ve içeride Kastamonu'ya kadar olan bölgelerden temin edilebildi<sup>12</sup>. Sinop bu özelliğiyle kendi kerestesini karşıladığı gibi Tersâne-i Âmire'ye hatta bazı zamanlarda Süveyş'e bile buradan kereste gönderilmekteydi<sup>13</sup>.

### 3.1.1.4. Rodos Tezgahının Kereste Temini

Sinop kadar olmasa da Rodos da ada içerisinden ve yakın sahillerden temin ettiği kereste ile büyük ölçüde kendine yetebilen bir tezgahtı. Rodos'a İstanbul'dan oldukça sınırlı sayıda gönderilmesi yeterli gelmekteydi ki bunlar da kalyonların sütun ve serenleriydi<sup>14</sup>. 1760 sonlarında inşasına başlanan 2 kalyon için tertip edilen defterde 18.038 adet kerestenin Rodos ve havalisinden kesilip nakledilmesi belirtilmekteydi. Önceki senelerde olduğu gibi bu keresteler de Rodos dağlarından, Gökçeğiz'den ve o havalideki diğer kaza ve nahiyelerden kesilip nakledilecekti. 150 adet çeşitli sütun, seren ve diğer kerestenin de Tersâne-i Âmire tarafından verilmesine karar verildi<sup>15</sup>.

### 3.1.1.5. Midilli'nin Kereste Temini

Taşra tezgahları içinde en çok farklı yerden kereste temin etmek durumunda kalan tezgah Midilli olmaktadır. Midilli'de inşa edilen kalyonlar için hem ada içinden

---

<sup>12</sup> BOA, AE. Mustafa III 4350; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, 3. bs., Ankara, TTK, 1988, s. 447, 448; Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 386.

<sup>13</sup> Ünal, **a.g.e.**, s. 362.

<sup>14</sup> Adada 1757-1760 arasında inşa edilen 2 kalyon için toplamda 25.034 adet keresteden önce 14 adedinin Tersâne-i Âmire'den verilmesi kararlaştırılmıştı. İnşa süresince İstanbul'dan gönderilenler ise Çüb Mahzeni'nden verilen 61 adet sütun ve 23 adet serendi: BOA, C. BH. 10559; BOA, MAD. d. 10364, s. 204.

<sup>15</sup> BOA, C. BH. 8235; BOA, C. BH. 11085, 5 Cemaziyevvel 1174/13 Aralık 1760.



hem Batı Anadolu'nun çeşitli yerlerinden hem de Sinop, Kocaeli gibi çeşitli yerlerden beslenen Tersâne-i Âmire'den kereste tedarik edilmekteydi. Yine de Midilli'de kalyon inşası için gerekli kerestenin büyük kısmı yakın çevresinden temin edilmekteydi. Midilli'de 1758'de inşasına başlanan kalyonun 8.967 adet kerestesinden 533'ü Tersâne-i Âmire'den verilirken 8.434 adedi Midilli ve havalilerinden kesilip nakledildi<sup>16</sup>. Kalyonun Bina Emini Hacı Ömer Ağa'nın 1761'de yazdığı arzıhalde kerestenin bol olduğunu bu konuda problem yaşamadığını dile getirmekteydi<sup>17</sup>.

### 3.1.1.5.1. Midilli Tezghasına Ada İçerisinden Kereste Temini

Midilli'de inşa edilen kalyonlar için adadan temin edilecek kerestelerin taksimi adanın fethinden beri 5 hisseye ayrılıp 2'şer hissesi Midilli ve Molova kazalarına bir hissesi ise Kalonya kazasına düşmekteydi<sup>18</sup>. 1762'de 45,5 zirâlık kalyona gereken ve ada içerisinden kesilip nakledilmesi emredilen keresteden kadı tarafından hazırlanan tevzî defterine göre gereğince Molova kazasının hissesine 700 Kalonya kazasının hissesine de 350 adet ecnâs kereste düştü. Mükelleflerin bedeli 3.000 kuruş olarak belirlenen kerestelerin 6 ay içinde tamamını getirmeleri beklenmekteydi<sup>19</sup>. 1774 yılındaki kalyon inşasında da 8.434 adet kereste Biga, Çan, Bergama ve Kemer-Edremit kazalarından istenirken ada içerisinde kesilecek kereste adedi 1.588 adet olarak belirlendi<sup>20</sup>. 1777 yılında inşa edilen bir kalyon için Midilli'den kesilip nakledilecek olan 3.250 adet kereste de kazalara yine aynı oranda taksim edildi<sup>21</sup>.

---

<sup>16</sup> Kerestelerin toplam bedeli 22.004 kuruştı: BOA, C. BH. 5973.

<sup>17</sup> "...kereste vefret üzere olup şimdiye dek zift ve katran ile akçeden gayrı nesneye müzâyakan olmadı...": BOA, C. BH. 6530, 2 N. 1174/7 Nisan 1761.

<sup>18</sup> **Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihiçesi**, Ed. Cevdet Küçük, Ankara, 2001, s. 192-194, 336-337.

<sup>19</sup> BOA, C. BH. 12687, 3 M. 1176/25 Temmuz 1762.

<sup>20</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 224.

<sup>21</sup> Midilli ve Molova'ya 1.300'er ve Kalonya'ya 650 adet: Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 222.

**Tablo 67:** Midilli Köylerinin Müslüman Halkından İstenen Çeşitli Kerestelerin Dağılımı (Mart 1774)<sup>22</sup>

Köyün İsmi	İstenen Çeşitli Kereste Adedi	Oran
Biga Nahiyesindeki karyeler	210	42%
İpyoz ve Uskonda	78	15,6%
Balçikhisar	50	10%
Sarılıca	40	8%
Kelimiye	35	7%
Komi ve Bigi	30	6%
Katartöz	20	4%
Göle	20	4%
Ahtanda	10	2%
Komi	7	1,4%
<b>TOPLAM</b>	<b>500</b>	

### 3.1.1.5.2. Midilli Tezgahına Çevre Bölgelerden Kereste Temini

Midilli’de inşa edilen kalyonlar için adadışından kereste temin edilen bölgeler ana hatlarıyla dört ayrı bölge olarak değerlendirilebilir. İki bölge çam ağacı yönü zenginken diğer iki bölgeden özellikle meşe ve karaağaç kerestesi kesilmekteydi. Birinci bölge bugün Balıkesir Vilayeti’nin Ege sahillerini kapsayan ve Kazdağları güneyinde bulunan Edremit, Edremit Kemer ve bunlara bağlı kazalardan oluşmaktaydı. Midilli tezgahı için çam kerestesinin başlıca temin yeri olan bölgeden Tersâne-i Âmire için de kereste tedarik edilmekteydi<sup>23</sup>. İkinci bölge Kazdağları’nın batısında ve iç kesimde bulunan Ezine, Tuzla ve Bayramiç ve çevresinden oluşmakta olup ikinci bir çam kerestesi tedarik bölgesiydi<sup>24</sup>. Üçüncü bölge Kazdağlarının kuzey ve doğusundan başlayarak Güney Marmara sahillerine kadar ulaşan ve bugün büyük ölçüde Çanakkale Vilayeti’nin kuzeyinde yer alan bölgeydi. Çan, Biga, Karabiga Kemer, Göran, Lâpseki, Balya ve Ünye bu bölgenin kazaları olup Midilli için meşe

<sup>22</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 231.

<sup>23</sup> BOA, C. BH. 608; BOA, C. BH. 717; BOA, C. BH. 11004; BOA, MAD. d. 10364, s. 212; BOA, C. BH. 2143; Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 223, 224, 228.

<sup>24</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 222, 223, 228.

kerestesinin başlıca tedarik yeriydi<sup>25</sup>. Son olarak dördüncü bölge bugün İzmir Vilayeti'nin kuzeyinde yer alan Bergama, Tırmanlar ve çevresinden oluşmaktaydı. Bergama ve çevresinden Midilli tezgahı için meşenin yanında karaağaç kerestesi de tedarik edilmekteydi<sup>26</sup>.

**Tablo 68:** Midilli'de İnşa Edilen 51 Zirâlık Kalyon İçin Gerekli Meşe ve Çam Ecnâs Kerestelerinin Listesi<sup>27</sup>

<b>Biga ve Çan ve Bergama taraflarından kesilmesi gereken meşe ecnâs kerestesi</b>		<b>Kaz Dağı sahillerindeki Kemer, Edremit ve bağlı kazalarından kesilmesi gereken çam ecnâs kerestesi</b>	
<b>Kereste İsmi</b>	<b>Adet</b>	<b>Kereste İsmi</b>	<b>Adet</b>
İki voltalı meşe-i kalyon	200	Lata-i çam-ı kebîr-i kalyon	250
Bir voltalı meşe-i kalyon	200	Koğuş-ı çam-ı kalyon	500
Pıraçol-ı kebîr-i meşe-i kalyon	400	Lata-i sağîr-i çam-ı kalyon	100
Ser-çapa-i kalyon meşe	100	<b>Toplam</b>	<b>850</b>
Sürme-i çatal-ı meşe-i kalyon	10	<b>Genel Toplam</b>	<b>1.789</b>
Sütûn-ı hârice-i kalyon meşe	16		
Baba-i kalyon-ı meşe	2		
Döşek-i kalyon	11		
<b>Toplam</b>	<b>939</b>		

Midilli tezgahı için ada dışından kereste temin edilen bölgelerin hemen hepsinin aynı anda yer alması hasebiyle verilen aşağıdaki tabloda da görüldüğü üzere gerekli kerestenin büyük kısmı Kuzey Batı Anadolu'dan sağlanmaktadır.

<sup>25</sup> BOA, C. BH. 717; BOA, C. BH. 11004; BOA, C. BH. 2143; Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 222-224, 227.

<sup>26</sup> BOA, C. BH. 717; BOA, C. BH. 608; BOA, C. BH. 2143; Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 223, 224, 227.

<sup>27</sup> Kaptanıderya Süleyman Paşa'nın 14 Zilkade 1172/9 Temmuz 1759 tarihli arzında yer alan müfredat defteri: BOA, C. BH. 11004.

**Tablo 69:** 1791’de Midilli’de İnşa Edilen Kalyon İçin Gerekli Kerestelerden Ada Dışında Kesilecek Olanlarının Tevzî Defteri<sup>28</sup>

Kereste İstenen Yer	Adet	Oran	Kereste Cinsi
Edremit	720	10,6%	
Ezine	520	7,6%	
Kemer	620	9,1%	
Tuzla	700	10,3%	
Bayramiç	520	7,6%	Lata ve koğuş
Biga	620	9,1%	Meşe kereste
Bergama	600	8,8%	
Lâpseki	600	8,8%	
Çan	620	9,1%	
Göran	600	8,8%	
Balya ve Ünye	600	8,8%	kereste ve meşe
<b>Toplam</b>	<b>6.820</b>		

Bahsi geçen kazalardan ocaklık olanlar keresteleri avarız vergisi karşılığında temin etmekteydiler. Kerestelerin Anadolu sahillerinden Midilli’ye nakli ise bilhassa Pilimar köyünde inşa edilen kayıklar ve Yunda, Ayvalık ile Foçalar’dan kiralanan kayıklar vasıtasıyla gerçekleştirilmekteydi. Midilli’ye kerestelerin büyük kısmının bu şekilde ada dışından farklı bölgelerden ve türlü vasıtalarla getirilmesinin kalyon inşalarının sürelerini etkilemedeki rolü çok büyüktü<sup>29</sup>.

### 3.1.1.5.3. Midilli Tezgahına İstanbul’dan Kereste Temini

Midilli’ye kalyon inşası için ada içerisinden ve Kuzeybatı Anadolu’nun muhtelif yerlerinden temin edilen keresteden başka buralardan tedarik edilmesi mümkün olmayan bazı keresteler de Tersâne-i Âmire’den gönderilmekteydi. Adada ilk olarak Eylül 1757’de inşası emredilen 45,5 zirâlık kalyonun tertip defterine göre 9.593 adet keresteden yalnızca 6’sı Tersâne-i Âmire’den verilecekti<sup>30</sup>. Birkaç ay sonra 51 zirâ olarak uzunluğu değiştirilen bu kalyon için hazırlanan yeni tertip defterine göre ise toplam 8.967 adet keresteden 533’ü Tersâne’den verilecekti<sup>31</sup>. Adada bundan sonra

<sup>28</sup> Özdemir Gümüş, “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, s. 224.

<sup>29</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 224, 227, 234.

<sup>30</sup> 14 Muharrem 1171/28 Eylül 1757 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 10570; BOA, MAD. d. 10364, s. 208.

<sup>31</sup> 1 Cemaziyelahir 1171/10 Şubat 1758 tarihli hüküm: BOA, C. BH. 8820.

inşa edilecek 45,5 zirâlık yeni kalyon için hazırlanan tertip defterinde ise toplam 7.641 adet keresteden 193'ü Tersâne-i Âmire tarafından tedarik edilip gönderilecekti<sup>32</sup>. İncelenen örneklerde inşa edilecek kalyonun uzunluğu arttıkça Tersâne-i Âmire'den gönderilmesi gereken kerestelerin sayılarının da arttığı görülmektedir. Midilli'ye İstanbul'dan gönderilen kerestelerin cinsleri ise daha çok denize indirilme işlemi ve sonrasında gerekli olan felenk, kızak gibi malzemeler ile sütun ve serenler olmaktadır<sup>33</sup>.

### 3.1.2. Sütun ve Seren

Sütun ve serenler genel ifade ile bir kalyonun direkleri olup Osmanlı kaynaklarında da bazen kerestelerden ayrı olarak zikredilmesine gerek hissedildiğinden<sup>34</sup> ayrıca bir kısımda incelenmeyi hak etmektedirler.

Diğer taşra tezgahlarına sütun ve serenler İstanbul'dan gönderilirken Sinop'a mahallinden kesilip getirilmekteydi<sup>35</sup>. Esasen Sinop'tan kendi iskelesinde inşa edilen kalyonların ihtiyacının tedarikinden başka Tersâne-i Âmire için de seren ve sütun temin edilip gönderilmekteydi.

Sinop kadar olmasa da Rodos tezgahı da ada içerisinden ve yakın sahillerden temin edilen kereste ile büyük ölçüde kendine yetebilen bir tezgahtı. Rodos'a İstanbul'dan oldukça sınırlı sayıda gönderilmesi yeterli gelmekteydi ki bunlar da genellikle kalyonların sütun ve serenleriydi. 1757'de Rodos'ta denize indirilmeleri yaklaşan 2 karavele kalyon için Tersâne'den gönderilen malzemelerin ahşap olanlarını sütun ve serenler oluşturmaktaydı<sup>36</sup>. Yine Rodos'ta aynı yıl inşasına başlanacak iki kalyon için tertip edilen deftere göre 25.034 kerestenin 14'ü Tersâne-i Âmire mevcudundan verilecek, 25.020'si de önceki senelerde kesilip nakledildiği gibi Rodos

---

<sup>32</sup> BOA, C. BH. 527.

<sup>33</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 221, 224, 234.

<sup>34</sup> "...Sinob'da üç kat'a kalyon inşa olunmak için taht-ı kazâlarınızda vâki' dağlardan lâzım gelen keresteleri ve direkleri kat' itdirmek...": BOA, İE. BH. 1463.

<sup>35</sup> BOA, C. BH. 440.

<sup>36</sup> Rodos'ta iki kalyon inşasıyla görevli Hacı Ali'ye hitaben 7 Recep 1170/28 Mart 1757 tarihli hüküm: BOA, AE. Osman III 1000.

dağlarından ve Gökçeğiz ile havalisindeki köy ve nahiyelerden temin edilecekti<sup>37</sup>. İnşa süresince Tersâne'nin Çûb Mahzeni'nden verilip İstanbul'dan gönderilenlerden yalnızca seren ve sütunların sayısı -61'i sütun ve 23'ü seren olmak üzere- 84'tü<sup>38</sup>. 1760 yılında Rodos'ta inşa edilecek 41'er zirâ uzunluğundaki iki kalyon için ise gerekli 18.038 adet çeşitli kerestenin aynı yerlerden kesilip nakledilmesine, 150 adet çeşitli sütun ve seren ile diğer kerestenin de Tersâne-i Âmire tarafından verilmesine karar verildi<sup>39</sup>.

**Tablo 70:** 1757-1760 Arasında Rodos'ta İnşa Edilen 41,5 Zirâlık İki Kalyon İçin Tersâne-i Âmire'nin Çûb Mahzeni'nden Gönderilenlerin Listesi<sup>40</sup>

Kereste İsmi		Adet	1 Kalyon için*		Mirî fiyatı <sup>41</sup>	Tutar (akçe)**	
<u>Sütun</u>		<u>61</u>		<u>30-31</u>			<u>317.400</u>
-Kebîr	1		0-1		9.000	9.000	
-Bayağı deste	21		10-11		8.000	168.000	
-Boynuk	39		19-20		3.600	140.400	
<u>Serenler</u>		<u>23</u>		<u>11-12</u>			<u>43.400</u>
-Kaba baştarda	11		5-6		2.400	26.400	
-Bayağı baştarda	7		3-4		2.000	14.000	
-Kadırga	5		2-3		600	3.000	
Dümen-i kalyon	2		1		2.400		4.800
Haçlık-ı karaağaç-ı kalyon	20		10		300		6.000
Yeke-i dümen-i kalyon	4		2		300		1.200
Maveleve-i kalyon	12		6		600		7.200
Ser-kütük-i kalyon	8		4		300		2.400
Elvâh-ı karina	10		5				(?)
Irgad-ı kebîr	10		5		360		3.600
<b>TOPLAM</b>	<b>150</b>		<b>75</b>				<b>386.000<sup>+</sup></b>

<sup>37</sup> BOA, C. BH. 10559.

<sup>38</sup> BOA, C. BH. 10559; BOA, MAD. d. 10364, s. 204.

<sup>39</sup> BOA, C. BH. 8235; BOA, C. BH. 11085, 5 Cemaziyelevvel 1174/10 Aralık 1760.

<sup>40</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 204.

<sup>41</sup> Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 253-257, 263.

\* İtalik yazılı değerler gönderilen toplam malzeme sayısının ikiye bölünmesi ile elde edilmiştir.

\*\* İki kalyon için Çûb Mahzeni'nden gönderilenlerin mirî tutarı 3.220 kuruş civarındaydı.

**Tablo 71:** Rodos'ta İnşa Edilen 43,5 Zirâ Uzunluğundaki İki Kalyon İçin Ağustos 1762'de Tersâne'den Gönderilen Sütun ve Serenlerin Listesi<sup>42</sup>

Sütun	Adet	Seren	Adet
Deste	21	Bayağı baştarda	9
Bayağı deste	30	Cunda	12
Boynuk	39	Kadırga	3
<b>Toplam</b>	<b>90</b>	<b>Toplam</b>	<b>24</b>
<b>Genel Toplam</b>			<b>114</b>

Midilli tezgahı da sütun ve seren temininin İstanbul'dan sağlandığı taşra tezgahlarından biriydi. Yüzyılın sonlarına kadar muhtelif miktarlarda sütun ve seren Tersâne-i Âmire'den Midilli'ye gönderilmeye devam edildi<sup>43</sup>.

**Tablo 72:** Midilli'de Hacı Ömer Ağa'nın İnşa Ettiği Kalyona Tersane'den Sütun Takımları İçin Gönderilen Malzemeler<sup>44</sup>

Malzemeler	Adet
Ser-kütük	6
Maveleve-i karaağaç	6
Haçlık	30
Dümen	2
Yeke-i dümen	2
Irgad-ı kebîr	3

### 3.1.3. Kereste Sayıları ve Fiyatları

Her ne kadar Osmanlı Donanması için 17. yüzyıl ortalarından itibaren kalyon inşası yaygınlaşmaya başlamışsa da 18. yüzyıla gelindiğinde hâlâ kalyonlarla ilgili muntazam kayıtlar tutulmamaktaydı. İlk defa olarak 1713'te Tersâne-i Âmire'de inşa edilen üç kalyon için yapılan masrafların ve kullanılan malzemelerin ayrı bir deftere kaydedilmesi emredildi. Bunun sonucunda 1714'te bu kalyonlar için hazırlanan kereste listesinde kerestelerin cinsleri fiyatları ve miktarıyla birlikte yer alıyordu. 1714'te hazırlanan bu liste ile birlikte geliştirilen politika bir standartlaştırma gayesini

<sup>42</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 213.

<sup>43</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 221, 234.

<sup>44</sup> 12 Ş. 1175/8 Mart 1762 tarihli fermana istinaden: BOA, MAD. d. 10364, s. 211. Malzemelerin yalnızca navlun bedeli dahi 800 kuruş tutarındaydı: BOA, MAD. d. 10364, s. 212.

göstermektedir. 1714 ile 1770 arasında inşa edilen kalyonların kereste fiyatlarında bu sebeple neredeyse hiçbir değişiklik olmadığı görülmektedir<sup>45</sup>.

Kalyon inşası için gerekli kerestelerin isimleri kısmen kadırgalarınkiyle ayniyet arzetsede de boyut farklılığından kaynaklanan ciddi bir fiyat farkı söz konusudur. Aslında kereste cinslerinin isimleri hatta sayıları aynı olsa da kalyonların birbiri arasında da uzunluk farkından kaynaklanan kereste tutarı farklılığı mevcuttur.

**Tablo 73:** 1756-70 Arasında Sinop ve Midilli’de İnşa Edilen 51-51,5 Zirâlık Kalyonların Kereste Fiyatlarının Mukayesesi<sup>46</sup>

Tarih	1756-61	1758-63	1770
Kalyon uzunluğu (zirâ)	51,5	51,5	51
Yer	Sinop	Midilli	Sinop
Kereste Cinsleri	Adet Fiyatları		
Akreb-i kış	480		540
Akreb-i ser	480	600	600
Arganila	240		
Astar	480		
Astar-ı bodostama-i ser		900	600
Astar-ı ogurga		1.200	480
Astar-ı bodostama-i kış	480		600
Baba-i kebîr	600		600
Bağçelik	60		
Bir voltalı	180		
Bir voltalı iskarmoz		240	180
Bodostama-i astar	600		
Bodostama-i kış	1.200	900	1.800
Bodostama-i pâre	600		
Bodostama-i ser	1.200	2.400	1.800
Çam-ı ser	480		480
Çanak-ı çam	60		
Çam-ı timür			180
Çatal-ı vetika	150		
Çûb-ı çam			210
* Çûb-ı varul			0,6
Çatal-ı döşek		150	
Çubuk-ı bellût		300	
Çubuk-ı çam		270	
Dingillik-i karaağaç	30		

<sup>45</sup> Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 253-258.

<sup>46</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 41183, s. 4-5; BOA, C. BH. 12417; BOA, AE-Mustafa III 4350.

\* Kamara, sandal ve filuka takımlarının kerestesi



	Doldurma-i kış	150	240	150
	Doldurma-i ser	150	120	150
	Döşek	210	300	210
	Döşek-i Post		300	
	Dümen-i kalyon	1.800		1.800
	Ecnâs kereste			6
*	Ecnâs-ı sandal		12	
	Eğri-i değirmen	15	15	15
	Eğri-i tahta	285	360	285
	Elvâh-ı ağa			5
*	Elvâh-ı ceviz	60		60
*	Elvâh-ı fuçu	3		3
*	Elvâh-ı karaağaç	30		
	Elvâh-ı top	195		210
*	Elvâh-ı çam-ı kanadlık			24
*	Elvâh-ı kapuluk			45
*	Elvâh-ı teneke			6
	Eygü	210	300	210
	Felenk			180
	Gönder	30		
*	Gönder-i kalafat			3
	Haçlık-ı karaağaç	60		120
	Harce-i sütun	180	360	180
	Handîz(?)-i taşlık-ı çam (4 zirâ)		39	
	Irgad-ı karaağaç	180		240
	Irgad-ı kebîr	300		420
	Irgad-ı sağır	240		
	Irgad-ı lata-i kalyon			360
	İki voltalı	150		
	İki voltalı iskarmoz		210	150
	Kabacık(?)-i kütük	30		
	Kanad-ı kalyon	240	360	300
	Kızak-ı kebîr			2.100
	Kızılçık	0,98		
	Koğuş-ı çam-ı kalyon	360	600	360
	Koğuş-ı taban	360	840	480
	Kol-ı kayalık	90	165	105
	Küpeşte	390		
	Küpeşte-i çam			480
	Küpeşte-i karaağaç	30		
	Lata-i kebîr	390		
	Lata-i kebîr-i çam		840	480
	Lata-i sağır	180		
	Lata-i sağır-i çam		600	300
	Manika	360	600	420

	Manivela-i ırgad	18	45	18
	Maveleve-i karaağaç	480		600
	Maymuncuk-ı kebîr	240		300
	Maymuncuk-ı sağîr	180		180
	Müdevver tekerlek	( )		
	Ogurga	1.200		
	Ogurga-i çam		3.000	1.920
	Ok-ı kayalık	90	600	450
	Pâre-i bodostama-i ser		900	780
	Pâre-i kanad	240	300	240
	Pıraçol-ı akreb	480	900	600
	Pıraçol-ı çatal	120		150
	Pıraçol-ı kebîr	120	180	150
	Pıraçol-ı palavra	81	120	81
	Ser-i çam		600	
	Ser-kütük	240		240
	Sürme-i çatal	480	600	480
*	Sütun-ı topaç-ı çifte?			120
*	Taban-ı aynalık			45
*	Taban-ı ıhlamur			24
	Tahta-i (?) -i koğuş (9 zirâ)		600	
	Tahtalık	90		
	Tırhandil	360	330	360
	Timürhâne	240		
	Tiroşek(?) -i çubuk-ı İzmir		66	
	Tomruk-ı besleme	30		15
	Tomruk-ı kızılağaç		30	
	Tulumba	360		
	Tulumba-i çam			600
	Tulumba-i kebîr-i çam		900	
	Varul	1,4		
	Vetika-i çatal		240	150
	Vetika	150	240	
	Vetika-i kalyon			150
	Vürdinar-ı çam			240
	Vürdinar-ı delikli		600	
	Vürdinar-ı karaağaç	75		60
	Vürdinâr-ı bellût-ı kebîr		360	
	Vürdinar-ı meşe	240		240
	Yağhâne	480		
	Sütûn-ı yağhâne-i karaağaç			600
	Yarma-i siyâh	60		90
*	Yazulık-ı karaağaç			30
	Yeke-i dümen	480		240

Muhaccim olmayan ve ucuz bazı ahşap malzeme de (örn. kızılıçık) kereste listelerinde yer aldığından kereste adedi mukayesesinin sağlıklı bir genellemeye ulaştırması pek mümkün gözükmemektedir. Ancak çok yakın özellikteki kalyonların mukayesesinde bir anlam ifade edebilir.

**Tablo 74:** 18. Yüzyılda Tersâne-i Âmire’de ve Taşra Tezgahlarında İnşa Edilen Bazı Kalyonların Kereste Adetleri ve Tutarlarının Mukayesesi<sup>47</sup>

Sene	İnşa Yeri	Türü	Uzunluk		Kereste Adedi	Tutar	
			Zirâ	Metre		Akçe	Kuruş
1708	İstanbul	Kalyon	53,5	40,55	13.096	2.004.300	16.702,5
1738	Sinop	Kalyon	53,5	40,55		2.972.535	24.771,1
1740	İstanbul	Kalyon	53,5	40,55	31.777	7.778.460	64.820,5
			51,5	39,02			
1744	İstanbul	Kalyon	51,5	39,02	18.270	4.074.720	33.956
1747	İstanbul	Kalyon	47	35,61	15.754	3.693.540	30.779,5
1749	İstanbul	Kalyon	55	41,68	18.707	4.123.620	34.363,5
1750	İstanbul	Kalyon	55	41,68	17.951	4.405.260	36.710,5
1752	İstanbul	Üç Ambarlı	61,5	46,22	21.078	5.142.840	42.857
1754	İstanbul	Kalyon			7.979	1.743.180	14.526,5
1756	Sinop	Kalyon	51,5	39,02	12.557	1.770.758	14.756,3
1756	Sinop	Tombaz	33,5	25,38	2.990	422.202	3.518,4
1756	İstanbul	Kalyon	55	41,68	18.156	4.531.560	37.763
1757	Rodos	Karavele	41,5	31,46	9.019	2.489.820	20.748,5
1758	Midilli	Kalyon	51	38,65	8.967	2.640.480	22.004
1760	Rodos	Karavele	41	31,46	9.019	2.490.120	20.751
1761	Midilli	Kalyon	45,5	34,48	7.448		
1770	Sinop	Kalyon	51	38,65	14.950	1.836.195	15.301,6
1777	Rodos	Kalyon	43	32,58	6.448	1.964.730	16.372,8
1791	Midilli	Kalyon	51	38,65	6.248		

Kalyonlar için gerekli kereste adedi ve kuruş cinsinden tutarları incelendiğinde iki değer arasında yaklaşık ½’lik bir oran olduğu görülmektedir.

<sup>47</sup> BOA, C. BH. 608; BOA, D. BŞM. TRE. d. 41183, s. 4-5; BOA, MAD. d. 10364, s. 205-206; BOA, C. BH. 8235; BOA, C. BH. 5973; BOA, KK. d. 5714; BOA, C. BH. 2143; BOA, C. BH. 6693; BOA, AE-Mustafa III 4350; BOA, C. BH. 5105

Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 245-246.

\* 3.559 adedi mevcut keresteden kullanılmış olup bu meblağ 15.148 adet kerestenin tutarıdır.

**Tablo 75:** 1756-70 Arasında Sinop ve Midilli’de İnşa Edilen 51-51,5 Zirâlık Kalyonların Kereste Sayılarının Mukayesesi<sup>48</sup>

Tarih	1756-61	1758-63	1770
Kalyon uzunluğu (zirâ)	51,5	51,5	51
Yer	Sinop	Midilli	Sinop
<b>Kereste Cinsi</b>	<b>Kereste Adedi</b>		
Akreb-i kış	1		2
Akreb-i ser	1	4	2
Arganila	2		
Astar	7		
Astar-ı bodostama-i ser		4	4
Astar-ı ogurga		12	12
Astar-ı bodostama-i kış	2		2
Baba-i kebîr	4		4
Bağçelik	80		
Bir voltalı	450		
Bir voltalı iskarmoz		300	300
Bodostama-i astar	4		
Bodostama-i kış	2	2	2
Bodostama-i pâre	4		
Bodostama-i ser	2	2	2
Çam-ı ser	175		150
Çanak-ı çam	400		
Çam-ı timür			16
Çatal-ı vetika	30		
Çûb-ı çam			300
* Çûb-ı varul			25
Çatal-ı döşek		40	
Çubuk-ı bellût		300	
Çubuk-ı çam		300	
Dingillik-i karaağaç	120		
Doldurma-i kış	70	100	100
Doldurma-i ser	70	100	100
Döşek	80	104	120
Döşek-i Post		16	
Dümen-i kalyon	2		2
Ecnâs kereste			2.000
* Ecnâs-ı sandal		1.500	
Eğri-i değirmen	50	30	20
Eğri-i tahta	175	150	150
Elvâh-ı ağa			600
* Elvah-ı ceviz	100		100
* Elvah-ı fuçı	1.700		3.000
* Elvâh-ı karaağaç	1.250		
Elvah-ı top	50		30

<sup>48</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 41183, s. 4-5; BOA, C. BH. 12417; BOA, AE-Mustafa III 4350.

\* Kamara, sandal ve filuka takımlarının kerestesi

*	Elvâh-ı çam-ı kanadlık			60
*	Elvâh-ı kapuluk			50
*	Elvâh-ı teneke			600
	Eygü	250	280	280
	Felenk			550
	Gönder	50		
*	Gönder-i kalafat			60
	Haçlık-ı karaağaç	50		30
	Harce-i sütun	25	30	30
	Handîz(?)'i taşlık-ı çam (4 zirâ)		200	
	Irgad-ı karaağaç	8		4
	Irgad-ı kebîr	3		4
	Irgad-ı sağîr	3		
	Irgad-ı lata-i kalyon			3
	İki voltalı	250		
	İki voltalı iskarmoz		300	300
	Kabacık(?)'i kütük	150		
	Kanad-ı kalyon	4	4	4
	Kızak-ı kebîr			16
	Kızılıcık	300		
	Koğuş-ı çam-ı kalyon	2.000	1.500	1.500
	Koğuş-ı taban	110	150	150
	Kol-ı kayalık	12	18	18
	Küpeşte	8		
	Küpeşte-i çam			8
	Küpeşte-i karaağaç	300		
	Lata-i kebîr	400		
	Lata-i kebîr-i çam		400	400
	Lata-i sağîr	400		
	Lata-i sağîr-i çam		250	250
	Manika	20	18	18
	Manivela-i irgad	100	60	60
	Maveleve-i karaağaç	6		6
	Maymuncuk-ı kebîr	2		3
	Maymuncuk-ı sağîr	6		6
	Müdevver tekerlek	221		
	Ogurga	15		
	Ogurga-i çam		12	12
	Ok-ı kayalık	6	4	4
	Pâre-i bodostama-i ser		4	4
	Pâre-i kanad	4	4	4
	Pıraçol-ı akreb	5	8	8
	Pıraçol-ı çatal	75		75
	Pıraçol-ı kebîr	750	1.000	1.000
	Pıraçol-ı palavra	300	300	300
	Ser-i çam		150	
	Ser-kütük	4		6
	Sürme-i çatal	20	20	20
*	Sütûn-ı topaç-ı çifte			20

*	Taban-ı aynalık			100
*	Taban-ı ihlamur			60
	Tahta(?)-i koğuş (9 zirâ)		90	
	Tahtalık	350		
	Tırhandil	2	4	4
	Timürhâne	12		
	Tiroşek(?)-i çubuk-ı İzmir		500	
	Tomruk-ı besleme	150		1.500
	Tomruk-ı kızılağaç		800	
	Tulumba	4		
	Tulumba-i çam			4
	Tulumba-i kebîr-i çam		4	
	Varul	750		
	Vetika-i çatal		70	40
	Vetika	35	50	
	Vetika-i kalyon			50
	Vürdinar-ı çam			100
	Vürdinar-ı delikli		250	
	Vürdinar-ı karaağaç	60		75
	Vürdinâr-ı bellût-ı kebîr		550	
	Vürdinar-ı meşe	200		50
	Yağhâne	4		
	Sütûn-ı yağhâne-i karaağaç			4
	Yarma-i siyâh	300		40
*	Yazulık-ı karaağaç			100
	Yeke-i dümen	2		2

Taşra tezgahlarında inşa edilen kalyonlara ait inşa defterlerindeki hatalardan kereste adet ve fiyatları da nasibini almıştır. Hayati derecede farklılık çoğu zaman olmasa da birtakım hesap hataları yapılacak tutarlı mukayeseler için bir sorun teşkil etmektedir.

**Tablo 76:** 1757-1760 Yılında Rodos'ta İnşa Edilen İki Kalyonun Kereste Tutarındaki Hesap Hataları<sup>49</sup>

	Eminin Harcadığı		Mîrî Fiyatı		Fark	
	Reel Hesap	Defterde	Reel Hesap	Defterde	Reel Hesap	Defterde
<b>Akçe</b>	5.019.480	4.993.560	5.005.560	4.979.640	25.920	13.920
<b>Pâre</b>	1.673.160	1.664.520	1.668.520	1.659.880	8.640	4.640
<b>Kuruş</b>	41.829	41.613	41.713	41.497	216	116

<sup>49</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 205-206.

### 3.1.4. Kalyon İnşası İçin Kereste Teminine Halkın Tepkileri

İstanbul dışında inşa edilecek kalyonlara ne çeşit ve ne miktarda kereste gerektiğine dair Tersâne'de tertip edilen liste taşraya gönderildiğinde bunun ilgili kazalara tahammüllerine göre *tevzî* edilmesi istenmekteydi. Kerestenin kesim ve naklinden yalnızca ahali mükellef olmayıp doğancı, köprücü, arabacı gibi çeşitli kademelerden pek çok devlet görevlisi de bu işin belli aşamalarında yer almaktaydı. Kerestelerin kazalara dağıtımının tahammül sınırlarını aşmaması ve devletin belirlediği ücretlerin sahiplerine nakit olarak hemen verilmesi her bölgede ve ısrarla dile getirilen bir emirdi<sup>50</sup>.

Taşrada kalyon inşaları için kereste temin edilen bölgeler esasen genellikle aynı yerler olup yüzyıl içinde buralardan talep olağan bir durum haline geldi. Yine de bilhassa bazı bölgelerden yükselen muhalefetler devlet için kronik bir problem haline dönüştü. En büyük sıkıntılardan biri kereste temini ile mükellef kılınan kazaya düşen hissenin tahammülün üzerinde olduğu iddialarıydı. Bilhassa Midilli'ye çok çeşitli yerlerden kereste temin edildiğinden bu konuda sorun çıkaran bölgeler de oldukça farklı yerlerde bulunuyordu. Ada üzerinde bulunan Molova kazası bu konuda başı çekmektedir. Zaman zaman Molova kazası halkı kendilerinin Midilli kazasındakiler kadar varlıklı olmadıklarını bu sebeple kendi hisselerinin ikiden bire indirilmelerini talep etmekteyseler de bu talepleri geri çevrilmekteydi. Yine de Molova kazasında halkın kereste temini ile ilgili sorun çıkarma hadiseleri eksik kereste teslimi veya başka şekillerde tekrar edebilmekteydi<sup>51</sup>. Ada dışında en çok sorun çıkan bölgelerden biri ise Ezine, Balya ve Ünye kazalarıydı. Daha çok Midilli'ye uzak olduklarını öne sürerek muafiyet iddiasında bulunan ve yollarının taşlık olması bahanesinin de bazen eklendiği bu kazalarda Midilli'deki hemen her kalyon inşasında kereste temini konusunda sorun çıkmaktaydı. Bu tür durumlarda gerekli yazışmaların yapıp sonunda emrin yerine getirilmesi birkaç ayı bulabiliyordu ki kereste kesim zamanları ve kalyon inşasının keresteye bağımlılığı düşünüldüğünde oldukça kritik süredir<sup>52</sup>. Bu şekilde bazı

<sup>50</sup> C. BH. 10559; BOA, C. BH. 10570; BOA, AE. Mustafa III 4350;

<sup>51</sup> BOA, C. BH. 608; **Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi**, Ed. Cevdet Küçük, s. 192-194, 336-337.

<sup>52</sup> BOA, C. BH. 717;

yerlerden kereste temin edemeyen bina emini ise açığı diğer yerlerden daha fazla kereste talep ederek kapatmaya çalışıyordu ki bu sefer de bu yerlerin halkı tarafından merkeze şikâyet ediliyordu<sup>53</sup>. Bazı yerlerde ise hakikaten istenilen özelliklerde kereste bulunamadığından verilen kereste miktarıyla yetiniliyor ancak bölge halkı kalan kerestelerin bedelini nakit para olarak ödüyordu<sup>54</sup>. Kereste temini ile mükellef halkın bu şekilde mirî fiyat üzerinden vermektan kurtuldukları keresteyi daha sonra kesip daha yüksek olan piyasa fiyatına satmaları da ayrı bir kazanç kapısı olma ihtimalini beraberinde getiriyordu. Devlet, ihtiyaçlarının temin edilememesine sebep olduğundan kereste bedeli ile muafiyete normal şartlarda izin vermiyordu. Zaten merkezden paralarının peşin olarak verilmesini istediği normal kereste bedellerinin bile halka tam olarak en azından zamanında verilmediği durumlar da olabilmekteydi<sup>55</sup>.

Bahane olarak ne ileri sürülürse sürülsün Osmanlı idaresi muafiyet iddialarını kabul etmiyor ve kereste temininin bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlıyordu<sup>56</sup>. Kereste konusunda muhalefet eden halktan talep edilen kerestenin teminini sağlamak bölge yöneticilerinin sorumluluğundaydı. Bu şekilde keresteyi vermemekte inat eden Balya kazasının ayanı olan Hacı Ahmedoğlu Halil emre muhalefetten kabahatli bulunup Sakız'a sürgün edildi. Kereste vermek konusunda sivrilen muhalifler kalebentlik ya da sürgün cezaları almaktaydı. Bunda halktan herhangi biri olmak ya da bir âyan olmak sonucu değıştirmiyordu<sup>57</sup>.

### **3.2. Ham Demir (Ahen-i ham)**

Kalyon inşası için gerekli malzemeler arasında keresteden sonra ikinci sırayı demir almaktaydı. Kalyonların demir kısımlarının yapılması ve özellikle de cıvata ve çivilerin kesilmesi için onlarca ton ham demir gerekmekteydi. Ham demirin temini için birkaç seçenek mevcuttu. İstanbul'dan Tersâne veya Cebelhâne mevcudundan gönderilir ya da mahallinden veya Balkanlardaki çeşitli yerlerden tedarik edilmesi için ücreti verilirdi.

---

<sup>53</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 230.

<sup>54</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 228.

<sup>55</sup> BOA, C. BH. 11353.

<sup>56</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 229.

<sup>57</sup> Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 229-230.



**Tablo 77:** 18. Yüzyılda Taşra Tezgahlarında İnşa Edilen Bazı Kalyonlar İçin Tedarik Edilen Demir Miktarları ve Temin Şekilleri

Tarih	İnşa Yeri	Adet	Uzunluk		İstanbul'dan Gönderilen		Satın Alınan		TOP LAM
			Zirâ	Metre	Tersâne	Cebelhâne	Mahallen	Balkanlar'dan	
1706-1712	Sinop	6							4.000 <sup>58</sup>
1732-1735	Sinop	2	53,5		550	5.100			5.650 <sup>59</sup>
1733-1736	Midilli	2			1.800	600		2.400	4.800 <sup>60</sup>
1738-1741	Sinop	2	53,5						6.000 <sup>61</sup>
1756-1761	Sinop	2	51,5		7.650 <sup>62</sup>				7.650 <sup>63</sup>
1757-1760	Rodos	2	41,5	31,46		700	2.521		3.221 <sup>64</sup>
1758-1763	Midilli	1	51,5			900		1.500	2.400 <sup>65</sup>
1761-1764	Sinop	1	51,5			2.500			2.500 <sup>66</sup>
1761-1764	Midilli	1	45,5			2.000			2.000 <sup>67</sup>

Yüzyılın ikinci ve üçüncü çeyreklerinde ortalama büyüklükte bir kalyon için en azından 2.000 kantar ham demir gerekmektedir. Bu miktarın kalyonların uzunluğundan çok inşa edildiği yere göre değiştiği ortadadır. Ancak belgelerde veya defterlerde verilen listelerde demirin hangi kantar hesabıyla<sup>68</sup> temin edildiğinin çoğu

<sup>58</sup> BOA, MAD. d. 3142, s. 102-103.

<sup>59</sup> BOA, D. BŞM. d. 1740, s. 2.

<sup>60</sup> BOA, C. BH. 5120.

<sup>61</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 19-20.

<sup>62</sup> BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 3.

<sup>63</sup> BOA, C. BH. 11203.

<sup>64</sup> BOA, C. BH. 10944.

<sup>65</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 2.

<sup>66</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 6.

<sup>67</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 4.

<sup>68</sup> İstanbul'dan gönderilen demir 44 kıyye (56,44 kg.) olan Rûmî kantar üzerinden verilirken Balkanlar'dan temin edilenler 59 kıyye (75,685 kg.) olan Samako kantarı üzerinden hesap edilmekteydi. Ancak bu bir genelleme olup istisnalara oldukça müsaittir.

zaman belirtilmemesi, toplam demir miktarını kıyye -ve haliyle kilogram- hesabıyla öğrenebilmeyi müşkül hale getirmiştir. Taşra tezgahları arasında Ege’de bulunanların ise Balkanlara yakınlığından dolayı demiri temin etme imkanlarının Karadeniz’dekilere nispetle daha fazla olduğu da bilinenler arasındadır.

**Tablo 78:** Ordu ve Donanma İçin Talep Edilen Demir Miktarı<sup>69</sup>

Yıl	Kantar	Yıl	Kantar	Yıl	Kantar	Yıl	Kantar
1724	4.000	1745	4.000	1758	5.000	1776	11.000
1725	6.000	1746	4.000	1761	5.000	1778	5.000
1726	6.000	1747	3.000	1762	5.000	1783	10.000
1727	6.000	1748	3.000	1763	4.339	1784	5.000
1736	5.000	1749	3.000	1764	3.000	1786	5.661
1737	5.000	1750	3.000	1765	3.051	1787	17.142
1738	5.000	1751	3.000	1768	2.500	1788	11.000
1739	5.000	1752	3.000	1769	13.492	1790	10.000
1740	5.000	1753	4.000	1770	14.000	1791	13.000
1741	4.000	1754	5.000	1771	10.000	1792	5.000
1742	4.000	1755	5.000	1773	10.000	1793	10.000
1743	4.000	1756	5.000	1775	10.000	1800	10.000
1744	4.000	1757	5.000				

Taşra tezgahlarında kalyon inşalarının yoğun olduğu yıllarda İmparatorluğun askerî maksatlarla temin ettiği demirin çok önemli bir kısmı buralara aktarılmaktaydı. 1732-42 arasında bu oran ordu ve donanma için yapılan toplam demir talebinin yaklaşık 1/3’ü nispetindeyken 1756-64 arasında 2/3’üne yaklaşmaktaydı. Bu muazzam tüketim sebebiyle bazen Tersâne ve Cebehâne’de demir tükenmekte ve bina eminleri mahallinden demir alımına sevkedilmekteydi.

<sup>69</sup> Kıyye hesabı ile olan tablo kantar hesabına çevrilmiştir. Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, 8. bs., İstanbul, Ötüken, 2012, s. 224.

**Tablo 79:** Rodos'ta 1757-60 Arasında İnşa Edilen 41,5 Zirâ (31,46 mt.) Uzunluğundaki İki Kalyon İçin Tedarik Edilen Demir<sup>70</sup>

Havale Tezkiresi Tarihi		Ham Demir <sup>71</sup>		Toplam Havaleye Oranı	Kendi İçinde Yüzdesi
Hicri	Miladi	Kantar	Bedeli		
23 Za. 1171	29.07.1758	300 <sup>72</sup>	Cebehâne	-	10,91%
<b>Yarisından fazlası bitirilmiş<sup>73</sup></b>					
12 Ra. 1172	13.11.1758	400 <sup>74</sup>	Cebehâne	-	14,55%
22 Ca. 172	21.01.1759	500	2.566,7	2,73%	18,18%
11 L. 1172	07.06.1759	800	4.106,7	4,37%	29,09%
21 Z. 1172	15.08.1759	500	2.566,7 <sup>75</sup>	2,73%	18,18%
3 Ş. 1173	21.03.1760	250	1.283,33	1,37%	9,09%
<b>1. kalyon denize indirilmiş<sup>76</sup></b>					
29 Z. 1173 <sup>77</sup>	12.08.1760	350	1.796,67	2,15%	12,73%
<b>2. kalyon denize indirilmiş<sup>78</sup></b>					
		121 <sup>79</sup>	665,5 <sup>80</sup>		
<b>Toplam Verilen</b>		<b>3.221</b>	<b>12.320</b>	<b>13,12%</b>	

**Tablo 80:** Midilli'de 1758-63 Arasında İnşa Edilen 51,5 Zirâlık (39,02 mt.) Kalyon İçin Tedarik Edilen Demir<sup>81</sup>

Bina Emini	Havale Tezkiresi Tarihi		Ham Demir		
	Hicri	Miladi	Bedeli	Kantar	Tedarik Yeri
Hacı Ali Ağa	13 M. 1171-28 Ş. 1172	27.09.1757-25.04.1759		600	Cebehâne-i Âmire
Hacı Ömer Ağa	27 L. 1173	12.06.1760		300	Cebehâne-i Âmire
	24 S. 1174	05.10.1760	4.950	1.500	Kavala, Pravişte, Siroz ve

<sup>70</sup> BOA, C. BH. 10944.

<sup>71</sup> Satın alınanların toplam bedeli için: BOA, C. BH. 8235. Tezkire tarihleri için: BOA, C. BH. 1881.

<sup>72</sup> Rûmi kantar olduğu belirtilmiştir: BOA, AE. Mustafa III 2855.

<sup>73</sup> Arzihal 9 Ra. 1172/10 Kasım 1758'den öncedir: BOA, C. BH. 931; BOA, C. BH. 11208.

<sup>74</sup> BOA, C. BH. 11208; BOA, C. BH. 1881.

<sup>75</sup> 410.666 çürük/308.000 sağ akçe olarak hesap edilen havale Rodos cizyedârı Salih Bey tarafından Yahudilerin cizyesinden verilmiştir: BOA, AE. Mustafa III 20368.

<sup>76</sup> Arzihal 17 Z. 1173/31 Temmuz 1760'tan öncedir: BOA, C. BH. 1881.

<sup>77</sup> BOA, C. BH. 1881.

<sup>78</sup> Arzihal 13 M. 1173/25 Ağustos 1760'tan öncedir: BOA, C. BH. 699.

<sup>79</sup> Kantar başına 616 akçe ile 44 akçe navlun bedeli ile birlikte 79.860 akçe/665,5 kuruş tutan bu demirin ne zaman ve nereden temin edildiği belirtilmemiştir: BOA, MAD. d. 10364, s. 205-6.

<sup>80</sup> Demirciler tarafından işlenmiş ancak havaleler hesabına dahil edilmemiş gözüktüyor: BOA, MAD. d. 10364, s. 204-207. Emsal alınmak üzere bir sonraki inşada bu inşanın demir sarfiyatı sorulduğunda Baş Muhasebe'den gelen 17 Ca. 1174/25 Aralık 1760 tarihli derkenarda da bu 121 kantar demire ait kayıt yoktur: BOA, C. BH. 8235.

<sup>81</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 2.

					havalilerinde n satın alınan
	<b>9 Ra. 1173- 14 N. 1176</b>	<b>31.10.1759- 29.03.1763</b>	<b>4.950</b>	<b>1.800</b>	
<b>Genel Toplam</b>	13 M. 1171- 27 L. 1173	27.09.1757- 12.06.1760		900	Cebehâne-i Âmire
	24 S. 1174	05.10.1760	4.950	1.500	Kavala, Pravişte, Siroz ve havalilerinde n satın alınan
	<b>13 M. 1171- 14 N. 1176</b>	<b>27.09.1757- 29.03.1763</b>	<b>4.950</b>	<b>2.400</b>	

### 3.2.1. İstanbul'dan Demir Gönderimi

#### 3.2.1.1. Sinop'a İstanbul'dan Demir Gönderimi

Kalyon inşası için gerekli birçok malzemenin ve işçinin temini açısından avantajlı olan Sinop tezgahı demir tedarikinde büyük ölçüde İstanbul'da muhtaçtı. İstanbul'dan gönderilen demir Tersâne-i Âmire ya da Cebehâne-i Âmire stoklarından verilmekteydi. Sinop'tan demir talep edildiğinde öncelikle daha önce Sinop'ta inşa edilen kalyonların demir sarfiyatına bakılır ve buna göre belirlenen miktar gönderilirdi<sup>82</sup>. 1756 yılında inşasına başlanan kalyonlar için ilk gönderimler Tersâne'den yapıldı<sup>83</sup>. Daha sonra ise Cebehâne'den de gönderimler oldu. 1762 yılında başlayan kalyon inşası için gönderilen tüm demirin kaynağı ise Cebehâne stoklarıydı<sup>84</sup>.

<sup>82</sup> BOA, C. BH. 860.

<sup>83</sup> BOA, C. BH. 3160; BOA, C. BH. 3594.

<sup>84</sup> BOA, C. BH. 7243; BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s.6.

**Tablo 81:** Sinop'ta 1756-1761 Arasında İnşa Edilen Kalyonlara Cebehâne ve Tersâne'den Gönderilen Ham Demir (Kantar)<sup>85</sup>

Hicri Tarih	Miladi Tarih	Miktar (kantar)	Oran
27 N. 1169	25.06.1756	1.000	13,07%
17 Z. 1169	12.09.1756	300	3,92%
7 B. 1170	28.03.1757	500	6,54%
13 Za. 1170	30.07.1757	500	6,54%
27 Ş. 1171	06.05.1758	300	3,92%
23 Za. 1171	29.07.1758	400	5,23%
12 Ra. 1172	13.11.1758	400	5,23%
29 Ş. 1172	27.04.1759	2.000	26,14%
23 M. 1173	16.09.1759	500	6,54%
11 Ş. 1173	29.03.1760	150	1,96%
21 R. 1174	30.11.1760	1.600	20,92%
<b>Toplam</b>		<b>7.650</b>	

**Tablo 82:** 1761-1764 Arasında Sinop'ta İnşa Edilen Kalyon İçin Cebehâne Mevcudundan Verilen Ham Demir Miktarı<sup>86</sup>

Kantar	Tezkire Veriliş Tarihi	
	Hicri	Miladi
1.000	27 L. 1174	01.06.1761
500	10 N. 1175	04.04.1762
500	15 Z. 1175	07.07.1762
500	15 S. 1176	05.09.1762
<b>2.500</b>		

Sinop'a İstanbul'dan gönderilecek demir için İstanbul Gümrük Emini gemiciler kethüdası ve yiğitbaşının vasıtasıyla uygun bir gemi ayarlamaktaydı<sup>87</sup>. Demir bazen başka malzemelerle bazen de leventler gibi ihtiyaç duyulan bazı kalyoncularla birlikte sevkedilebilirdi<sup>88</sup>.

<sup>85</sup> BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 3.

<sup>86</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s.6.

<sup>87</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 395-396.

<sup>88</sup> BOA, C. BH. 618.

### 3.2.1.2. Rodos'a İstanbul'dan Demir Gönderimi

Rodos'a İstanbul'dan gönderilen ham demir genellikle Cebehâne'den verilmekteydi. 1755-57 arasında inşa edilen iki karavele için 800 kantar ham demir gönderildi<sup>89</sup>. İstanbul'dan daha sonraki demir gönderimi ise Cebehâne'den yapıldı<sup>90</sup>. 1757-60 arasında inşa edilen iki karavele kalyon için ise toplamı 700 kantara (39,5 ton) ulaşan ilk iki gönderim Cebehâne'den yapıldı<sup>91</sup>. Rodos'ta 1761 yılında inşalarına başlanan iki kalyon için ise ilk toplamda 2.000 kantarı bulan demir sarfiyatından 1.000 kantarı Cebehâne mevcudundan verilen demirdi<sup>92</sup>.

### 3.2.1.2. Midilli'ye İstanbul'dan Demir Gönderimi

Midilli'ye İstanbul'dan gönderilen ham demir de büyük ölçüde Cebehâne stoklarından verilmekteydi. 1733-1736 arasında inşa edilen iki kalyon için ilk üç demir sevkiyatı Tersâne-i Âmire'den verilenler ile yapıldı<sup>93</sup>. Daha sonra İstanbul'dan gönderilen demir ise bu inşa ve daha sonra yapılan inşalar için 1758, 1760, 1761, 1762, 1774 ve 1777 senelerinde Cebehâne'den verildi<sup>94</sup>. Yüzyılın sonlarında yapılan bir inşada bu iki kaynaktan da hazır demir kalmaması üzerine ise feshedilen gemilerden sökülmüş olan çivilerin gönderilmesi yoluna gidildi. Bu şekilde 1796'da Midilli'ye 250 kantarı Tersâne-i Âmire'nin Sürb Mahzeni'nden ve 150 kantarı da Cebehâne'den olmak üzere 400 kantar kullanılmış çivi gönderildi<sup>95</sup>.

---

<sup>89</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 78.

<sup>90</sup> BOA, AE. Osman III 2276.

<sup>91</sup> BOA, AE. Mustafa III 2855; BOA, C. BH. 1881; BOA, C. BH. 11208; BOA, C. BH. 8235.

<sup>92</sup> BOA, C. BH. 4190; BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 8.

<sup>93</sup> BOA, C. BH. 5120.

<sup>94</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 208, 209, 210; BOA, AE. Mustafa III 2856; BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 2, 4; BOA, C. BH. 10777; BOA, C. BH. 858; BOA, C. BH. 7244; Şenay Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 231.

<sup>95</sup> Özdemir Gümüş, a.y.

**Tablo 83:** Midilli’de 1733-1736 Arasında İnşa Edilen İki Kalyon İçin Tedarik Edilen Demir<sup>96</sup>

Kantar	Sûret verilîş tarihi		Tedarik Yeri
	Hicrî	Miladî	
1.000	8 C. 1146	16 Kasım 1733	Tersâne-i Âmire
500	19 S. 1147	21 Temmuz 1734	Tersâne-i Âmire
300	20 R. 1147	19 Eylül 1734	Tersâne-i Âmire
300	9 R. 1148	29 Ağustos 1735	Cebehâne-i Âmire
300	24 R. 1148	9 Eylül 1735	Cebehâne-i Âmire
2.400			Tekfurdağı İskelesi’nden satın alınması emredilen
<b>4.800</b>			<b>Toplam</b>

### 3.2.2. Balkanlar’dan Demir Temini

Taşra tezgahlarına demirin külliyyetle temin edildiği yer esasen Tersâne-i Âmire’nin de ana demir tedarik kaynağı olan Balkanlar’daki Samako, Filibe, Tatarpazarı ve Kavala gibi yerlerdi. Buralardan toplanan demir Ege’nin kuzeyindeki iskelelere indirilir ve buradan doğruca ya da bir-iki havale ile gidecekleri taşra tezgahına gönderilirdi.

Sinop tezgahında inşa edilen kalyonların demir ihtiyacı büyük ölçüde Balkanlar kökenli demir ile sağlanıyordu. Balkanlar’da Filibe, Samako, Tatarpazarı, Dobniçe ve havalilerinden tedarik edilen demir Tekirdağ İskelesi’ne getirilip buradan İstanbul’a veya doğrudan Sinop’a yollanırdı. Sevkiyat için gemi tedariki de yine ilgili şehirlerin gümrük emirleri tarafından gerçekleştirilirdi<sup>97</sup>.

Rodos’a ise Balkanlar’dan daha geniş bir bölgeden demir temin tedarik edilmekteydi. 1755’te Kavala, Pravişte, Zihne, Drama, Siroz, Demirhisarı, Yenice, Ustrumca, Radovişte, Eğridere ve diğer o havalilerden kıyyesi 9 akçeden 22.000 kıyye/500 kantar olarak mübâşir tarafından satın alınan ham demir Kavala İskelesi’ne naklettirilirdi<sup>98</sup>. Aynı inşa için bir sonraki yıl ise Siroz’dan 450 kantar ham demir satın alındı. Alınan ham demir Selanik İskelesi’nde hazır tutulup ve istenilen meblağa

<sup>96</sup> BOA, C. BH. 5120.

<sup>97</sup> BOA, C. BH. 734; BOA, C. BH. 3594; BOA, MAD. d. 10359, s. 177.

<sup>98</sup> BOA, C. BH. 5120.

ulaştığında Selanik Gümrük Emini tarafından kiralanan gemiye yüklenip Rodos'a gönderildi<sup>99</sup>. Balkanlardan satın alınan demirin tedarikinde gecikmeler de yaşanabiliyor ve bu durumda yeterli miktarda demir İstanbul'dan gönderiliyordu. 1756 sonlarında Selanik taraflarından satın alınacak 600 kantar demirin ulaşmaması yüzünden kalyonların inşasında demir sıkıntısı başgösterince aynı meblağda demir Cebehâne mevcudundan gönderildi<sup>100</sup>. Bundan sonra Rodos için Balkanlar'dan tekrar demir alımı 1759'da başladı<sup>101</sup>. Rodos'ta 1770'te inşasına başlanan üç kalyon için de 1770 sonlarında Samako'dan 907 kantar 28 kıyye demir satın alınıp İnöz İskelesine getirildi. Buradan da yüklenildiği Yağlı Todoraki Reis'in gemisiyle Boğazhisar'da indirilip Seddülbahir muhafızı Ali Paşa ve Cafer Paşa tarafından Rodos'a getirildi. 1771 Nisan'ında ise Kavala civarından satın alınan 1.000 Samako kantarı demir Kavala'da iki mahzene konulup mühürlendi. Demirin buradan uygun bir zamanda gemi ve kapaklara yüklenip Rodos'a nakli işi ise yine aynı paşalara tevdi edildi<sup>102</sup>.

Midilli tezgahı ise Balkanlar'a ve İstanbul'a nispeten yakın oluşu sebebiyle demir sıkıntısıyla karşı karşıya gelmiyordu. 1735, 1770 ve 1772 yıllarında Samako'dan satın alınan ham demir Tekirdağ İskelesi'nde gemiye yüklenip Midilli'ye gönderildi<sup>103</sup>. Bazen de Rodos'a demir tedarik edilen yerlerden Midilli'ye de tedarik ve sevkiyat yapılıyordu. 1760'ta 1.500 kantar ham demir Kavala, Pravişte, Siroz ve havalilerinden tedarik edilip Selanik İskelesi'ne getirilen ham demir buradan da Gümrük Emininin ayarladığı uygun bir gemiyle Midilli'ye gönderildi<sup>104</sup>.

### 3.2.3. Yakın Bölgelerden Satın Alım Yoluyla Demir Temini

İstanbul'dan ya da Balkanlar'dan demir temin edilememesi durumunda taşra tezgahlarına kalyonların inşa edildiği yerlerin yakınlarından demir tedarik edilmeye çalışılırdı. Esnaftan alınan bu demire ihtiyaçtan dolayı bina eminleri bazen mirî fiyatın üzerinde ödeme yapmak durumunda kalabilmekteydi.

---

<sup>99</sup> BOA, C. BH. 7611.

<sup>100</sup> BOA, AE. Osman III 2276.

<sup>101</sup> BOA, AE. Mustafa III 2855; BOA, C. BH. 11208; BOA, C. BH. 8235.

<sup>102</sup> BOA, AE. Mustafa III 3119.

<sup>103</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 230.

<sup>104</sup> Balkanlar'dan alınsada Rûmî kantar (44 kıyye) üzerinden hesap edilmiş ve kıyyesi 9 akçe sayılmıştı: BOA, C. BH. 5120; BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 2.



Sinop tezgahına çevresinden demir tedariki oldukça sınırlı olup mecbur kalınmadıkça bu yola başvurulmuyordu. Demirin bölgede oldukça az bulunması sebebiyle merkez Sinop'taki kalyon inşalarının aksamaması için derhal mevcut kaynaklardan demir sevkiyatı yapardı. 1756 yılında inşasına başlanan iki kalyon için Samako'dan beklenen demirin gecikmesi üzerine bina emini Süleyman Ağa mahallinden 1.000 kuruşluk satın ve 500 kantarlık da borç yoluyla ham demir tedarik ettiğini ancak bunlar da sarfedildiğini bildirmekteydi. Kendi bölgesinden daha fazla demir tedarik etme imkânı kalmadığından inşanın durduğunu da ilave etmekteydi. Bunun üzerine Tersâne Emini'nin Balkanlar'dan demirin gelişinin yakın olduğunu ve 2.500 kantarlık Tersâne mevcudundan 300 kantarın gönderilmesinin uygun olacağını bildirmesi üzerine 300 kantar demir Sinop'a yollandı<sup>105</sup>.

Rodos'ta diğer tezgahlara göre yakın bölgelerden demir temininin daha mümkün olduğu görülmektedir. 1757 yılında Rodos'ta başlayan kalyon inşaları için ilk iki demir sevkiyatı İstanbul'dan yapılırken daha sonraki 2.521 kantar demir bina emini tarafından ada ile yakın yerlerden ve Balkanlar'dan satın alınarak temin edildi<sup>106</sup>. Bu demirin en azından 500 kantarı Rodos ve çevresinden temin edilmiş olmalıdır<sup>107</sup>. 1761 yılında Kızılhisarlızâde Ahmed Bey'in inşa etmekte olduğu kalyon için ise 1.000 kantarlık demir talebine -kantarı 616 akçeden- 5.133 kuruşluk Hazine tezkiresi yazılarak yanıt verildi. Ahmed Bey'den bedeli verilen bu para ile Rodos ve çevresinden 1.000 kantar ham demir temin etmesi istendi<sup>108</sup>. Aynı yıl Süleyman Paşa'nın inşasına başladığı kalyonlar için ise 1.000 kantar demir Cebehâne'den gönderildikten sonra kantarı 616 akçeden olmak üzere 1.000 kantar da Rodos'tan satın alması emredildi<sup>109</sup>. 1770'te ise 907 kantar 28 kıyye demir Balkanlar'dan satın alınırken 270 kantar demir de -kantarı 7 kuruştan- mahallinden 1.890 kuruşa satın alınarak temin edildi<sup>110</sup>.

Midilli'de inşa edilen kalyonlar için ada içerisinde ya da çok yakın çevreden demir tedarikine dair ise fazla örnek bulunmamaktadır. Zaten demirin esas tedarik

---

<sup>105</sup> BOA, C. BH. 3594.

<sup>106</sup> BOA, C. BH. 8235; BOA, C. BH. 1881.

<sup>107</sup> BOA, C. BH. 11149. Bedeli olan 308.000 sağ akçe Rodos cizyesinden verildi: BOA, AE. Mustafa III 20368.

<sup>108</sup> BOA, C. BH. 8235; C. BH. 4190.

<sup>109</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 8.

<sup>110</sup> BOA, AE. Mustafa III 3119.

yerleri olan Balkanlar ve dolaylı olarak İstanbul adaya makul uzaklıklarda bulunduğundan adadan satın alınan demir de oldukça kısa bir müddet idare edecek miktarda olmuştur<sup>111</sup>.

### 3.3. Kalafat Malzemeleri

Kalyonların ana malzemesi olan kereste ile gövdesi vücuda getirilip çivi ve cıvatalar ile de sağlamlaştırıldıktan sonra geriye inşanın son aşaması olarak kalafatlama kalmaktaydı. Gemileri suya karşı dayanıklı hale getirmek üzere tüm dış yüzey ve içeride de bazı kısımlar kalafatlanmaktaydı. Üstüğü, zift, katran ve reçine kalafat için gerekli başlıca malzemelerdi. Bu işlem sırasında önce kalyonların tahtaları arasında kalan boşluklara eski halat parçaları olan üstüğü sıkıştırılmakta ve ardından tüm yüzey ziftle kaplanmaktaydı<sup>112</sup>. Kalafatın yapılabilmesi için lazım olan gereçler Tersâne-i Âmire'den gönderilmekteydi. Bu gereçler ise zift kazanı, satl (kova, tas), kevgir ve kepçeydi<sup>113</sup>.

#### 3.3.1. Zift ve Katran

Kalafatın olmazsa olmaz malzemeleri zift ve katrandı. Çam ve köknar ağaçlarından çıkan kara zamkın kaynatılmasıyla elde edilen zifte karşılık katran çam ağacı ya da maden kömüründen kuru damıtma yoluyla üretilmekteydi<sup>114</sup>. Esasen birbirine çok benzeyen zift ve katran arasındaki fark katranın daha akıcı, ziftin ise daha katı olmasıdır<sup>115</sup>.

Donanma için Anadolu ve Adalar'dan talep edilen katran miktarı 1734/35 yıllarında 3.500, 1760'ta 6.000, 1770'te 7.000 ve 1781'de 10.042 kantar olmuştur<sup>116</sup>.

---

<sup>111</sup> 1735 yılında adada bulunan Edirneli bir tüccardan nakit parayla alınan 150 kantar 77 london demire kantarı 5 kuruştan 782,5 kuruş ödendi: Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 231.

<sup>112</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 270; Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 232.

<sup>113</sup> BOA, C. BH. 734.

<sup>114</sup> Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 232.

<sup>115</sup> <https://tr.wikipedia.org/wiki/Katran> Erişim: 11.04.2017.

<sup>116</sup> Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, s. 225.

Buna göre miktarın 1735-1770 yılları arasında ortalama her yıl 100 kantar arttığını söylemek çok da yanlış sayılmayacaktır. Çam ağaçlarının olduğu yerler potansiyel olarak zift ve katran da barındırmaktaydı. Taşra tezgahları ve çevresinde 18. yüzyılda ve daha öncesinde de Tersâne-i Âmire için ziftve katran talep edilmekteydi<sup>117</sup>. Böylece kalyon inşası olduğu zamanlarda taşra tezgahları yakinen bu kaynaklardan istifade edebilmekteydi.

Karadeniz'deki en aktif tezgah olan Sinop'a zift ve katranın temini Kastamonu, Sinop ve Canik bölgelerinden sağlanıyordu. Sinop'ta gerçekleşecek kalyon inşaları için kereste talep edilen başlıca kazalar olan Sinop, Samsun, Bafra, Alaçam, Çakıllı ve Sahil kadılkılarına zift ve katran temini için de emirler gönderilmekteydi. Bu bölgede *katrancı reâyâsı* olarak tesmiye edilen zümrelerin varlığı da bilinmektedir<sup>118</sup>. İlgili yerlerden zift ve katran da diğer malzemeler gibi *narh-ı cârî* ile satın alınmaktaydı. Sinop'a zift ve katran büyük ölçüde yakın bölgelerden temin edilmekle beraber bir miktar da Tersâne-i Âmire'den gönderilebilmekteydi<sup>119</sup>.

**Tablo 84:** 1757-1760 Arasında Rodos'ta İnşa Edilen İki Kalyon İçin Gerekli Zift ve Katran<sup>120</sup>

	Kantar fiyatı (akçe)	Kantar	Kıyye	Tutar (akçe)	Gemi navlı		Toplam Maliyet
					Kantar Fiyatı (akçe)	Tutar (akçe)	
Zift	120	941,5	1	112.980	9	8.473,5	<b>121.453,5</b>
Katran	120	220,5	10	26.481	9	1.990,5	<b>28.471,5</b>
<b>Toplam</b>	<b>120</b>	<b>1.162</b>	<b>11</b>	<b>139.461</b>	<b>9</b>	<b>10.464</b>	<b>149.925</b>

Midilli'de ocaklık olarak Kayıkhâne'ye her yıl 300 kantar zift tedarik edilen Ayasu köyü sayesinde zift tedariki yönünden eli oldukça rahattı. Yüzyıl içerisindeki hemen tüm kalyon inşalarında Ayasu'dan mirî fiyatı üzerinden zift alımı yapıldı. Mirî fiyat 1759'da tulum bedeli ve gemi navlunuyla beraber kantar başına bir kuruştur<sup>121</sup>. Kantar ise ocaklık olarak Tersâne-i Âmire'ye tedarikin yapıldığı Tuzla, Bayramiç,

<sup>117</sup> Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 273-277

<sup>118</sup> Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, s. 383.

<sup>119</sup> Ünal, *a.g.e.*, s. 397.

<sup>120</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 205, 207.

<sup>121</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 209; Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 232.

Edremit ve Kemer kazaları Midilli için de önemliydi. Adada kalyon inşası olduğunda gerekli katranın satın alınması emredilen yerler Kazdağı'nda bulunan Edremit ve Kemer veya Tuzla ve Bayramiç kazalarıydı<sup>122</sup>.

**Tablo 85:** Midilli'de 1758-1763 Arasında İnşa Edilen Kalyon İçin Tedarik Edilen Zift ve Katran Miktarları<sup>123</sup>

Bina Emini	Tarih Aralığı	Kantar	Birim fiyatı (akçe)	Tutar (Defterde)	Reel Hesap
Hacı Ali	(1 B. 1171-29 Z. 1172/ 11.03.1758-24.08.1759)	92,5	120	10.800 <sup>124</sup>	11.100
Hacı Ömer	(1 R. 1173-29 Ra. 1177/ 22.11.1759-08.10.1763)	500	120	60.000	
	<b>TOPLAM</b>	<b>592,5</b>	<b>120</b>	<b>70.800</b>	<b>71.300</b>

### 3.3.3. Üstüğü

Kalafat için gerekli olan bir diğer malzeme olan üstüğü Tersâne-i Âmire için her yıl Mısır'dan belli miktarlarda tedarik edilirken bazen Trabzon'dan da satın alınabilmekteydi<sup>125</sup>. Siyah ve beyaz olmak üzere iki çeşit olan üstüğüden 17. yüzyılda Mısır'dan ocaklık olarak her yıl İstanbul'a gönderilen miktar 1.000 kantardı<sup>126</sup>. 1709'da Mısır'dan gelen 1.000 kantar üstüğü ile 2.000 kantar ispavlu ipliğinin fiyatı 18.455,5 kuruş 14 pâreydi<sup>127</sup>. 18. yüzyıl ortalarında ise Mısır'dan her yıl 2.000 kantar beyaz üstüğü, 100 kantar ispavlu ipliği ve 50 kantar Mısır fitili gönderilmekteydi<sup>128</sup>. Aynı yıllarda Mısır sâlyânesinden bunun için ayrılan miktar 17.633,75 kuruş tutarındaydı<sup>129</sup>.

<sup>122</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 209; BOA, C. BH. 12359; Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", s. 232.

<sup>123</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>124</sup> Defterde buçuk hesaba katılmamıştır.

<sup>125</sup> Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 278-279.

<sup>126</sup> Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 147.

<sup>127</sup> Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 278.

<sup>128</sup> BOA, C. BH. 2757.

<sup>129</sup> Özen Tok, "Mısır İrsaliye Hazinesinin 1751-1753 Yıllarına Ait Bütçesi", *Turkish Studies: International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Vol. 8/11 Fall 2013, pp. 335.

Taşra tezgahlarından Sinop'ta inşa edilen kalyonlar için gerekli üstüğü Ayandon ve Sahil kazalarından satın alınmaktaydı<sup>130</sup>. Sinop'ta inşa edilen kalyonlar için 1756-59 arasında satın alınan toplam 12.000 kıyye üstüğü için 1.000 kuruş navlun olarak ise 110 kuruş ödendi<sup>131</sup>.

**Tablo 86:** Sinop'ta Süleyman Ağa Tarafından İnşâ Edilen 51 Zirâlık 2 Kalyon ve 33 Zirâlık 1 Tonbaz Karavelesinin 02.02.1756-24.08.1759 Arasındaki Üstüğü Masrafları<sup>132</sup>

	Kıyye	Kıyye başına (akçe)	Tutar (kuruş)	Tutar (Akçe)	Reel Hesap
-Tombaz için	3.200	10	266	31.920	32.000
-2 kalyon için	8.800	10	733,33	88.000	88.000
<b>Toplam</b>	<b>12.000</b>	<b>10</b>	<b>999</b>	<b>119.880</b>	<b>120.000</b>

Rodos, İmparatorluğun en büyük üstüğü tedarikçisi olan Mısır'a coğrafi yakınlığı sebebiyle ihtiyacını doğrudan buradan nakil yoluyla karşılayabilmekteydi. Adada 1757-1760 arasında inşa edilen iki kalyon için Mısır'dan getirilen 93 kantar 15 kıyye üstüğünün kantar başına satın alım bedeli 90 akçe ve navlunu 9 akçeydi<sup>133</sup>.

Midilli tezgahı üstüğü ihtiyacını genellikle Tersâne-i Âmire'den karşılamakla birlikte bazen satın alım yoluyla da temin edilmekteydi. 1762'de inşası bitmek üzere olan kalyon için 100'er kantar siyah ve beyaz olmak üzere toplam 200 kantar üstüğü Tersâne'den gönderildi<sup>134</sup>. Bina emini Hacı Ömer Ağa'nın bundan önce 1760-61 arasında satın aldığı 1760 kıyye (40 kantar) üstüğüye ise kantarı 660 akçeden 220 kuruş ödedi. Ancak bu sırada üstüğünün mirî fiyatının 396 akçe olduğu görülmektedir<sup>135</sup>. 1776'da adada inşası bitmek üzere olan kalyon için gerekli 200 kantar mamul üstüğü ise diğer mühimmat ve 20 kalafatçı ile birlikte gönderildi<sup>136</sup>.

<sup>130</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 383.

<sup>131</sup> BOA, C. BH. 860.

<sup>132</sup> BOA, C. BH. 860.

<sup>133</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 205-207.

<sup>134</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 211.

<sup>135</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14902, s. 35; BOA, C. BH. 12417.

<sup>136</sup> BOA, C. BH. 3725, 22 R. 1190/10 Haziran 1776.

### 3.4. Fatsa Teli (Kendir)

İnşa edilen kalyonların bodoslamalarını kaldırmak ve palangalar ile gerekli diğer aletler için kendirden yapılan halatlar kullanılmaktaydı<sup>137</sup>. Kendir ise ağırlıklı olarak Canik Sancağı'nda üretilmekte olup her yıl buradan Tersâne-i Âmire için ocaklık olarak belli miktarlarda kendir alınmaktaydı<sup>138</sup>. 18. yüzyılın ilk çeyreğinde Canik'ten alınan ocaklık tel miktarı 2.500 kantar civarındayken 1735'te yapılan tahririn ardından 9 olan ocaklık tel veren kaza sayısı 19'a çıkarılınca<sup>139</sup> verilen tel miktarı da artmıştır. 1756'da Canik Sancağı'nın Tersâne'ye ocaklık olan gönderdiği tel miktarı 5.000 ve 1766-68 yıllarında da 5.611 kantar 14,5 kıyye idi<sup>140</sup>.

Canik Sancağı'na komşu olması hasebiyle Sinop tezgahında inşa edilen kalyonlar için Fatsa teli tedariki de gerektiğinde doğruca buradan sağlanmaktaydı. Fatsa teli buradan Canik Muhassıllarının zimmetindeki tel bahasından verilmekteydi<sup>141</sup>. 17. yüzyıl sonlarında Sinop'ta gemi inşası olacağı zaman henüz inşa başlamadan Canik Sancağı kadılarına kendir teli tedariki konusunda emirler gönderilmekteydi<sup>142</sup>. Sinop'ta inşa edilen kalyonlardan 1738-41 arasında inşa edilen 53,5 zirâlık iki kalyon için 2.500<sup>143</sup>, 1756-61 arasında inşa edilen 51,5 zirâlık iki kalyon ile bir tombaz için 3.250<sup>144</sup>, 1761-64 arasında inşa edilen 51,5 zirâlık bir kalyon ile bir tombaz için ise 2.000 kantar Fatsa teli kullanılmıştır<sup>145</sup>. Buradan hareketle 1730lu ve 60lı yıllar arasında Sinop'ta inşa edilen 51,5 zirâ (39,02 mt.) civarı uzunluktaki bir kalyonun Fatsa teli ihtiyacı 1.250 kantar, bir tombazınki ise 750 kantar olduğu anlaşılmaktadır<sup>146</sup>. 1755-57 arasında Rodos'ta inşa edilen 37,5 zirâ (28,42) uzunluğundaki iki karavele için ise Tersâne'den 1.982 kantar saf tel gönderilmesi<sup>147</sup>

<sup>137</sup> BOA, C. BH. 3160; Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 264.

<sup>138</sup> BOA, C. BH. 3160; Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 265-269.

<sup>139</sup> BOA, C. BH. 3160; Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 266.

<sup>140</sup> BOA, C. BH. 3594; BOA, C. BH. 3160; Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 266.

<sup>141</sup> BOA, C. BH. 3160; BOA, C. BH. 3594; BOA, C. BH. 860; BOA, C. BH. 734; BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 6.

<sup>142</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 371, 391.

<sup>143</sup> BOA, C. BH. 860.

<sup>144</sup> BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 3.

<sup>145</sup> BOA, D. BŞM. TRE. d. 14884, s. 6.

<sup>146</sup> 1759'da bina emini Süleyman Ağa henüz tamamlanmamış 2 kalyon için 2.000 kantar, tombaz için ise 600 kantar Fatsa teli kullanıldığını ve 1.000 kantar daha gerektiğini bildirmekteydi: BOA, C. BH. 860.

<sup>147</sup> BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 79.

karavelelerin tel ihtiyacının da yaklaşık 1.000 kantar civarında olduğunu göstermektedir. 1736-1769 arasında mirî fiyatı kantar başına 6 kuruş olan Fatsa telinin<sup>148</sup> hesap defterlerinde yalnız miktarı görülse de aslında kalyon masraflarında oldukça önemli bir paya sahip olduğu anlaşılmaktadır.

**Tablo 87:** Sinop'ta 1756-1761 Arasında İnşa Edilen Kalyonlar İçin Canik Muhassılları Tarafından Verilen Tel<sup>149</sup>

Hicri Tarih	Miladi Tarih	Tel (kantar)	Oran
10 R. 1169	13.01.1756	300	9,23%
17 Z. 1169	12.09.1756	300	9,23%
6 R. 1171	18.12.1757	1.000	30,77%
21 B. 1171	31.03.1758	1.000	30,77%
20 M. 1173	13.09.1759	500	15,38%
3 Ş. 1173	21.03.1760	150	4,62%
<b>Toplam</b>		<b>3.250</b>	

### 3.5. Teçhiz Malzemeleri

Taşra tezgahlarında *inşâsı* emredilen ve tamamlanan kalyonların *techîz* malzemeleri İstanbul'dan Tersâne-i Âmire'den tedarik edilip gönderilmekteydi. Techîz malzemeleri kalyonları genel olarak seyir malzemeleri idi.

#### 3.5.1. Yelkenler

Kürekleri bulunmadığı için kalyonlar için esas seyir malzemesi yelkendi. Tersâne-i Âmire Emni tarafından hazırlanıp ilgili taşra tezgahına gönderilen yelkenlerin türünü ve miktarını gösteren listeler *Kuyûd-ı Mühimmât Defterleri*'nde bulunmaktadır.

<sup>148</sup> Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 267.

<sup>149</sup> BOA, D. BŞM. d. 41183, s. 3.

**Tablo 88:** Sinop'ta 1756-61 Arasında İnşa Edilen İki Kalyon ve Bir Tombaz İçin Tersâne-i Âmire'den Verilen Teçhiz Malzemeleri<sup>150</sup>

	Adet	Kıyye	Top
Nuhâs-ı tonoz	3	15	
-Kalyonlar	2		
-Tonbaz	1		
Kirpâs-ı sürh			60
Kirpâs-ı Boğaz	3		
-Kalyonlar	2		
-Tonbaz	1		
Rişte-i sürh			3
-Kalyonlar			2
-Tonbaz			1
Nây-i cedîd	2	29	
Çelenk		44	
Bâdbân-ı sûzen	100		

**Tablo 89:** 1761-62 Arasında Sinop'ta İnşa Edilen Tombaz İçin Tersâne-i Âmire'den Gönderilen Teçhiz Malzemeleri<sup>151</sup>

Bâdbân	Kirpas-ı karhane	Kirpas-ı Boğaz
	Zirâ	Top
Mayistre	571	6
Gabya-i kebîr	571	10
Trinkete	458	5
Gabya-i saĝîr	458	8
Mizana	180	3
Bâdbân-ı pilakon	128	
Bâdbân	115	
Kontra mizana		18
Bâdbân		13
<b>Toplam</b>	<b>2.481</b>	<b>63</b>

<sup>150</sup> BOA, C. BH. 734.

<sup>151</sup> BOA, C. BH. 9202.



### 3.5.2. Lenger Demiri

Gemilerin deniz üzerinde ya da limanlarda sabit kalmasını sağlayan lengerlerden bir kalyon için beş ya da altı adet gerekmekteydi. Kadırga devrinde 7-10 kantar arasında değişen lengerlerin ağırlığı ise kalyon devrinde 40-50 kantara yükseldi<sup>152</sup>. Taşra tezgahlarında inşa edilen kalyonların lengerleri hemen her zaman İstanbul'dan gönderildi. Nadiren Sinop'ta da lenger demiri imaline rastlansa<sup>153</sup> da istisnai bir durum olduğu ortadadır. 18. yüzyılın başlarında büyük lenger demirleri Tersâne-i Âmire'ye de İngiltere ve Fransa'dan getirilirken 1708'den itibaren burada üreilmeye başlanmıştır<sup>154</sup>. İstanbul'dan gönderilen demirler her zaman yeni üretim olmayıp bazen kısmen kırılmış olan lengerler de tamir edilerek gönderilmekteydi<sup>155</sup>.

**Tablo 90:** 1762'de Sinop'ta Denize İndirilecek Olan Tombaz İçin Gönderilen Lengerler<sup>156</sup>

	Aded	Kantar*
Lenger-i demür	2	30
Lenger-i demür	2	26
Lenger-i sandal	1	
Lenger-i filuka	1	

Taşra tezgahlarına lenger tedariki İstanbul'dan gönderimin dışında batıklardan çıkarılan lengerler ile de sağlanabilmekteydi. Bilhassa Çeşme gibi büyük kalyon kayıplarının yaşandığı sıralarda buradan çıkarılan lengerler Sinop'ta<sup>157</sup> ve Rodos'ta<sup>158</sup> inşa edilen kalyonlarda kullanılmak üzere gönderildiler.

<sup>152</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 185.

<sup>153</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 393-394.

<sup>154</sup> Aydın, **Sultanın Kalyonları**, s. 185-198.

<sup>155</sup> 1763'te Sinop ve Rodos'ta inşa edilen kalyonlar için 4 lenger 160 kuruşa tamir edildi: BOA, C. BH. 2970.

<sup>156</sup> BOA, C. BH. 9202.

\* 15 ve 13'er kantarlık ikişer demir lengerin yeniden yapılmasının gerektiği notu düşülmüştür.

<sup>157</sup> Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, s. 394.

<sup>158</sup> BOA, C. BH. 4197.

### 3.6. Malzemelerin Muhafazası

Kalyon inşa edilen taşra tezgahlarında malzemelerin muhafazası için çeşitli mahzenlerin inşa edildiği bilinmektedir. Başta kereste ve demir olmak üzere inşa için gerekli malzemeler ayrı ayrı bölmeleri olan mahzenlerde depo edilmekte ve saklanmaktaydı. 1758 yılında Midilli’de başlayan kalyon inşasında ham demir, mühimmât ve diğer gereçlerin korunması için inşa edilen 7 kapılı mahzenin masrafı 1.347 kuruşa mâl oldu. Bu yedi kapı demir, diğer mühimmat, nöbethâne, kömür ve demirciler barakası adları altında taksim ediliyordu<sup>159</sup>. Bu mahzenler ve kereste için hususi olarak birer mutemet ve kâtip tayin edilmekteydi ki her biri 30’ar akçe yevmiye ile inşa süresi olan 66 ay boyunca bu mahzenlerin sayım ve muhafaza görevlerini yerine getirdi<sup>160</sup>. Bu dört kişiye ödenen 1.980 kuruş ise tüm inşa masrafının %2,06’sını oluşturmaktaydı. Rodos’ta da 1757-1760 yılında inşa edilen 2 kalyona gereken kereste ve demir için mühimmat mahzeni levhaları bedeli 36.072 akçe tutmaktaydı<sup>161</sup>.

---

<sup>159</sup> Midilli kadısı Salih Efendi’nin hüccetine istinaden: BOA, C. BH. 12417; BOA, D. BŞM. d. 2150, s. 116.

<sup>160</sup> BOA, C. BH. 12417.

<sup>161</sup> BOA, MAD. d. 10364, s. 207.

## SONUÇ

Bu çalışmada özellikle Osmanlı taşra tezgahlarında XVIII. yüzyılın başlarından son çeyreğine kadar gerçekleştirilen kalyon inşaları incelenmiştir. Yüksek bordalı, yelkenli ve büyük bir ateş gücüne sahip olan kalyonların inşası yüksek bir teknolojik bilgiyi gerektirmektedir. Bu dönemde bu tür savaş gemilerinin inşası için istihdam edilen çalışanlar Osmanlı tebaası olup donatılması için gereken malzeme de yine Osmanlı topraklarından temin edilmektedir. Aynı dönemde İngiltere, Fransa, İspanya ve Portekiz gibi diğer büyük devletlerin ana yurtları dışından temin etmek zorunda kaldıkları malzeme ile bilhassa kolonilerinde inşa etmeyi uygun buldukları kalyonların miktarı oldukça yüksektir. Bu tür ihtiyaçların Osmanlı donanması için İmparatorluğun çekirdek bölgeleri sayılan Anadolu ve Rumeli Eyaletleri dahilinde husule getirildiğini görmek mukayese açısından önemlidir.

Tersâne-i Âmire'ye ve taşra tezgahlarına kalyon inşası için gerekli olan personel ve malzemenin çok büyük bir kısmı, her biri için nadiren 150 kilometreyi aşan mesafedeki çevre bölgelerinden sağlanabiliyordu. Şüphesiz bu durum kalyon devrinden de önce uzun yıllar sonunda elde edilen tecrübeyle yerleşmiş bir organizasyona işaret etmektedir. Taşra tezgahlarının bulunduğu mahallerdeki bu organizasyon 18. yüzyıl boyunca işlemeye devam etti. Öyle ki yüzyılın sonlarında reform hareketlerini deniz kuvvetlerine de yansıtan III. Selim'in diğer taşra tezgahlarını da aktif hale getirmesi esnasında bu organizasyon tecrübesinden de istifade edildi.

Kalyonları merkezi idarenin istediği şekilde ve zamanda inşa etmek bu organizasyondan sorumlu olan görevlilerin uhdesindeydi. Devlet merkezindekiler taşra tezgahlarına *Emîn* olarak adlandırdıkları bu kişileri göndererek hem devletin bu bölgelerdeki varlığının görünümüne ayrı bir boyut kattılar hem de kalyonlarla beraber formu değişen gemi inşası ve organizasyonuna yerel yöneticileri ve halkı da dahil ettiler. Bu organizasyon sırasında bazen yerli halk ile Bina Eminleri'nin birbirlerini şikayetlerinin yanı sıra kalyon inşası hususunda sorun çıkaran kişileri halkın ve Bina Eminleri'nin merkezi idareye şikayetleri, idarecilerin her alanda bu organizasyona

yaptıkları çeşitli müdahaleler bazen iç içe geçen hadiseler yumağını da önümüze sermektedir.

Kalyon inşa organizasyonunda karar alma mercii olan Padişah ve Sadrazam'ın yanı sıra Donanma-yı Hümayun'a komuta eden Kaptanıderya etkin bir konumda bulunmaktaydı. İmparatorluğun merkezî tersanesi olan Tersâne-i Âmire'de gemi inşa ve tamirlerini organize eden Tersâne Emini ise taşrada gerçekleşen inşalarda da kilit bir mevkideydi. İstanbul'dan ulaştırılacak malzeme ve işçilerin temin edilip gönderilmesi Tersâne Emini'nin uhdesindeydi. Gönderilmek üzere hazırlanan malzeme ve işçilerin naklini organize etmek ise İstanbul Gümrük Emini ya da ilgili iskelelerin gümrük eminlerinin sorumluluğundaydı.

Kalyonun planını belirleyip gerçekleştiren mimarlar, -henüz inşa aşamasında iken tayin edilip- kalyonun seyrinde görevli olan bir kalyon kaptanı ve işçiler içindeki en kıdemli kişi olmak üzere bir burgucubaşı Tersâne-i Âmire'den seçilip gönderilmekteydi.

Taşra tezgahlarında inşa organizasyonunun başındaki Bina Emini'nin pek çok yardımcısı vardı. Ayrıca bilhassa kadılar yükün en önemli kısmını paylaşmaktaydılar. Başta kereste olmak üzere gerekli olan çeşitli malzemelerin temini sırasında kadılara da birçok görev yüklenmekteydi. Ayrıca ilgili bölgelerin vali, nâzır, mutasarrıf, ayan, voyvoda gibi yöneticileri de kadıların ardından bu yükü omuzlamakla vazifelendirilmekteydiler.

Kalyon inşaları esnasında Osmanlı merkezi idaresi için karşılaşılan sorun ve taleplerde hemen her zaman kalyonların inşasının tamamlanması öncelikli bir konuydu. Kereste ve diğer malzemelerin temininden kaçınan ya da para tedarikinde problem çıkaranlar sert bir şekilde uyarılmakta ya da sürgün, kalebendlik gibi cezalara çarptırılmaktaydılar. Devletin bu mesuliyetlerin dağıtılmasında halkın tahammülüne dikkat edilmesi ve haklarının verilmesi konusundaki hassasiyeti ise dikkate şayandır. Taşradaki yetkililer halktan yükümlülüklerini tamamen yerine getirmelerini sağlamakla vazifeli iken eksik vermemeleri ve haklarına da girmemeleri arasındaki dengeyi korumaları için de uyarılmaktaydılar. Mesuliyetlerini yerine getirmemeleri konusunda ilgili ahali uyarılırken fazla kereste talebi ya da zulüm gibi hareketler karşısında da şikâyet edilen Bina Eminleri ya da diğer görevliler uyarı almaktaydılar.

Devletin kalyon inşa organizasyonunda gösterdiği reflekslerden bir diğeri de finansman konusundadır. Bilhassa Ege bölgesinde inşa edilen kalyonlarda Osmanlı devlet yöneticilerinin Hristiyan halktan onları korumak üzere aldığı cizye gelirlerini kullanmış olması bu verginin ruhuna uygun hareket etme konusundaki duyarlılığa bir misal olarak gösterilebilir. Zira bu kalyonların bir kısmı yaz-kış yine bu bölgelerin muhafazası için kullanılmaktaydı. Elbette bu bölgede yaşayan Müslümanların da muhafaza edildiği ve Hac güzergahının da yine buradan geçiyor oluşu kalyonların Ege'deki mevcudiyetinin sebeplerindedir.

Çalışmada bu dönemde kalyon inşalarında çalışan işçilerin çalışma süreleri, mevcutları, aldıkları ücretler ve sarfettikleri işgücü ile ilgili İkinci Bölüm pek çok tablo ve grafik ihtiva etmektedir. Daha fazla mesai ile genişletilebilmesi mümkün olan bu veriler sayesinde 18. yüzyılda inşa edilen diğer türdeki gemilerin işçileri arasında bir mukayese mümkün olabilecektir. Yine bu dönemde gerçekleştirilen her türlü bina inşalarında da işçiler arasında bir mukayese yapılabilir. Aynı dönemde dünyanın başka yerlerindeki işçiler arasında karşılaştırmalar yapabilmek de yine bu verilerin sağlayacağı imkanlar arasındadır.

Çalışılan dönem ile ilgili çok daha kapsamlı tablo ve grafikler sunabilmek en azından birkaç yıllık bir tecrübe ve çaba ile mümkün olabileceğinden burada istenilen hedeflere tamamen ulaşamadığını belirtmek yerinde olacaktır. Yine de ortaya konulan veriler 18. yüzyılda taşra tezgahlarında gerçekleştirilen kalyon inşalarının organizasyonunu açıklamada yeterli düzeyde olup aynı dönemde diğer devletler ile yapılabilecek pek çok mukayeseye imkân vermektedir.

Malzemelere ayrılmış olan Üçüncü Bölüm'de kalyon inşasının başlıca malzemeleri olan kereste, demir, zift, katran, üstüğü gibi kalafat malzemeleri ve İstanbul'dan gönderilen yelken ve lenger demiri gibi malzemeler incelenmiştir. Bilhassa taşra tezgahlarına temin yerleri, temin şekilleri ve miktarları ile ilgili de bu bölümde tablo ve grafikler sunulmuştur.

Sonuç olarak Osmanlı idaresinin İstanbul dışında kalyon inşalarını gerçekleştirirken süreci yakinen takip ettiği ve organizasyon için ihtiyaç duyulan görevlilerini vaktinde ilgili görevlere sevk edebildiği anlaşılmaktadır. İnşanın gidişatı ve problemleri taşradan merkeze ya da aksi yönden gidip gelen evrak ve kişiler vasıtasıyla kontrol edilmekte ve yönlendirilmektedir. Devlet yönetimi ihtiyaç duyduğu

kalyonların tamamlanması ile yerel görevliler ve halkı tahammül sınırları çerçevesinde organize edilmesi arasındaki dengeyi mümkün mertebe sağlamayı başarmıştır. Yine 18. yüzyılın başında bir kanunname ile kalyonları donanmanın esas savaş gemileri haline getiren Osmanlı devletinin tercihleri neticesinde Doğu Akdeniz’de Osmanlı egemenliğinin etkisinin tekrar yoğun olarak hissedildiği de bilinmektedir. Bu etkiyi sağlamada kalyonların 18. yüzyılın ilk üç çeyreğinde yarıdan fazlasının inşa edildiği taşra tezgahlarının önem derecesi de ortaya çıkmaktadır.

# BİBLİYOGRAFYA

## I. Arşiv Kaynakları

### Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

#### Defter Tasnifi

##### **Baş Muhâsebe Defterleri (D. BŞM. d.)**

1740, 2150, 3216, 4521, 41183, 41222

##### **Baş Muhasebe Tersane Emîni Defterleri (D. BŞM. TRE. d.)**

14650, 14872, 14884, 14902, 15002

##### **Kâmil Kepeci (KK. d.)**

5714

##### **Maliyeden Müdevver Defterler (MAD. d.)**

212, 3142, 3168, 10325, 10359, 10364, 10386, 10384

#### Belge Tasnifi

##### **Ali Emiri (AE)**

Osman III (SOSM III): 1000, 1036, 2276

Mustafa III (SMST III): 2855, 2856, 3088, 3119, 4350, 5941, 6231, 7670, 20368, 20956

Abdülhamid I (SABH I): 8302, 8533

##### **Cevdet**

##### **Bahriye (C. BH.)**

59, 379, 409, 414, 440, 448, 527, 608, 618, 646, 699, 717, 734, 766, 777, 858, 860, 931, 1881, 2143, 2292, 2335, 2757, 2963, 2970, 3160, 3594, 3725, 3757, 3998, 4056, 4105, 4190, 4197, 4602, 4686, 4753, 5120, 5506, 5675, 5789, 5830, 5903, 5973, 6455, 6530, 7071, 7127, 7243, 7244, 7249, 7611, 7701, 8067, 8235, 8627, 8820, 8967, 9049, 9201, 9202, 9611, 10267, 10525, 10559, 10570, 10777, 10944, 10973, 11004, 11062, 11067, 11085, 11149, 11155, 11203, 11208, 11353, 11444, 11529, 11637, 12359, 12417, 12687

##### **İbnülemin**

##### **Bahriye (İE. BH.)**

916, 917, 1463

## Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSMA.)

### Belge Koleksiyonu

nr. E.726/9

## II. Kaynak Eserler

Ahmed Vâsıf Efendi, **Mehâsinü'l-âsâr ve hakâikü'l-ahbâr 1774-1779 (H. 1188-1193)**, Yay. haz. Mücteba İlgürel, Ankara, TTK, 2014.

Defterdar Sarı Mehmed Paşa, **Zübde-i Vekâyiât: Tahlil ve Metin (1066-1116/1656-1704)**, haz. Abdülkadir Özcan, Ankara, TTK, 1995.

Joseph Pitton de Tournefort, **Relation d'un voyage du Levant fait par ordre du Roy**, t. 1-2, Paris, Imprimerie Royale, 1717.

Kara Çelebi-zâde Abdülaziz Efendi, **Ravzatü'l-Ebrâr Zeyli: Tahlil ve Metin 1732**, haz. Nevzat Kaya, Ankara, TTK, 2003.

## III. Araştırma ve İncelemeler

Aydın, Yusuf Alperen: “XVIII. Yüzyıl Osmanlı Kalyon İnşâsında Kereste Temini”, **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri (17-18 Mayıs 2004) -Bildiriler-**, İstanbul, 2005, s. 33-40.

Aydın, Yusuf Alperen: **Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, İstanbul, Küre, 2011.

Beydilli, Kemal, İlhan Şahin: **Mahmud Râif Efendi ve Nizâm-ı Cedîd'e dâir eseri**, Ankara, TTK, 2001

Bijişkyan, P. Minas: **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası: 1817-1819**, Çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1969.

Bostan, İdris: “17. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi: Kadırgadan Kalyona”, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, 4. bs., İstanbul, Kitap, 2011, s. 183-206.

Bostan, İdris: “Kuyûd-ı Mühimmât Defterlerinin Osmanlı Teşkilât Tarihi Bakımından Önemi”, **Osmanlı-Türk Diplomatığı**



- Semineri, 30-31 Mayıs 1994, Bildiriler**, İstanbul, 1995, s. 143-163.
- Bostan, İdris: **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. yüzyılda Tersâne-i Âmire**, 2. bs., Ankara, TTK, 2003.
- Bostan, İdris: **Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler**, 3. bs. İstanbul, Küre, 2010.
- Çetin, Cemal: **Sultanın Esirleri: İstanbul'da Bir Esir Kampı (1715)**, Konya, Palet, 2015
- Darkot, Besim: “Sinop”, **İslam Ansiklopedisi**, c. 10, İstanbul, MEB, 1966, s. 683-689.
- Devellioğlu, Ferit: **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, 29. bs., Ankara, Aydın Kitabevi, 2012.
- Gencer, Ali İhsan: **Bahriye’de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)**, 2. bs., Ankara, TTK, 2001.
- Genç, Mehmet: **Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi**, 8. bs., İstanbul, Ötüken, 2012.
- Güler, İbrahim: “XVIII. Yüzyılda Sinop’ta Gemi İnşa Teknolojisinin Altyapı, İstihkam, İstihdam, Üretim ve Pazarlama Sorunu”, **1. Türk Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi Bildirileri (15-17 Kasım 2001): Türk Teknoloji Tarihi**, Yay. haz. Emre Dölen, Mustafa Kaçar, İstanbul, 2003, s. 29-60.
- Gürçay, Lütfi: **Gemici Dili**, 3. bs., İstanbul, T. C. Deniz Basımevi, 1968.
- Harding, Richard: **Seapower and naval warfare, 1650–1830**, Londra, UCL, 1999.
- Hinz, Walther: **İslâm’da Ölçü Sistemleri**, çev. Acar Sevim, İstanbul, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1990.
- İnbaşı, Mehmet: “Trabzon / Batum Eyâleti Valileri (1755–1795)”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, sayı: 31, Erzurum, 2006, s. 161-191.
- İşipek, Ali Rıza, Oğuz Aydemir: **1770 Çeşme Deniz Savaşı: 1768-1774 Osmanlı Rus Savaşları**, İstanbul, Denizler Kitabevi, 2006

- Kahane, Henry & Renée, Andreas Tietze: **The Lingua Franca in the Levant: Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin**, İstanbul, ABC, 1988.
- Köse, Osman: “18.yüzyılın İkinci Yarısı Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun”, **Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu Bildirileri**, c. I, Samsun, 2006, s. 273-282.
- Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi**, Ed. Cevdet Küçük, Ankara, A.Ü. Basımevi, 2001.
- Özdemir Gümüş, Şenay: “Osmanlı’da Gemilerin Denize İndirilmesi”, **C.B.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi**, 2010, c. 8, sayı: 1, s. 15-36.
- Özdemir Gümüş, Şenay: “XVIII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, **Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası**, Ed. Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş, M. Ziya Köse, İstanbul, Yeditepe, 2011.
- Özen, Selim: **Gemiler Sözlüğü**, İstanbul, Denizler, 2017.
- Örenç, Ali Fuat: **Yakındönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Ada**, İstanbul, Doğu, 2006.
- Payzın, Levent: **XVIII. Yüzyılda Midilli Adası**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ayten Can Tunalı, Aydın, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008.
- Sakal, Fahri: **89 No’lu 1737-1739 (1149-1152 H.) Tarihli Sinop Şer’iyye Sicili**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dan. Ali Ünal, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun, 1990.
- Tabakoğlu, Ahmet: “Osmanlı ekonomisinde emek piyasası ve ücretler”, **V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi: Tebliğler, (21-25 Ağustos 1989 İstanbul)**, Ankara, TTK, 1990, s. 91-97.
- Tabakoğlu, Ahmet: **İslâm İktisadına Giriş**, 4. bs., İstanbul, Dergâh, 2016.
- Tabakoğlu, Ahmet: **Osmanlı Mâlî Tarihi**, İstanbul, Dergâh, 2016.
- Tok, Özen: “Mısır İrsaliye Hazinesinin 1751-1753 Yıllarına Ait Bütçesi”, **Turkish Studies: International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic**, Vol. 8/11, Fall 2013, pp. 329-347.

- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı: **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, 3. bs., Ankara, TTK, 1988.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı: **Osmanlı Devletinin Saray Teşkilâtı**, 3. bs., Ankara, TTK, 1988.
- Ünal, Mehmet Ali: **Osmanlı Devrinde Sinop: XV. Yüzyıldan XIII. Yüzyıla Sinop Kazâsı**, Ankara, TTK, 2014.
- Ünen, Uğur: **XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos Adası**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dan. Bülent Çelik, Aydın, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013.
- Zorlu, Tuncay: **Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği**, İstanbul, Timaş, 2014.

## EKLER

**Ek 1:** Kalyon inşa sebebi, ölçülerinin belirlenmesi, Emin tayini, kereste tedariki ve işçi ücretleri için para havalesi (BOA, C. BH. 11085, 5 Cemaziyelevvel 1174/13 Aralık 1760)

[s. 1]

### **Kaptanıderya Hacı Mustafa Paşa'nın takriri**

Ma'rûz-ı kullarıdır ki

Rodos Cezîresi'nde müceddeden inşâsı irâde ve tasmîm buyurulan iki kıt'a karavele kalyonları zirâ'ları ne mikdâra iblâğ olması husûsu emr ü tenbîhleri üzere ricâl-i Tersâne-i Âmire ve kapudânân-ı sâ'ire ile istişâre olundukda kırk birer arşun üzerine inşâ ve binâ olundukda üçer yüz yigirmi beş nefer takım ile her hizmete istihdâma şâyeste olur ve bu ihbâr itdikleri huzûr-ı âlîlerine takrîr ve beyân olunup ve Bahr-i Sefid'e ihrâc olunacak kalyonlardan şitâ muhâfazasına me'mûr olmak üzere ta'mîr ve tedhîni emr ü fermân buyurulan üç kıt'a kalyondan Tılsım-ı Bahrî kalyonu tekmîlen ta'mîr ve tedhîn ve techîz olunup inşâllâhu'r-Rahmân yarınki mübârek hamîs günü Tersâne-i Âmire pîşgâhına sâ'at dördte iken alarka itdirileceği musammem ve müretteb olduğu muhât-ı ilm-i âlîleri buyuruldukda ol bâbda emr ü fermân devletlü merhametlü sultânım hazretlerindedir.

[02 Ca. 1174/10.12.1760]

### **Buyuruldu**

İzzetlü Defterdâr Efendi

Rodos Cezîresi'nde müceddeden inşâsı emr olunan kırk birer zirâ' iki kıt'a karavele kalyonların bi-mennihi te'âlâ evvel bahâr-ı hüceste-âsârda seferber olmak üzere olmağla mûcebince inşâsı için mâlzemeleri tertîb ve ihzâr olunmak üzere muktezâsını telhîs eylesiz deyü buyuruldu

[s. 2]

Arz-ı bendeleridir ki

Rodos Cezîresi'nde bu def'a müceddeden inşâsına irâde-i aliyye buyurulan iki kıt'a karavele kalyonlarının zirâ'ları ne mikdâra iblâğ olunması husûsu ricâl-i Tersâne-i Âmire ve kapudânân ile ba'de'l-inşâda kırk birer zirâ inşâ olunduğu sûretde üçer yüz

yigirmi beşer nefer takım ile her hizmete istihdâma şâyeste olur bu ihbâr eyledikleri hâlâ deryâ kapudânı vezîr-i mükerrem sa‘âdetlü El-hâcc Mustafa Paşa hazretleri işbu takrîr ile inhâ iderler Rodos Cezîresi’nde müceddeden inşâsı irâde olunan kırk birer zirâ‘ iki kıt‘a karavele kalyonların bi-mennihi te‘âlâ evvel bahâr-ı hüceste-âsârda seferber olmak üzere olmağla mücebince inşâsı için mâlzemeleri tertîb ve ihzâr olunmak üzere muktezâsı telhîs olunmak bâbında fermân-ı âlîleri sâdır olmağın sudûr iden fermân-ı âlîleri mücebince zikr olunan kırk birer zirâ‘ iki kıt‘a kalyonların lâzime-i inşâlarıyçün sinîn-i sâbıkada kat‘ ve nakl olunugeldiği üzere Rodos cibâlinden ve Gökçeğiz ve sâ’ir o havâlîde olan kazâ ve nevâhîden iktizâ iden on sekiz bin otuz sekiz kıt‘a ecnâs-ı kerestenin kat‘ ve nakli ve yüz elli kıt‘a ecnâs-ı sütun ve seren ve sâir kerestenin dahi Tersâne-i Âmire tarafından verilmesi tertîb ve diğerk telhîs-i çâkeri tahrîr olunmuş olduğu ma‘lûm-ı devletleri buyuruldukda taraf-ı Devlet-i ‘Aliyye’den sadâkatkâr ve kâr-güzâr bir kulları bu husûsa hâssaten ta‘yîn ve me’mûr kılınup ibtidâyı emrde tertîb olunan ecnâs kerestenin îcâb iden kat‘iyye ve nakliyye ücretleri bundan ‘an nakdin ashâbına virilmek şartıyla mahâll-i mezkûrede kat‘ ve tedârik ve mahalline nakl ve bir sâ‘at-i sa‘d-ı iktirânda intişârına mübâşeret ve evvel bahâr-ı hüceste-âsârda seferber olmaları üzere ‘avn-i Bârî ile inşâ ve tekâmîl ve tetmîm eylemeğe bezl-i kudret eylemek üzere şimdilik icârât-ı amele ve masârif-ı sâ’ire için ‘ale’l-hesâb beş bin gurus münâsib emvâl-i mîriyyeden havâle olunmak üzere Baş Muhâsebe’ye kayd olunup tezkiresi ve me’mûriyeti için iktizâsına göre emri yazılmak bâbında fermân devletlü inâyetlü sultânım hazretlerindedir

### **Buyuruldu**

Telhîsi mücebince Baş Muhâsebe’ye kayd olunup tezkiresi ve me’mûriyeti için iktizâsına göre emri tahrîr olunmak buyuruldu

5 Cemaziyelevvel [1]174 [13.12.1760]

tezkire dâde 5 Cemaziyelevvel [11]74 [13.12.1760]

سوزنی قوت قدرتی  
 سوزنی قوت قدرتی  
 سوزنی قوت قدرتی  
 سوزنی قوت قدرتی

سوزنی قوت قدرتی  
 سوزنی قوت قدرتی  
 سوزنی قوت قدرتی  
 سوزنی قوت قدرتی

سوزنی قوت قدرتی  
 سوزنی قوت قدرتی  
 سوزنی قوت قدرتی

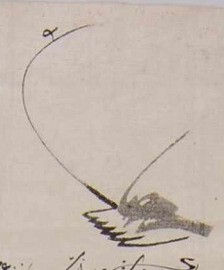
عرض بنا بر روی  
 در دین جزیره سندن بودفته مجری انفسانه اراده بنده بودون آنچه قطعه قه ولد  
 قیوندرت بق ذرا علی غفاران ابوی او قتی خصوی دجال نرسانه: عامه و قولای  
 ایله بعد الوستانه قرق بر ذراع انشا اولدنی صورتها و جویوز کیمین نمن  
 طاقم ایله هخزمنه استیلامه شسته اولور جو اخبار ایله کبری حالودر باقی بودانی  
 وزیرتو معما و توضیح مصطفی یا نشا غفیری استیغیرا ایله ایا بودر دکن جویزه  
 مجری انشای اراده او ذان قرق بر ذراع انکی قطعه قه ولد قیوندرت  
 اول بر حجتیه انارده سوز اولق اودده اولقطه سوز حجتیه انشای چون کلام  
 ترش و اغضارا و این اودده منفصالی مومن و حق با بنده قران عالیله حصار  
 اولقی صدور این قران عالیله حجتیه ذکر و ذان قرق بر ذراع انکی  
 قطعه قیوندرت لوزیمه: انشا کچون سنین سینه ده قطعه نقل اولور کبری  
 اودده دقوس جیلدن ولو کچر و سائر ادحوالیده اولون قضا و لواحدون  
 انشا ایون اون کسز بک اوتوز کسز قطعه اجناس کراسنه نیک قطعه نقل  
 و یوزانی قطعه اجناس سنون کسرن و سائر کراسنه نیک دخی نرسانه حجتیه  
 طرفدن و یچی ترش و دیکر حجتیه حاکم خیرا و یمن اولونقی معلوم و قطعی سوز  
 طرف حجتیه سنون صدق قضا و حکم کدر بر فولدی بومر صخره نفعی  
 فنون ابتدای اوده ترش او ذان اجناس کراسنه نیک اجناس ایله قطعه  
 و نقلیه اجندی بون عتقا اصحابیه و مملکت کرمیه محال مذکوره دن قطعه نیک  
 و نقلیه نقل و کسز اصحاب قزمانه انشایه مبارک و اول بر حجتیه انارده  
 سغیرا و ملری اودده کون باری ایله انشا و تکلی و نعم ایله بزل قریب ایان  
 اودده سمدلوق اجاراتی عملده و مضارف سائر ایله کسز  
 مناسب احوال مبرزدن حواله و نقل اودده باق محاسبه قید اولون نوزدی  
 و ما مورقی ایچون انفسانه کوره امری بازلق با بنده قران کرمیه حجتیه  
 سلمت ختم نوزدی

OSMANLI ARŞIVI  
 2-4  
 298 11085

**Ek 2:** Taşra tezgahlarındaki kalyonlardan önce Tersâne-i Âmire’de inşa edilen kalyonların tamamlanmasına dâir Tersâne-i Âmire Emîni’ne hüküm (BOA, C. BH. 646, Evâsıt-ı Zilkade 1185/15-24 Şubat 1772)

Dergâh-ı Muallâ kapıcıbaşılarından hâlâ Tersâne-i Âmirem Emîni El-hâcc Ahmed dâme-mecduhûya hüküm ki

Be-takdîrullâhi te‘âlâ Bahr-i Sefîd cânibinde bundan akdem â‘dâ-yı dîn gemileriyle vukû‘ bulan muhârebe esnâsında donanma-yı hümâyûnum sefâyininin ekseri kazâ-zede olup Bahr-i Sefîd ve Siyâh’dan mekâyid-i â‘dâdan te’mîni müceddeden kalyonlar inşâsına menût olduğundan Tersâne-i Âmirem sâhasında binâ ve inşâlarına mübâşeret olunan kalyonların yapılmasına şürû‘ olalı üç seneye bâliğ ve bu ana dek zikr olunan kalyonların itmâmı ve merbût-ı mersâ-yı ikmâl kılınması me’mûl ve melhûz iken henüz pezirâ-yı hüsn-i hitâm olmayup küffâr-ı hâksârın Akdeniz Adaları aralarında geşt ü güzâr eden sefâyin-i menhûsasının havl ü kuvvet-i cenâb-ı mürselü’r-reyyâh ile üftâde-i girdâb-ı kahr u tedmîr kılınması ve Karadeniz’in dahi muktezâ-yı vakit ve hâle göre muhafazası mârû’z-zikr kalyonların evvel bahâra mükemmelen ve mürettiben rûy-ı deryâyâ tenzîl ve müdâfaa-i düşmana sevk ve tesbîllerine mevkûf olmağın sâlifü’l-beyân kalyonlar resîde-i sâhil-i hitâm olmuş mudur yohsa kusûrları var mıdır ve kusûrları olduğu sûrette neden iktizâ eder ucâleten ve sâriheten müştâ-yı ordu-yı zafer-büyüm i‘lâm-ı mübâderet ve bir ân evvel itmâm ve tekâmîl ve levâzım ve mühimmâtlarını tertîb ile me’mûr olacakları mahallere irsâl ve tesyîrlere şitâb ve müsâra‘at eylemek siyâkında te’kîden ve isti‘câlen işbu emr-i şerîf ısdâr ve ( ) ile irsâl olmuşdur. Dârü’s-saltanat-ı seniyyeme mersâ-yı sanâyi‘-ihtivâsında inşâsı medâr-ı mekârim-itiyâd-ı hüsvânem olan kalyonların sâ’ir mahallerde mübâşeret olunan sefâyinden evvel tetmîm ve tekâmîl elzem ü ehemm iken bu def‘a inşâsına şürû‘ kılınan kalyonların bu vakte değın pes-mânde-i ‘ukde-i te’hîr olması mahall-i istiğrâb bir manâ olmağın sen ki emîn-i mûmâileyhsin bundan sonra kat‘â batâ’et ve müsâheleye cevâz ve ruhsat göstermeyüp bâlâda mezkûr kalyonların mevsim-i deryâ hulûsundan evvel tekâmîllerine ve mürettiben ve mükemmelen deryâyâ tenzîllerine ihtimâm ve dikkat ve ne mikdâr yerleri kusûr kalmışdır ve yapılan mahalleri ne kadardır ve kusûrları oldukda neden iktizâ eder ordu-yı zafer-meşhûnum meştâsına i‘lâma mübâderet eylemek bâbında fî Evâsıt-ı Zilkade [1]185 [15-24 Şubat 1772]



در آن موهبی بودی که بر آن مبارک : : : : :  
 بنشیند و فرخ کند و خیزد و جوی ازین بر او جاری شود و تو بهیچ وجه در آن گشته و جوی ازین  
 سفید گشتی که در آن موهبی بودی که بر آن مبارک : : : : :  
 منقح شود و بر آن مبارک : : : : :  
 بجز آنکه روح الهی بر آن مبارک : : : : :  
 قلندی و محال شود که بر آن مبارک : : : : :  
 کند و در آن مبارک : : : : :  
 قلندی و حق و در آن مبارک : : : : :  
 روی و بر آن مبارک : : : : :  
 مسخر شده و در آن مبارک : : : : :  
 لحن بر دور و در آن مبارک : : : : :  
 و سید بر آن مبارک : : : : :  
 از او بر آن مبارک : : : : :  
 آنچه که در آن مبارک : : : : :  
 این می بود که در آن مبارک : : : : :  
 که سید بر آن مبارک : : : : :  
 که سید بر آن مبارک : : : : :  
 که سید بر آن مبارک : : : : :  
 که سید بر آن مبارک : : : : :



**Ek 3:** Rodos'ta inşa edilen kalyonlar için Cebehâne-i Âmire mevcudundan 600 kantar ham demir verilmesine dair sûret (BOA, AE. Osman III 2276, 21 Rebiülevvel 1170/19 Aralık 1756)

